

premier et avant-dernier alinéas, de l'organisation judiciaire. Le droit de recours prévu par ce dernier article dans les causes qui s'instruisent dans la forme accélérée à teneur des art. 148, 250 et 284 LP., se justifie parce que ces causes ont toutes pour objet des prétentions de droit matériel. Le fait que l'art. 265 LP. n'est pas mentionné dans cette énumération montre que les auteurs de la loi n'ont pas estimé que les causes instruites en la forme accélérée à teneur de cet article pussent donner lieu à un recours en réforme au Tribunal fédéral, par la raison, sans doute, qu'ils n'ont pas envisagé les jugements intervenus dans les causes comme des jugements au fond.

Par ces motifs,

Le Tribunal fédéral
prononce :

Il n'est pas entré en matière sur le recours de Hugo Schröder pour cause d'incompétence.

II. 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.

81. Arrêt du 1^{er} avril 1896, dans la cause Schallenberg
contre le Jura-Neuchâtelois.

A. Le dimanche 30 septembre 1894, Paul Schallenberg, fabricant d'horlogerie à la Chaux-de-Fonds, se rendait à Neuchâtel par le train du Jura-Neuchâtelois, partant de la Chaux-de-Fonds à 9 h. 54 m. du matin. Le convoi était composé des voitures Nos 102, 411, 409 et 303 et du fourgon 1011.

Le service de contrôle était fait dans les deux premières voitures par le contrôleur James Guyot, au service du chemin de fer depuis quatre ans, et dans les deux autres voitures par Jules Andrié, depuis douze ans au service de la compagnie, actuellement sous-chef de magasin à la gare de la Chaux-de-Fonds, mais appelé fréquemment à remplir les fonctions de contrôleur. Il faisait, le jour en question, un temps froid et pluvieux. P. Schallenberg était monté dans un wagon ayant, à ce qu'il prétend, une gouttière. A Chambrelieu, il passa dans une autre voiture et prit place au milieu du compartiment. Cette voiture était occupée, entre autres, par deux dames, deux vieillards et un enfant; elle n'était pas chauffée. Pendant le trajet de la Chaux-de-Fonds à Chambrelieu, une des portières s'était ouverte spontanément à plusieurs reprises, une fois entre autres après que l'employé de service l'eût refermée soigneusement. Entre Chambrelieu et Corcelles elle s'ouvrit de nouveau et Paul Schallenberg se leva pour la refermer. Par rapport à lui, placé à l'intérieur du wagon et faisant face à la porte, celle-ci s'ouvrait de gauche à droite vers l'extérieur, le côté des gonds se trouvant ainsi à droite. Pour la refermer, Schallenberg s'avança jusqu'au seuil et, s'appuyant à droite contre le montant de la porte, il saisit la poignée de celle-ci avec la main gauche et tira à soi. En ce faisant, son pouce droit se trouva pris et écrasé entre la porte et le cadre.

Arrivé à Neuchâtel, Schallenberg se fit panser le pouce dans une pharmacie et reçut ensuite, à la Chaux-de-Fonds, les soins du Dr Robert-Tissot. L'ongle du doigt malade tomba et celui qui le remplaça resta plusieurs mois court et friable. La guérison complète n'intervint qu'à la fin d'avril 1895.

Ayant réclamé amiablement une indemnité qui lui fut refusée, Schallenberg a ouvert action à la compagnie d'exploitation du Jura-Neuchâtelois par demande des 16/18 mai 1895, dans laquelle il conclut à ce que la dite compagnie soit condamnée à lui payer, avec intérêt légal, dès la demande juridique, la somme capitale de 2046 francs à titre d'indemnité pour

1° 16 jours d'incapacité de travail complète, à 20 francs par jour . . .	Fr. 320
2° 163 jours d'incapacité de travail partielle, à 10 francs par jour . . .	> 1630
3° Frais médicaux.	> 96
Ensemble, Fr. 2046	

Il fonde sa demande sur les dispositions de la loi fédérale du 1^{er} juillet 1875, subsidiairement sur les art. 50 et suiv. CO., et soutient que l'accident qui lui est arrivé est dû à la négligence de la Compagnie.

La défenderesse a soutenu, au contraire, que cet accident est dû soit à la force majeure, soit à la faute du demandeur, qui aurait violé les prescriptions de police et manqué d'ailleurs des précautions élémentaires. Elle a conclu, en conséquence, au rejet de la demande.

Outre les faits ci-dessus exposés, l'instruction devant l'instance cantonale a établi ce qui suit :

Les quatre voitures qui composaient le train descendant de la Chaux-de-Fonds, le 30 septembre 1894, à 9 h. 54 m. ont été construites en 1886 et avaient passé en revision en janvier, mars et mai 1895.

Le demandeur est fabricant d'horlogerie. Il n'a jamais employé de termineur ou de visiteur. C'est lui-même qui faisait cette partie du travail de la montre. Suivant l'avis d'un expert, désigné par l'instance cantonale, l'ongle du pouce est absolument nécessaire pour le terminage de la boîte et tant qu'il n'a pas sa longueur normale, il ne peut rendre aucun service dans ce but. Schallenberg a été incapable de tout travail de son métier pendant seize jours ; du 17 octobre 1894 à fin avril 1895, il a pu se livrer à ses occupations d'horloger, à l'exception du terminage. Il a confié cette partie à un ouvrier auquel il a payé, pour travail exécuté dans les mois d'octobre, novembre et décembre 1894, la somme de 800 fr. Son gain journalier est de 20 francs.

B. Par jugement du 4 décembre 1895, le tribunal cantonal de Neuchâtel a repoussé la demande de Schallenberg en se fondant en substance sur les motifs suivants :

En fermant la porte du wagon, Schallenberg n'a violé aucune prescription de police. Il est vrai qu'un avis affiché dans les voitures du Jura-Neuchâtelois rappelle aux voyageurs les prescriptions de l'art. 18 du règlement de transport des chemins de fer suisses, du 22 mai 1891, et interdit entre autres « d'ouvrir sans nécessité les portières extérieures des voitures » et de « stationner sur les plates-formes. » Mais cet avis n'interdit nullement de fermer une porte ouverte et il serait anormal de condamner les voyageurs à rester, en l'absence des employés, exposés à la fumée et aux intempéries, d'autant plus que la fermeture d'une portière peut se faire de l'intérieur ou du seuil de la voiture, sans présenter de danger si on s'y prend avec un soin ordinaire. D'un autre côté, il résulte de l'exposé des faits que Schallenberg, tout en tirant à soi la porte de la main gauche, avait posé sa main droite entre le cadre de la porte et la porte elle-même, du côté des gonds. Or, on doit reconnaître qu'en s'y prenant ainsi pour fermer la dite porte, il a commis une réelle imprudence. Il est évident que celui qui attire une porte à soi et laisse ses doigts près des gonds s'expose à les avoir écrasés. Quantité de voyageurs ferment journellement des portières de wagon du système utilisé en Suisse sans qu'aucun accident survienne. Il n'y a donc pas de rapport de causalité entre le fait que la porte se trouvait ouverte et la lésion. Celle-ci est due à l'imprudence de Schallenberg, et dès lors, à tenor de l'art. 2 de la loi du 1^{er} juillet 1875, la Compagnie est libérée de toute responsabilité. Il est d'ailleurs à remarquer que si la demande devait être déclarée bien fondée en principe, l'indemnité de 1630 francs pour incapacité de travail partielle ne pourrait pas être accordée. Il est exact que l'ongle du pouce est nécessaire pour le terminage de la boîte, l'ouvrier devant se rendre compte si celle-ci s'ouvre sous la simple pression de l'ongle. Mais il arrive que les termineurs dont l'ongle est usé s'ajustent à la première phalange du pouce un anneau de métal terminé par un onglet, qui leur permet de continuer leur travail. Au surplus, la question aurait pu se poser de savoir si l'accident s'est produit dans

l'exploitation du chemin de fer, au sens de la loi, attendu qu'un accident de cette nature aurait pu atteindre toute personne qui, pour fermer une porte quelconque, aurait procédé comme le demandeur. D'autre part, il n'est pas impossible que les trépidations du train en marche aient accéléré la fermeture de la portière et qu'ainsi les forces et moyens spéciaux mis en œuvre par les entreprises de chemins de fer aient joué un rôle comme causes de l'accident.

C. Le jugement ci-dessus a été communiqué aux parties le 1^{er} février 1896. Par déclaration du 19/21 février, Schallenberg a recouru au Tribunal fédéral pour en obtenir la réforme dans le sens des conclusions de sa demande. Dans le mémoire qui accompagne sa déclaration, il expose en résumé ce qui suit :

L'accident s'est produit dans l'exploitation du chemin de fer. La Compagnie est responsable de ses conséquences dommageables, attendu qu'elle n'a établi aucune des causes de libération prévues par la loi. Elle a abandonné avec raison celle tirée de la force majeure, l'instruction de la cause n'ayant révélé aucune circonstance de cette nature. L'exception tirée de la faute de la victime a seule été soutenue et considérée à tort comme bien fondée par le tribunal cantonal. Cette faute résiderait dans la maladresse du recourant. Mais à supposer qu'elle fût démontrée, elle ne libérerait pas la Compagnie de la responsabilité découlant de sa propre faute. Pour qu'il en fût ainsi, il faudrait une faute intentionnelle de la part de la victime, et non une simple imprudence, qui du reste n'existe pas. Schallenberg avait le droit et même le devoir vis-à-vis des autres voyageurs de fermer la porte du wagon, afin de se garantir contre la fumée et les intempéries. Pour cela il devait ou se rendre sur la plate-forme du wagon, ce qui est interdit par le règlement, ou bien tirer la porte à soi du seuil du wagon. C'est ce dernier moyen, le plus prudent, qu'il a choisi, et c'est alors qu'il était penché en avant pour saisir la poignée de la porte de la main gauche, en s'appuyant de la droite contre le cadre de la porte, que celle-ci s'est brusquement fermée, ainsi que le constatent deux té-

moins, sous l'action du courant d'air produit par la marche accélérée du train. La prétendue imprudence de Schallenberg consisterait donc uniquement à s'être appuyé au montant de la porte pour ne pas tomber dans le vide, alors qu'il ne lui était pas possible de se retenir ailleurs. En réalité, ce qu'on lui reproche comme une imprudence n'était que la précaution la plus élémentaire, dictée par l'instinct de la conservation. Au contraire, la Compagnie a à se reprocher une double négligence, consistant dans le fait que la porte du wagon où se trouvait Schallenberg s'ouvrait constamment d'elle-même et dans le fait que les employés du train n'auraient pas, d'après ce qu'ils disent, remarqué cette défectuosité et n'ont pris aucune précaution pour maintenir la dite porte fermée. La circonstance que l'autorité administrative aurait contrôlé l'état des voitures du J.-N. après leur réparation, en 1894, n'empêche pas que la Compagnie ait commis une négligence dans l'entretien de son matériel. Quant à l'indemnité réclamée pour incapacité de travail partielle, c'est à tort que les premiers juges l'ont déclarée non fondée, pour des motifs qui ne résultent pas de la procédure. Indépendamment de la question de savoir si Schallenberg aurait pu adapter sur son pouce bandé, endolori et d'une extrême sensibilité un appareil lui permettant d'ouvrir les boîtes, le rôle du termineur ne se borne pas à constater si la boîte de la montre s'ouvre sous la simple pression de l'ongle, mais il comporte toute une série d'opérations délicates, telle que la pose de la cuvette et des aiguilles, la retouche des réglages, etc., etc., qui exigent une main habile, libre des cinq doigts. Or, il est démontré que pendant 163 jours, Schallenberg n'a pu se livrer que très imparfaitement à toutes ces opérations.

D. Le mémoire du recourant a été adressé au mandataire de la Compagnie, le 3, et reçu par lui, le 4 mars, d'après récépissé qu'il en a signé. En date du 16 mars, la Compagnie a fait parvenir au Tribunal fédéral un mémoire en réponse.

Vu ces faits et considérant en droit :

1° Le recours a été déposé régulièrement en temps utile. En revanche, le mémoire en réponse de la Compagnie n'a été

adressé au Tribunal fédéral que le 12^e jour de la communication du mémoire du recourant, soit après l'expiration du délai légal de dix jours prévu à l'art. 72 de la loi sur l'organisation judiciaire fédérale. Ce mémoire est donc tardif et ne peut être pris en considération par le Tribunal fédéral.

2^o L'instance cantonale a posé sans la résoudre la question de savoir si l'accident s'est produit dans l'exploitation du chemin de fer. Cette question doit cependant être résolue en toute première ligne, afin de savoir si l'espèce est régie par la loi fédérale du 1^{er} juillet 1875, sur la responsabilité des entreprises de chemin de fer ou par le droit des obligations (art. 50 et suiv.). Or, il n'est pas douteux que l'opération au cours de laquelle l'accident s'est produit, savoir la marche d'un train de voyageurs, est un acte d'exploitation au premier chef et cela suffit pour que cet accident doive être considéré comme survenu dans l'exploitation, et pour que la responsabilité de l'entreprise soit régie par la susdite loi.

3^o L'accident s'étant produit dans l'exploitation, la Compagnie du J.-N. en est responsable à moins qu'elle n'ait établi l'existence de l'une des causes de libération prévues par la loi. Elle avait effectivement allégué que l'accident serait dû soit à une force majeure, soit à la faute de la victime. La première de ces deux exceptions a été abandonnée comme évidemment mal fondée et il n'y a pas lieu de s'y arrêter. Quant à la seconde, la Compagnie a tout d'abord soutenu que le recourant aurait contrevenu aux dispositions réglementaires qui interdisent aux voyageurs de s'arrêter dans les couloirs, de se tenir sur les plates-formes et d'ouvrir les portes des wagons pendant la marche. L'instance cantonale a repoussé avec raison cette manière de voir par les motifs résumés plus haut dans l'exposé des faits. La Compagnie a soutenu en second lieu, et le jugement cantonal a admis que le recourant a commis une faute, soit négligence par la manière dont il s'y est pris pour fermer la porte du wagon.

On doit reconnaître, en effet, que les circonstances dans lesquelles l'accident s'est produit, telles qu'elles résultent du dossier, ne permettent pas d'expliquer sans un défaut d'at-

tention de la part de Schallenberg que le pouce de celui-ci se soit trouvé placé entre la porte et son cadre au moment où Schallenberg lui-même tirait cette porte à soi pour la fermer. Il est vrai que pour fermer la dite porte sans dépasser le seuil du wagon, comme il l'a fait, Schallenberg devait s'appuyer de la main droite à la paroi du wagon, et se pencher à l'extérieur pour saisir la poignée de la porte avec la main gauche. Mais il pouvait prendre son point d'appui contre la face intérieure de la paroi et n'était nullement obligé d'appliquer le pouce contre l'épaisseur de celle-ci, ni surtout de le maintenir dans cette position dangereuse au moment où il tirait la porte à soi. Il est vrai encore que, d'après certains témoins, la porte se serait fermée brusquement au moment où elle était attirée par Schallenberg. Mais il n'est pas démontré que cette circonstance ait empêché celui-ci de retirer à temps son pouce de la place dangereuse où il l'avait placé. Même si cette preuve était faite, il resterait à la charge de Schallenberg l'imprudence, consistant à avoir appuyé son pouce à la place en question. C'est cette imprudence, qu'un degré d'attention ordinaire aurait permis d'éviter, qui a été la cause directe de l'accident. Elle n'en a pas été toutefois la seule et unique cause, ainsi que l'admet le jugement dont est recours.

4^o Le recourant soutient avec raison que le défaut d'entretien du wagon où il se trouvait a contribué à amener l'accident. La Compagnie a essayé d'écarter ce reproche en établissant que les voitures qui composaient le train dans lequel l'accident s'est produit avaient été réparées de janvier à mai 1895. Néanmoins, il est certain que la porte du wagon dans lequel Schallenberg était monté depuis Chambrelieu fermait mal, qu'elle s'était ouverte spontanément cinq fois au moins, d'après les témoins, même une fois après avoir été refermée soigneusement par l'employé de service, depuis la Chaux-de-Fonds jusqu'à Chambrelieu, et qu'elle s'était de nouveau ouverte toute seule lorsque Schallenberg voulut la refermer. Cet état de choses défectueux n'a pu se produire subitement le 30 septembre, mais a dû exister déjà les jours précédents ;

il a pu et aurait dû être remarqué par le personnel de la Compagnie et remède aurait dû y être porté. En laissant circuler un wagon dont la porte s'ouvrait toute seule, la Compagnie a commis une négligence dont elle est responsable. Or, cette négligence a eu pour conséquence d'obliger Schallenberg à fermer la porte du wagon, qui s'était ouverte spontanément pendant la marche du train, opération dans laquelle, grâce à une attention insuffisante, il eut le pouce écrasé. Cet accident est donc le résultat d'un concours de fautes de la Compagnie d'abord, et de la victime ensuite. Dans ces circonstances et conformément à la jurisprudence du Tribunal fédéral, il y a lieu, non pas de refuser toute indemnité au lésé, mais de réduire cette indemnité en tenant compte de sa part de responsabilité dans l'accident.

5° Le recourant gagnait vingt francs par jour et il a été, par suite de l'accident, incapable de tout travail de sa profession pendant 16 jours. Il a donc été privé de ce chef d'un gain de 320 francs. De plus ses frais de traitement médical se sont élevés à 96 francs. Outre ces deux sommes, le recourant réclame 1630 francs, pour 163 jours d'incapacité de travail partielle à raison de 10 francs par jour. A cet égard, il est établi que Schallenberg, fabricant d'horlogerie, faisait lui-même le terminage et la visite de la montre et que pour ce travail l'intégrité de l'ongle du pouce est absolument nécessaire. En revanche, il n'est pas établi quelle part de son gain ce travail représentait; la seule preuve faite à ce sujet, c'est que Schallenberg a payé 800 francs à un ouvrier pour travaux de finissage exécutés en octobre, novembre et décembre 1894. D'autre part, le tribunal cantonal fait observer que l'ongle du pouce, en tant qu'il est nécessaire pour l'essai de la boîte de la montre, peut être remplacé par un anneau de métal muni d'un ongle que le finisseur s'adapte au pouce. Il n'est pas prouvé, il est vrai, que Schallenberg aurait pu adapter un appareil de ce genre sur son pouce incomplètement guéri. Il semble toutefois que la chose eût été possible pendant les derniers mois, alors que l'ongle avait déjà en partie repoussé. Dans l'état des preuves, on ne peut admettre que

le recourant ait fourni la justification de sa réclamation de 1630 francs au delà de la somme de 800 francs, payée par lui comme il est dit ci-dessus.

L'indemnité totale à laquelle il aurait droit, s'il n'était pas lui-même en faute, serait donc de 320 francs + 96 + 800 = 1216 francs. Mais tenant compte du fait que l'accident est dû en partie à une faute du lésé, que cette faute est cependant moins grave que celle de la Compagnie, une réduction de l'indemnité à 800 francs apparaît comme équitable et conforme aux circonstances.

Par ces motifs,

Le Tribunal fédéral

prononce :

Le recours est admis et le jugement du tribunal cantonal de Neuchâtel, du 4 décembre 1895, réformé en ce sens que la Compagnie du chemin de fer du Jura-Neuchâtelois est condamnée à payer au recourant la somme de huit cents francs (800 fr.) à titre d'indemnité, avec intérêt légal dès la demande juridique.

III. Fabrik- und Handelsmarken.

Marques de fabrique.

82. Urteil vom 25. April 1896

in Sachen Compagnie Parisienne de Couleurs d'Aniline
gegen Basler chemische Fabrik Bindschedler.

A. Durch Urteil vom 28. Januar 1896 hat das Civilgericht des Kantons Baselstadt erkannt: Klägerin wird mit ihrer Klage abgewiesen.

B. Gegen dieses Urteil hat die Klägerin die Berufung an das Bundesgericht erklärt mit dem Antrage, es sei das Urteil aufzuheben, und das Rechtsbegehren der Klage zuzusprechen. Gegenüber dieser Berufungserklärung hat die Beklagte beantragt, daß