

falls beitragen soll. Vorliegend nun haben sich die Anlagelkosten des Geleises des Klägers infolge eines außerhalb seines Willens und seines Interesses, in den Anforderungen des öffentlichen Bahnbetriebs liegenden Umstandes, um einen erheblichen Betrag, von ungefähr 6100 Fr. auf ungefähr 7200 Fr., erhöht. Derselbe ist daher berechtigt, zu verlangen, daß eine neue Festsetzung des ihm für die Mitbenutzung seines Geleises vom Beklagten zu gewährenden Äquivalents auf Grundlage der neuen Verhältnisse vorgenommen werde, und da eine gütliche Verständigung nicht zu Stande gekommen ist, so hat das Bundesgericht diese Festsetzung nach der gegenwärtigen Sachlage vorzunehmen. In der Regel möchte dies wohl am richtigsten in der Weise geschehen, daß die sogenannte Schiebgebühr neu bestimmt wird. Vorliegend scheint es jedoch angemessen, es bei der vereinbarten Gebühr zu belassen und dem Beklagten einen Teil der Mehrkosten der Anlage des Klägers aufzuerlegen, und zwar denjenigen Teil, der dem Verhältnis der beidseitig über das gemeinsame Geleise geführten Wagen entspricht. Dieses Verhältnis ist nach den Angaben beider Parteien zur Zeit ungefähr dasjenige von 77 zu 23 %. Somit fallen auf den Beklagten von den 1191 Fr. 15 Cts. betragenden Mehrkosten 274 Fr.

Demnach hat das Bundesgericht
erkannt:

Die Klage wird für einen Betrag von 274 Fr., nebst Zins zu 5 % seit dem 23. Dezember 1896, gutgeheißen.

II. 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.

145. Arrêt du 1^{er} juillet 1897 dans la cause
Société électrique de Vevey-Montreux contre Jenny.

A. — Par citation en conciliation du 29 juin et demande du 20 août 1896, E. Jenny, photographe à Clarens, a ouvert action à la Société électrique de Vevey-Montreux, représentée par son administrateur délégué, M. A. Dupraz, à Montreux, pour faire prononcer par sentence avec dépens que la dite société est sa débitrice et doit lui faire paiement de la somme de 5000 fr., sous modération de justice, avec intérêt au 5 % dès le 29 juin 1896, à titre d'indemnité ensuite de la mort de son enfant tué par le tramway Vevey-Montreux le 7 janvier 1896.

La société défenderesse, estimant que la mort de l'enfant Jenny avait été causée par l'imprudence d'un tiers, le sieur L. Mudry, à Clarens, a évoqué celui-ci en garantie et pris ensuite les conclusions ci-après contenues dans sa réponse :

1° En ce qui concerne E. Jenny, la défenderesse conclut, tant exceptionnellement qu'au fond, à libération avec dépens des conclusions prises contre elle en demande.

Tout en contestant devoir une indemnité, elle offre toutefois de payer au demandeur une somme de 400 fr., offre qu'elle estime supérieure au dommage dont la réparation pourrait lui être réclamée en vertu de la loi.

2° En ce qui concerne Mudry, et pour le cas où elle serait

condamnée à payer en tout ou en partie l'indemnité réclamée par le demandeur, la défenderesse conclut avec dépens à ce que l'évoqué en garantie soit tenu de lui rembourser en capital, intérêts et frais de procès et accessoires toutes les sommes qu'elle aurait à payer au demandeur.

L'évoqué en garantie a conclu de son côté avec dépens à libération des fins de la réponse de la société électrique.

B. — Par jugement du 18 mai 1897, la Cour civile du canton de Vaud a prononcé comme suit :

1. — La conclusion du demandeur est accordée au montant de 3500 fr., avec intérêt au 5 % dès le 29 juin 1896.

2. — Les conclusions de la société défenderesse sont repoussées.

3. — Celles de l'évoqué Mudry lui sont adjugées.

4. — Les dépens sont alloués au demandeur et à Mudry contre la défenderesse, qui garde ses frais personnels.

Ce prononcé est basé sur les constatations de fait ci-après :

Le 7 janvier 1896, entre 4 et 5 heures de l'après-midi, Louis Mudry, marchand de bois à Clarens, se rendait chez lui traînant un petit char à bras non chargé. Il s'arrêta devant la maison du photographe Jenny, à Clarens, rangea son char contre le mur de la maison, le timon dans la direction de Vevey, puis entra auprès de M^{me} Jenny à qui il avait une commission à faire.

La maison Jenny se trouve située au bord de la route où est établie la voie du tramway électrique Vevey-Montreux et en face d'un point de croisement de cette voie. Lors de l'inspection locale à laquelle elle a procédé, la Cour civile a constaté que la distance entre la maison Jenny et le rail du tramway le plus rapproché est de 1^m85 ; que le seuil de la porte fait saillie sur la rue, et que de chaque côté de la porte est fixée une vitrine faisant saillie de 10 à 12 cm.

Tandis que Mudry causait avec M^{me} Jenny, le jeune Fréd.-Rod. Jenny, âgé d'environ six ans, seul enfant des époux Jenny, sortit devant la maison et s'amusa à pousser en avant le char de Mudry, ce qui paraît avoir eu pour conséquence

de faire dévier le timon dans la direction de la voie du tramway.

A ce moment-là arrivait de Vevey la voiture N° 19 du tramway conduite par le conducteur J. Dupraz. Celui-ci ralentit la marche en entrant dans le croisement ; il aperçut alors le char à bras de Mudry devant la porte de la maison Jenny, mais ne vit personne alentour. Arrivé à la distance de six ou sept mètres du char, il lui sembla que sa voiture pouvait facilement passer ; toutefois en approchant il fut moins sûr de ne pas heurter le char, car il remarqua que le timon était tourné contre la voie. Au lieu de stopper, Dupraz se borna à serrer les freins, puis il se baissa pour redresser avec la main le timon du char. Il remit même un peu de courant, afin, d'après ce qu'il a paru à la Cour civile, de franchir plus facilement l'obstacle. Aussitôt après le panneau d'avant de la voiture heurta le char et le fit reculer de travers contre le mur de la maison Jenny. La voiture fut arrêtée et l'on constata que l'enfant Jenny, qui se trouvait derrière le char et que Dupraz n'avait aperçu qu'au moment de la collision, avait la tête prise entre la plate-forme du char et le mur. Lorsqu'il fut dégagé, il tomba par terre et fut relevé par Mudry qui le remit aux mains de sa mère. Malgré les soins médicaux qui lui furent immédiatement prodigués, il succomba une demi-heure après l'accident des suites d'une fracture du crâne. En reculant, le char de Mudry avait également brisé une des vitrines à photographies placées devant la maison Jenny.

Une enquête pénale fut ouverte au sujet de cet accident, mais aboutit à une ordonnance de non lieu. Les pièces de cette enquête ont été versées au dossier de la cause civile et la Cour en a tenu compte au point de vue de la fixation des faits.

Le livret militaire de Dupraz constate que lorsque celui-ci s'est présenté pour le recrutement en 1876 il était déjà atteint d'amblyopie de l'œil gauche.

En juin 1895, à l'occasion de son engagement par la société électrique, Dupraz fut soumis à l'examen médical du D^r Turin,

à Vevey, qui délivra un certificat portant : Vue à droite bonne ; amblyopie de l'œil gauche ; pas de daltonisme.

Un expert oculiste, le Dr A. Dufour, à Lausanne, a été désigné en cours de procès pour examiner l'état de la vue de Dupraz. Il expose dans son rapport que l'œil droit est presque normal, tandis que le gauche est atteint de cataracte compliquée, mûre, qui paraît s'être développée lentement. Cet œil peut être considéré comme complètement perdu. L'expert conclut que Dupraz n'est pas myope, mais borgne et que l'absence de vision binoculaire dont il était atteint au moment de l'accident était de nature à l'entraver dans l'exercice de ses fonctions de conducteur en l'empêchant de bien juger des distances, surtout d'objets en mouvement.

Un examen superficiel et extérieur de l'œil gauche de Dupraz permet, au dire de la Cour civile, de constater que l'état de cet œil n'est pas normal.

L'accident du 7 janvier 1896 et la mort de l'enfant Jenny qui en a été la conséquence ont occasionné au demandeur divers frais s'élevant, suivant notes produites, à 308 francs.

Il est constaté en outre par une déclaration médicale que depuis la mort de son fils, M^{me} Jenny souffre d'un ébranlement du système nerveux qui nécessite des soins et entraîne des frais.

En droit le jugement de la Cour civile est motivé en substance comme suit :

Il n'est pas contesté que l'accident du 7 janvier 1896 ne soit survenu dans l'exploitation du tramway Vevey-Montreux.

La responsabilité de la société électrique découle dès lors de l'art. 2 de la loi fédérale du 1^{er} juillet 1875, à moins que l'accident n'ait été causé, ainsi que le soutient la défenderesse, par la faute d'un tiers, le sieur Mudry, non employé pour le transport. Cette faute consisterait dans le fait que Mudry aurait abandonné son char à bras à proximité immédiate de la voie, contrairement aux prescriptions du règlement sur la police du tramway. Il est vrai que l'art. 4 de ce règlement dispose « qu'il est défendu de laisser stationner

des chevaux, du bétail ou des voitures sans gardien sur la voie ou à proximité de celle-ci. » Il ne saurait toutefois en être fait état contre des tiers, car ce règlement n'a reçu aucune publicité et n'est d'ailleurs pas revêtu de la sanction de l'autorité de surveillance des entreprises de chemins de fer. A supposer même qu'il en fût autrement, on devrait admettre que les voitures dont fait mention l'art. 4 ne sont que les véhicules attelés et non les simples chars à bras. D'autre part les débats n'ont révélé aucune faute à la charge de l'évoqué en garantie Mudry. Avant d'entrer dans la maison Jenny, celui-ci avait rangé son char contre le mur de cette maison, dans un endroit faisant partie de la voie publique et non à proximité de la voie du tramway. En ce faisant, il a usé d'un droit et n'a violé aucune prescription concernant la police des routes ou celle du tramway. Son char, dans la position où il l'avait laissé, ne pouvait gêner en rien la circulation des voitures du tramway. Si ce char a été déplacé, ce n'est pas le fait de Mudry, mais celui de l'enfant Jenny. Mudry n'étant ainsi pour rien dans l'accident ne saurait en être rendu responsable. Quant à l'enfant Jenny, il ne saurait être question de lui imputer à faute d'avoir déplacé le char de Mudry ; vu son âge, cet enfant ne saurait être rendu responsable de ses actes. Dès lors la société électrique doit seule répondre de l'accident.

Le demandeur fonde sa réclamation d'indemnité notamment sur l'art. 7 de la loi fédérale du 1^{er} juillet 1875 et soutient que des négligences graves ont été commises par la société et ses agents. A cet égard la Cour admet que la prudence recommandait à la défenderesse, ensuite de l'inscription figurant dans le livret de service de Dupraz, de l'aspect extérieur de son œil et du certificat du Dr Turin, de faire examiner cet agent par un spécialiste, qui eût caractérisé l'état de sa vue ainsi que l'a fait le médecin-oculiste Dufour. L'une des conditions importantes, sinon la plus importante, qui s'imposent aux compagnies de chemins de fer lors de l'engagement de conducteurs, est celle de s'assurer que l'engagé possède la vision binoculaire absolument normale. Cette con-

dition s'imposait d'autant plus à la défenderesse que celle-ci exploite un tramway électrique circulant sur route. En ne l'observant pas, la société électrique a commis une négligence grave. Une négligence grave également est imputable à son agent, le conducteur Dupraz, dont elle doit répondre. L'instruction de la cause a établi que Dupraz avait remarqué que le timon du char de Mudry était tourné contre la voie. En se bornant, au lieu d'arrêter la voiture, à serrer les freins, en abandonnant ensuite ceux-ci pour se baisser et redresser avec la main le timon du char, en remettant même un peu de courant afin, paraît-il, de franchir plus facilement l'obstacle, il a violé l'art. 135 du règlement de service et commis une négligence grave. L'application de l'art. 7 de la loi précitée est donc justifiée en l'espèce.

Quant à la quotité de l'indemnité, il résulte de l'ensemble des circonstances de la cause, mises en regard des négligences graves relevées à la charge de la défenderesse et de son employé, qu'une indemnité globale de 3500 fr. doit être accordée au demandeur en application des articles 5 et 7 de la loi fédérale du 1^{er} juillet 1875.

C. — En date du 7 juin 1897, la Société électrique Vevey-Montreux a déclaré recourir au Tribunal fédéral contre le jugement qui précède. Elle conclut à sa réforme en ce sens que l'indemnité accordée au demandeur soit abaissée à 400 fr., somme offerte par la défenderesse sous conclusion I de sa réponse. La recourante conclut en outre aux dépens. Elle admet par contre le dispositif du jugement cantonal en ce qui concerne l'évoqué en garantie Mudry, qui est ainsi hors de cause.

D. — Le conseil de l'intimé a conclu au rejet du recours avec suite de dépens.

Vu ces faits et considérant en droit :

1. — Il est constant que l'accident qui donne lieu au procès actuel est survenu dans l'exploitation du tramway électrique de Vevey-Montreux et qu'il rentre ainsi dans les cas prévus par l'art. 2 de la loi fédérale du 1^{er} juillet 1875 sur la responsabilité des entreprises de chemins de fer.

2. — Pour échapper à la responsabilité établie par cette disposition légale, la recourante a soutenu devant l'instance cantonale que le dit accident serait dû à la faute d'un tiers, le sieur Mudry, non employé pour le transport. Elle n'a fait valoir aucun autre des moyens libératoires prévus à l'article précité et n'a invoqué en particulier ni la faute de la victime elle-même, soit de l'enfant Jenny, ni celle de ses parents. Il suit de là qu'en acceptant la partie du jugement cantonal qui déclare Mudry exempt de faute et le libère de toute responsabilité, la recourante a reconnu en principe sa propre responsabilité, ainsi que son conseil l'a du reste déclaré expressément dans sa plaidoirie. Mais elle soutient que le demandeur n'a droit qu'à la réparation du préjudice pécuniaire que l'accident lui a causé, préjudice qui ne dépasse pas la somme offerte de 400 fr., et qu'elle ne peut être condamnée à lui payer une indemnité supérieure en vertu de l'art. 7 de la loi précitée, attendu que ni elle ni ses employés n'ont commis de faute grave et que les actes ou omissions qui lui sont reprochés comme tels ne sont du reste pas dans un rapport de causalité avec l'accident.

Les deux seules questions que le Tribunal fédéral ait à résoudre sont donc celles de savoir si la société électrique, soit ses organes dirigeants ou les employés dont elle est responsable (art. 3, *leg. cit.*), a commis une faute grave justifiant l'application du prédit art. 7 et quel est le montant de l'indemnité à laquelle le demandeur a droit.

3. — La faute grave se caractérise en général par le défaut du degré d'attention et de diligence que toute personne, même celle qui n'est pas particulièrement diligente, a coutume de mettre en pratique dans des circonstances données. Lorsqu'il s'agit d'entreprises de chemins de fer, il faut naturellement tenir compte des conditions particulières dans lesquelles s'exerce leur activité. La manière d'agir d'une administration ou d'employés de chemins de fer ne peut pas être mise en parallèle avec celle que l'on est en droit d'attendre d'un particulier quelconque, mais elle doit être appréciée en tenant compte des devoirs spéciaux créés par la nature même

des exploitations de chemins de fer. L'art. 7 de la loi sur la responsabilité est donc applicable lorsque la diligence que l'on est en droit d'attendre d'une entreprise de chemin de fer convenablement dirigée et administrée ou d'un bon employé de chemin de fer a été négligée d'une manière grave (Comp. arrêt en la cause Stähelin contre Jura-Simplon, du 13 mars 1893, *Rec. off.* XIX, page 199, consid. 8).

4. — Dans l'espèce il est établi par l'inscription faite dans le livret de service militaire de Dupraz que déjà en 1876 celui-ci était atteint d'amblyopie, soit d'un affaiblissement de la vue de l'œil gauche. La même affection a été constatée lors de l'entrée de Dupraz au service de la défenderesse par le certificat du Dr Turin du 4 juin 1895. Enfin l'instance cantonale pose en fait qu'un examen superficiel et extérieur de l'œil gauche de Dupraz permet de constater que la vision de cet œil n'est pas normale. En présence de ces faits, les premiers juges ont estimé que la société électrique aurait dû faire examiner Dupraz par un spécialiste, qui eût reconnu l'état de sa vue comme l'a fait plus tard l'expert, Dr Dufour. L'omission de cette mesure constitue, d'après l'arrêt cantonal, une faute grave à la charge de la société électrique.

La recourante soutient, à l'encontre de cette manière de voir, qu'elle n'a pas eu connaissance de l'inscription faite dans le livret militaire de Dupraz et qu'aucune preuve n'a été entreprise pour établir que le seul aspect extérieur de l'œil gauche de cet employé aurait permis de reconnaître que l'état de cet organe n'était pas normal. La solution admise sur ces deux points de fait par l'instance cantonale n'apparaît toutefois pas comme contraire au dossier et lie par conséquent le Tribunal fédéral. Au surplus les organes de la société électrique n'eussent-ils eu sous les yeux que le certificat du Dr Turin qu'ils auraient encore commis une négligence en confiant à Dupraz un service de conducteur sans avoir préalablement fait examiner l'état de sa vue par un spécialiste. Ce certificat indiquait que Dupraz était atteint d'amblyopie de l'œil gauche. Or l'amblyopie n'est pas une lésion caractérisée de l'œil. Ce terme ne désigne qu'un affaiblissement de la vue

symptomatique de lésions diverses de l'œil. (Voir E. Littré, *Dictionnaire de médecine* et Dechambre, *Dictionnaire des sciences médicales*.) Le certificat du Dr Turin ne fournissait ainsi qu'un renseignement vague et ne permettait pas de se rendre compte de la nature et de l'importance de la lésion dont Dupraz était atteint. Tout ce que pouvait en conclure la société, c'est qu'il y avait lieu de faire examiner ce dernier de plus près ou de renoncer à lui confier des fonctions de conducteur; en aucun cas elle ne pouvait en conclure qu'au point de vue de ses fonctions visuelles Dupraz fût apte à remplir un tel emploi. En le chargeant néanmoins du service de conducteur, la société électrique a commis une faute, et une faute grave au sens de l'art. 7 de la loi sur la responsabilité. Les entreprises de chemins de fer et de tramways sont en effet tenues d'user de la plus grande diligence afin de garantir les biens, la santé et la vie des citoyens contre les dangers auxquels les exposent les services publics qu'elles exploitent. (Voir l'arrêt cité plus haut.) L'une des précautions les plus importantes qui leur incombent consiste, ainsi que les premiers juges l'ont déclaré avec raison, à s'assurer que les employés qu'elles chargent de la conduite des convois ne sont pas atteints d'affections de la vue les rendant impropres à ce service éminemment important au point de vue de la sécurité des voyageurs et du public. Cette précaution s'impose d'une manière particulièrement rigoureuse aux entreprises de tramways à vapeur ou électriques qui utilisent les voies publiques pour la circulation de leurs véhicules et exposent par là le public à des risques plus considérables. Etant donnée l'importance du danger qui peut en résulter pour le public, on doit admettre que l'inobservation de cette précaution constitue une faute grave de la part d'une administration de chemins de fer ou de tramway.

La relation de causalité entre la faute de la société électrique et l'accident résulte de la considération que si Dupraz a mal jugé de la distance qui séparait le char de Mudry de la voie du tramway et a cru pouvoir passer en écartant simplement le timon du char avec la main, cette erreur, cause

directe de la collision, peut à bon droit être attribuée à l'état de sa vue, étant donné que le défaut de vision binoculaire dont il souffrait était, d'après le rapport de l'expert-oculiste, de nature à l'empêcher de bien juger des distances, surtout d'objets en mouvement.

5. — La société électrique aurait à répondre, suivant l'arrêt dont est recours, d'une seconde faute grave consistant dans le fait du conducteur Dupraz de n'avoir pas, malgré la prescription de l'art. 135 du règlement de service, arrêté sa voiture au moment où il s'est aperçu que le timon du char de Mudry empiétait sur la voie, et d'avoir au contraire abandonné les freins pour écarter le timon du dit char avec la main en remettant même un peu de courant.

La recourante oppose à cette manière de voir que l'art. 135 du règlement n'a pas été violé, attendu qu'il était inapplicable, ne visant que le cas où la voie est obstruée par des voitures ordinaires attelées. De plus, l'instance cantonale, en admettant que Dupraz a pu et dû arrêter sa voiture, aurait méconnu un point de fait important constaté par elle, à savoir que c'est l'enfant Jenny qui, au moment où le tramway passait, a tiré en arrière le char de Mudry et fait dévier le timon devant la voiture.

Quant à l'art. 135 du règlement de service pour les employés du tramway Vevey-Montreux, il dispose que si, malgré l'avertissement prescrit par l'art. 134, « une voiture ordinaire restait en tout ou en partie sur la voie, les conducteurs seront tenus soit de ralentir leur marche, soit de s'arrêter jusqu'à ce que la voie ferrée se trouve libre de tout obstacle. » Il n'est pas nécessaire, pour décider si Dupraz a commis une faute, de résoudre la question de savoir si cet article est applicable à tous les cas où des véhicules quelconques obstruent la voie, ou s'il ne vise que les voitures attelées, ainsi que le soutient la recourante. A supposer même qu'il n'ait en vue que les voitures attelées, on ne saurait en conclure que les conducteurs aient le droit d'agir différemment lorsque d'autres véhicules obstruent la voie. Il est évident au contraire que même en l'absence de disposition réglementaire à ce sujet, les conducteurs de tramway

n'ont pas le droit de bousculer les obstacles qui obstruent la voie et doivent, même s'il s'agit d'un simple char à bras comme dans le cas particulier, soit ralentir la marche de leurs voitures, soit s'arrêter jusqu'à ce que l'obstacle ait disparu.

En ce qui concerne la seconde objection de la recourante, il est exact que l'instance cantonale a résolu affirmativement l'allégué N° 24 de la procédure, prouvé par témoins, portant qu'au moment où le tramway passait, l'enfant Jenny avait tiré le char de Mudry en arrière et fait dévier le timon devant la voiture du tramway. Mais il ressort des considérants de fait du jugement que la Cour n'a pas admis que ce mouvement se soit produit à l'instant même où la voiture du tramway arrivait à la hauteur du char, de telle sorte que Dupraz n'aurait pas eu le temps d'arrêter. Tenant compte de l'ensemble des preuves et en particulier des constatations de l'enquête pénale, elle a au contraire admis qu'arrivé à 6 ou 7 mètres du char, Dupraz avait cru pouvoir passer, mais qu'en approchant cela lui avait paru moins sûr, car il remarqua que le timon du char était tourné contre la voiture du tramway. Cette constatation n'est nullement en contradiction avec le dossier et dès lors le tribunal ne peut s'en écarter.

Il est ainsi acquis au procès qu'arrivé à quelques mètres du char de Mudry, Dupraz s'est rendu compte qu'il courait le risque de le bousculer en passant. N'ayant remarqué personne près du char, il ne pouvait prévoir la possibilité d'un accident de personne comme conséquence de cette collision ; mais il savait ou devait savoir qu'elle pouvait avoir pour effet d'endommager le char et les objets contre lesquels il pouvait être projeté. Dans ces circonstances, la simple prudence, à défaut de disposition réglementaire, lui commandait de s'arrêter et ne pas s'exposer au risque d'une collision. En ne le faisant pas, il a commis une faute qui sans aucun doute mérite la qualification de grave en raison de ce qu'il a pu et dû en prévoir en une certaine mesure les conséquences. Il est vrai que Dupraz, afin d'éviter la collision, a essayé de détourner avec la main le timon du char de Mudry. Mais cette manœuvre, imprudente en elle-même et d'un résultat incertain, n'atténue

qu'en une faible mesure la faute commise et ne lui enlève pas son caractère de gravité.

Le rapport de causalité entre cette seconde faute et l'accident est évident et n'a nul besoin d'être démontré.

6. — La société électrique a donc à répondre d'une double faute grave et c'est dès lors à bon droit que l'instance cantonale a fait application en la cause de l'art. 7 de la loi sur la responsabilité.

L'indemnité globale de 3500 fr. allouée par les premiers juges comprend la réparation du préjudice pécuniaire causé au demandeur et fixé par lui à 308 fr.; elle constitue pour le surplus une allocation en vertu de l'art. 7 précité. Le premier élément de cette indemnité n'est pas critiqué et la somme réclamée est même inférieure à celle offerte par la recourante. Cette dernière soutient en revanche que l'allocation de 3100 fr. en sus des 400 offerts par elle est excessive. Cette critique n'est toutefois pas fondée. La somme en question apparaît bien plutôt comme justement proportionnelle avec les indemnités allouées par le Tribunal fédéral dans d'autres cas analogues, notamment dans le cas Perrin contre Compagnie du Lausanne-Ouchy. (*Rec. off.* IX, page 268 et suiv.; comp. aussi l'arrêt en la cause Jacot-Burmann contre J.-S. *Rec. off.* XXI, page 123 et suiv.). Si une somme de 2000 fr. a paru équitable à raison de la mort de l'enfant Perrin âgé de sept ans, il faut tenir compte dans l'espèce que les époux Jenny ont perdu leur unique enfant et qu'à la suite de la mort de celui-ci dame Jenny souffre d'un ébranlement du système nerveux qui est une cause de dommage matériel et moral. Dans ces circonstances l'allocation de 3100 fr., soit 3500 fr. y compris le dommage pécuniaire, apparaît comme équitable.

Par ces motifs,

Le Tribunal fédéral
prononce :

Le recours est écarté et le jugement de la Cour civile du canton de Vaud, du 18 mai 1897, confirmé quant au fond et quant aux dépens.

146. Urteil vom 15. Juli 1897 in Sachen Nordostbahn gegen Schlatter.

I. Im Jahr 1895 wurde der Bahnhof Schaffhausen erweitert. Zur Abfuhr von Material wurde dem Damm der Linie Schaffhausen-Schweilen entlang ein Kollwagengeleise angelegt und dieses dann gegen Norden hin in einer starken Kurve unter einem Viadukt der Bahn durchgeführt. Das Kollwagengeleise war durch einen Stafetenhag von der unter dem Viadukt sich hinziehenden öffentlichen Straße getrennt. Jenseits des Viaduktes überschritt die Kollbahn diese Straße. An der Kreuzungsstelle befanden sich Barrieren (Stangen, welche heruntergelassen wurden). Nach einer Vereinbarung zwischen dem Stadtbauamt und der Nordostbahn waren an den Pfeilern des Viaduktes Petroleumlaternen angebracht, insbesondere eine an dem südlichen, dem Bahnhof zugekehrten Pfeiler. An diesen Pfeiler lehnte sich ein stark abfallender Sandhaufen.

Jakob Schlatter, geb. am 11. Oktober 1827, war als Bedienter des Bauamtes der Stadt Schaffhausen mit dem Anzünden der Laternen betraut. Am 16. Oktober 1895 Abends gegen 6 Uhr wollte er die am südlichen Pfeiler befindliche Laterne anzünden. Wo er das Geleise der Kollbahn betrat, ist nicht festgestellt; es steht nur fest, daß er nicht bei den Barrieren durchgieng. Er lehnte eine Leiter gegen den Pfeiler und stemmte den Fuß derselben an die zunächst liegende Schiene. Bereits stand er auf der Leiter und war mit dem Anzünden beschäftigt, als er den Pfiff einer vom Bahnhof kommenden Lokomotive der Kollbahn hörte. Er sprang von der Leiter herunter, überschlug aber am Boden und wurde vom Materialzuge einige Meter weit geschleppt und erheblich verletzt.

II. Am 21. Januar 1896 belangte Schlatter die Nordostbahn gestützt auf das Eisenbahnhaftpflichtgesetz auf Entschädigung.

Vom Bezirksgericht mit seiner Klage, weil alle Schuld ihm allein treffe, abgewiesen, appellierte er an das Obergericht des Kantons Schaffhausen.

Dieses erkannte mit Urteil vom 30. Oktober 1896, die Be-