

getretene Schaden den Kautionsbetrag jedenfalls übersteigt. Denn: Man kann bei Würdigung des entstandenen Schadens ein doppeltes Prinzip zu Grunde legen; man kann nämlich entweder davon ausgehen, daß derjenige Schaden in Betracht komme, welcher der Masse dadurch entstanden ist, daß das vom interkantonalen Komitee an der ersten Versteigerung der Nationalbahn gethane Gebot nicht ratifizirt wurde, bezw. daß der Steigerungskauf auf Grundlage dieses Gebots nicht zu Stande kam und vollzogen wurde, oder aber es kann davon ausgegangen werden, daß lediglich derjenige Schaden in Betracht zu ziehen sei, welcher der Masse dadurch verursacht wurde, daß durch das wirkungslos gebliebene Angebot des interkantonalen Komitees bei'r ersten Versteigerung der Vertragsabschluß mit andern Mitbewerbern verhindert und die Beendigung der Liquidation hinausgeschoben wurde. Legt man das erstere Prinzip zu Grunde, so ist, angesichts der Differenz zwischen dem Erlöse der zweiten Versteigerung, der für beide Sektionen bloß 3 900 000 Fr. beträgt, und dem bei'r ersten Versteigerung abgegebenen Höchstgebote des interkantonalen Komitees, welches auf 4 400 000 Fr. für beide Sektionen ansteigt, ohne Weiteres klar, daß der Schaden den Kautionsbetrag bei weitem übersteigt. Allein auch wenn man der Schadenermittlung das zweite Prinzip zu Grunde legt, so gelangt man zu keinem andern Resultat. Denn die Dazwischentunft des interkantonalen Komitees bei'r ersten Versteigerung hatte zunächst zur Folge, daß die Veräußerung der Linie verzögert, dadurch die Zeit, während welcher die Bahn auf Rechnung der Masse betrieben werden mußte, die Betriebsausfälle somit der Masse zur Last fielen, vom 28. Oktober 1879 bis zum 1. Mai 1880, von welchem Zeitpunkte an nach der zweiten Versteigerung der Betrieb auf Rechnung des Erwerbers weiter geführt werden konnte, verlängert, die Liquidationskosten, infolge verlängerter Dauer der Liquidation, vermehrt wurden und auch die Zinsausfälle der Gläubiger infolge dessen anwuchsen. Im Weiteren muß aber auch darauf hingewiesen werden, daß die zweite Versteigerung gegenüber der ersten für die Ostsektion, auch abgesehen von dem Gebote des interkantonalen Komitees, einen erheblichen Mindererlös ergab, indem die Nordostbahngesellschaft

bei der ersten Steigerung auf die Ostsektion ein Angebot von 3 375 000 Fr. gemacht hatte, welches infolge des Angebotes des interkantonalen Komitees nicht angenommen wurde, während bei der zweiten Versteigerung die Ostsektion bloß einen Preis von 3 150 000 Fr. erzielte. Daß nun, angesichts dieser Faktoren, die durch die Dazwischentunft des interkantonalen Komitees bei der ersten Versteigerung für die Masse entstandene Schädigung den Kautionsbetrag übersteigt, kann nicht zweifelhaft sein.

Demnach hat das Bundesgericht
beschlossen:

Das Gesuch des interkantonalen Komitees der Nationalbahngemeinden um gänzlichen oder theilweisen Erlaß des Verfalles der von ihr geleisteten Kaution von 50 000 Fr. wird abgewiesen.

III. Haftpflicht der Eisenbahnen etc. bei Tödtungen und Verletzungen.

**Responsabilité des entreprises de chemins de fer
etc. en cas d'accident entraînant mort d'homme
ou lésions corporelles.**

77. Arrêt du 10 Septembre 1880 dans la cause Saglio.

Le 3 Août 1877, à six heures environ du matin, soit au moment du passage du train venant de Lausanne à Fribourg, Julien Saglio, d'Ornavasso, province de Novarre (Italie), ouvrier maçon pour le compte de Claude Winkler, entrepreneur à Fribourg, était occupé à des travaux de réparation à la culée du pont d'Oron, à une distance de la gare qui n'a point été déterminée exactement, mais qui, d'après les données du dossier, paraît être de 90 mètres au moins et de 250 pas au plus.

L'échafaudage, sur lequel Saglio travaillait seul au moment dont il s'agit, se trouvait relié à la voie par un plateau, soit madrier, destiné au transport des matériaux, ainsi qu'à ren-

dre possible l'accès de l'échafaudage lui-même. Ce madrier, dont l'extrémité inférieure reposait au milieu des rails, était régulièrement enlevé avant le passage de chaque train.

Le train partant d'Oron quelques minutes après six heures venait de quitter la gare, lorsque Saglio, s'apercevant que le madrier en question était encore sur la voie, sauta à bas de l'échafaudage et chercha, mais trop tard, à éloigner l'obstacle. En saisissant le madrier, il fut lui-même atteint et terrassé par la locomotive, qui lui broya la jambe gauche; l'amputation de ce membre dut avoir lieu le même jour.

Peu d'instants avant l'accident, les nommés Ronchi, Baptiste, et Albini Nizolla, ouvriers travaillant avec Saglio, et Borghini, Pierre, piqueur de l'entrepreneur Winkler, avaient quitté le chantier sous divers prétextes; ce n'est qu'au bout d'une demi-heure environ, peu avant l'arrivée du train se dirigeant sur Lausanne, que le blessé, dont les gémissements avaient attiré des passants, fut trouvé sur la voie et transporté dans un lieu où il put recevoir les premiers soins.

Par demande déposée au Greffe fédéral le 26 Février 1878, Saglio avait déjà conclu à ce que la Compagnie de la Suisse-Occidentale soit, sous réserve de son droit de recours, cas échéant, contre l'entrepreneur Winkler, condamnée à lui payer une indemnité de 25 000 fr., modération de justice réservée.

La Compagnie défenderesse ayant opposé l'incompétence du Tribunal fédéral, le demandeur a déclaré, le 29 Avril même année, adhérer à cette exception, et vouloir porter la cause devant les tribunaux fribourgeois.

Par nouvelle demande du 4 Juillet 1878, Saglio porta, en effet, les mêmes conclusions devant le Tribunal civil de l'arrondissement de la Sarine.

A l'audience de ce Tribunal, du 23 Août 1878, la Compagnie défenderesse souleva une exception déclinatoire du for fribourgeois, exception définitivement rejetée par arrêt du Tribunal fédéral, du 13 Juin 1879.

Après avoir entendu de nombreux témoins et procédé en corps à une vision des lieux de l'accident, le Tribunal de la

Sarine, dans sa séance du 4 Mars 1880, après avoir considéré entre autres, que la Compagnie défenderesse est responsable en vertu de l'art. 2 de la loi fédérale du 1^{er} Juillet 1875, qu'il résultait des dépositions des témoins et des pièces du dossier qu'aucune faute n'était imputable à Saglio, et que le dommage subi par celui-ci est incontestable, lui a alloué une indemnité de dix mille francs.

Par acte du 24 Mars 1880, la Compagnie de la Suisse-Occidentale a interjeté appel de ce jugement.

A l'audience du 21 Mai suivant, la cour d'Appel de Fribourg a admis, par jugement, la demande de l'entrepreneur Claude Winkler, tendant à être autorisé à intervenir accessoirement au procès. Après avoir entendu de nouveaux témoins et procédé, à son tour, sur la demande du prédit Winkler, à une inspection locale du théâtre de l'accident, la prédite Cour, statuant sur l'appel en sa séance du 19 Juillet 1880, a admis la demande de Saglio, en portant toutefois l'indemnité allouée au demandeur à douze mille francs, avec intérêt légal dès cette dernière date, et débouté la Compagnie défenderesse de ses conclusions libératoires. L'arrêt de la Cour se fonde sur les motifs ci-après: le cas actuel rentre dans les prévisions de l'art. 2 de la loi fédérale du 17 Juillet 1875; à teneur de ses dispositions la Compagnie est responsable de l'accident arrivé à Saglio, à moins qu'elle ne prouve que c'est par la faute de celui-ci que cet accident est survenu. Or la Compagnie n'a point fait cette preuve. Ce n'est pas Saglio qui a construit l'échafaudage, ni placé le madrier; son rôle se bornait à les utiliser pour son travail; Saglio n'a pas commis d'imprudence en n'enlevant pas le madrier plus tôt, et en attendant pour cela le moment extrême, puisque ce n'était point à lui qu'incombait ce soin, et qu'il a dû croire, jusqu'au moment de l'arrivée du train, que ceux que cela concernait s'étaient acquittés de leur mission. La Compagnie ne peut dès lors échapper à la responsabilité du dommage résulté pour Saglio de l'accident dont il a été victime.

C'est contre cet arrêt que la Compagnie S.-O., ainsi que l'entrepreneur Winkler, ont recouru au Tribunal fédéral. Les

recourants concluent à ce qu'il lui plaise libérer la Compagnie du paiement de toute indemnité à Julien Saglio.

Dans son mémoire à l'appui de cette conclusion, la Compagnie fait valoir, en résumé, les considérations suivantes :

L'accident n'a eu d'autre cause que l'imprudence et la faute de Saglio lui-même. La Compagnie doit être libérée de ce chef. Mais à supposer que la négligence, ou la faute reprochée par Saglio à l'entrepreneur Winkler ou à son contre-maitre Borghini, soit établie, la Compagnie n'en est aucunement responsable. Il s'agit d'un accident survenu dans l'exploitation, et par conséquent de l'application de l'art. 2 de la loi de 1875 précitée. Cet article met à la charge de l'entreprise une double preuve, l'une positive et l'autre négative.

La preuve positive consiste à établir que l'accident est dû à la négligence ou à la faute de personnes non employées pour le transport; or cette preuve a été faite par la Compagnie. Saglio dit lui-même que l'accident est dû à la négligence, à la faute de Borghini le piqueur, ou à l'entrepreneur Winkler, qui faisaient commencer le travail aux ouvriers à un moment inopportun, qui leur prescrivaient d'aborder l'échafaudage par le front et non par le côté, etc.

A supposer, ce qui est contesté, que l'entrepreneur et ses gens soient fautifs, la Compagnie n'est pas responsable de cette faute; ces personnes n'appartiennent pas à celles « employées pour le transport. » Or, pourvu que la Compagnie prouve qu'il n'y a pas eu de faute à elle imputable, il lui suffit, pour être libérée, que l'accident ait eu lieu par la faute d'une personne non employée pour le transport.

La preuve négative de l'absence de faute imputable à l'entreprise a été apportée également par la défenderesse. Comme il n'y a eu ni déraillement, ni rupture, ni bris de machine, la faute de l'exploitation n'aurait pu consister que dans un départ prématuré du train, ou dans l'omission des signaux de départ. Or ni l'un, ni l'autre cas ne s'est présenté.

Le mémoire de l'entrepreneur Winkler se joint aux conclusions de la Compagnie, en disant :

Il ne saurait être question dans le procès de la responsabilité de la Compagnie telle qu'elle est prévue à l'art. 2, mais simplement d'une responsabilité indirecte dans le sens de l'art. 3. Dès lors la question rentre sous les principes du droit commun, et Saglio, qui attribuait l'accident à la négligence ou faute des personnes non employées au transport, et n'allègue d'ailleurs aucune faute à la charge de la Compagnie elle-même, a l'obligation de prouver que l'accident est bien réellement arrivé par la faute de l'entrepreneur Winkler, et de ses employés, et qu'il n'est nullement imputable à sa propre faute ou imprudence. Or cette preuve n'a pu être faite.

L'entrepreneur avait expressément recommandé aux ouvriers de laisser la voie libre au moins dix minutes avant le passage des trains; des horaires et des drapeaux-signaux avaient été remis aux ouvriers; aucune faute personnelle ne peut être imputée à Winkler: on ne saurait astreindre celui-ci à avoir constamment sur chaque chantier un surveillant chargé de le représenter et d'empêcher les accidents. La convention passée entre cet entrepreneur et la Compagnie, le 9 Juin 1877, ne prévoit rien de semblable pour de petits ouvrages de réparation n'occupant que deux ou trois ouvriers. Borghini est également à l'abri de tout reproche; on ne peut lui faire, en particulier, un grief d'avoir quitté le chantier avant l'arrivée du train, puisque les ouvriers avaient reçu pour direction de ne travailler à la maçonnerie qu'après le passage de ce train.

L'accident est dû tout entier à l'imprudence de Saglio lui-même, qui s'est exposé à un danger imminent et inévitable pour enlever, alors qu'il n'était plus temps, le madrier de la voie; il aurait dû faire disparaître, au moment de l'arrivée du train en gare d'Oron, cet obstacle qu'il avait aidé, en tout cas contribué à placer, et dont il ne pouvait dès lors ignorer l'existence.

Dans sa réponse au recours, Saglio conclut à son tour :

1° A l'admission pure et simple de la conclusion ténorisée dans la citation en droit notifiée sous le sceau du Président du Tribunal de la Sarine, le 4 Juillet 1878.

2° Subsidiatement, à la confirmation du jugement du Tribunal cantonal fribourgeois, avec adjudication de l'intérêt de la somme allouée dès la première citation juridique notifiée sous le sceau du Juge de paix de Fribourg, ou dans tous les cas dès la date de la citation en droit précitée.

Statuant sur ces faits et considérant en droit :

1° L'accident dont Saglio a été victime doit être considéré comme survenu dans l'exploitation. Il a été causé, en effet, par la locomotive d'un train en marche ; les dispositions de l'art. 2 de la loi fédérale sur la responsabilité des entreprises de chemins de fer sont dès lors en première ligne applicables à l'espèce. Ainsi que cela résulte de plusieurs arrêts antérieurs du Tribunal de céans, le législateur fédéral a eu pour but de protéger d'une manière toute particulière la vie et la santé des employés, voyageurs, et autres tiers, contre les dangers spéciaux et considérables auxquels les expose le transport par chemins de fer avec locomotives et wagons mis en mouvement par la vapeur

2° Cet article 2 est conçu comme suit :

« Toute entreprise de chemins de fer ou de bateaux à vapeur est responsable pour le dommage résultant des accidents survenus dans l'exploitation et qui ont entraîné mort d'homme ou lésions corporelles, à moins que l'entreprise ne prouve que l'accident est dû, soit à une force majeure, soit à la négligence ou à la faute des voyageurs ou d'autres personnes non employées pour le transport (art. 3), 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. »

Pour échapper à la responsabilité légale que cette disposition fait peser sur les entreprises de chemins de fer, la Compagnie de la Suisse-Occidentale se retranche derrière deux des exceptions formulées au dit article, et excipe 1° du fait que l'accident serait dû en tout cas, non point à une faute imputable à la dite Compagnie, mais à l'entrepreneur Winkler, ou à son personnel, lesquels font partie de ces « personnes non employées pour le transport, » dont l'entreprise n'est pas

responsable, et 2° de ce que le dit accident aurait été causé par la faute de Saglio lui-même.

3. La première exception opposée par la Compagnie ne saurait être accueillie. Elle repose sur l'interprétation du texte français de la loi du 1^{er} Juillet 1875, lequel reproduit d'une manière imparfaite et défectueuse les mots employés par le texte original rédigé en langue allemande.

Il résulte en effet du message du Conseil fédéral du 26 mai 1874, *Feuille fédérale* 1874, I, pag. 911 de l'exposé des motifs publié par le professeur Fick, rédacteur du projet, pages 106 et 107, et des rapports des commissions du Conseil des Etats et du Conseil national, *Feuille fédérale*, 1874, II, page 910, III, page 258, que le législateur fédéral a voulu substituer aux mots « Betriebsunternehmer, » employés dans la loi de l'empire allemand du 7 Juin 1871, l'expression « Transportanstalt » comme étant plus brève et plus conforme à l'usage que celle de « Bau und Betriebsunternehmer, » et qu'en conséquence, la responsabilité statuée à l'art. 2 n'est pas applicable, lorsque la preuve est faite que l'accident est dû à la négligence ou à la faute des voyageurs « oder dritter bei der Transportanstalt nicht angestellter Personen. » Il y a donc lieu de rétablir, à la place de l'expression inexacte de « personnes non employées pour le transport » telle qu'elle figure dans le texte français de la loi, celle de « personnes non employées par l'entreprise de transports, » en d'autres termes par l'entreprise concessionnaire (Etat ou Compagnie). Pour mieux préciser encore cette intention, renvoi est fait à l'art. 3 de la même loi, qui déclare que « l'entreprise est responsable de ses employés, aussi bien que de toute personne dont elle se sert pour l'exécution des transports ou pour la construction de la ligne. » Le texte allemand porte au lieu de ces mots « de toute personne dont elle se sert pour l'exécution des transports, » l'expression de « zum Betrieb des Transportgeschæftes. »

Or il ne saurait être contesté que les entrepreneurs de travaux ordinaires d'entretien ou de réparations sur une ligne ferrée ne doivent être considérés comme personnes employées

par l'entreprise concessionnaire « zum Betriebe des Trans- » portgeschäfts », et dont elle doit répondre dans les cas prévus à l'art. 2 de la loi de 1875. Le personnel employé par la dite entreprise ne peut être limité à ses préposés au service de la traction, mais comprend aussi d'une manière générale les services de surveillance, de sûreté et d'entretien de la ligne.

L'intention du législateur d'étendre la responsabilité des Compagnies à toutes les personnes, indistinctement, dont elles se servent non seulement pour leurs « Transportgeschäfte, » mais même pour la construction de la ligne, résulte avec clarté du rapport susvisé de la Commission du Conseil national, dû à la plume de feu M. le D^r Dubs, et qui s'exprime sur le principe formulé à l'art. 3 de la loi actuelle, textuellement comme suit (*F. F.*, 1874, tom. III, pag. 280) :

« In diesem Artikel wird vom Ständerathe der Grundsatz » aufgestellt, dass jede der genannten Transportanstalten für » ihre Angestellten einheitlich haften solle, sowie für andere » Personen, deren sie sich zu ihren Transportgeschäften be- » dient. Ihre Commission billigt diesen Grundsatz und sie » wünscht dass er auch auf die Verhältnisse des Baues aus- » gedehnt werde. »

Cette interprétation est la seule en harmonie avec la *ratio legis* elle-même qui a voulu, pour protéger efficacement les tiers lors des accidents signalés à l'art. 2, rendre les Compagnies responsables des agissements de toutes les personnes qu'elles mettent en œuvre en vue de l'exploitation de leur entreprise. Vouloir restreindre, avec la recourante, cette responsabilité aux actes du personnel préposé au « transport des marchandises et voyageurs, dans le sens limité du terme, équivaldrait à décharger les Compagnies d'une part notable des obligations que le législateur a tenu à leur imposer.

La Compagnie de la Suisse-Occidentale ne peut être admise dès lors à décliner sa responsabilité de l'accident survenu à Saglio, le 3 Août 1877, en prétendant avoir prouvé qu'il est dû à une faute imputable à l'une des personnes dont elle ne doit pas répondre.

4. La recourante répudie enfin cette responsabilité en se plaçant au bénéfice de la disposition de l'art. 2 susvisé, laquelle exonère l'entreprise de transport, si elle prouve que l'accident survenu dans son exploitation a été causé par la faute du tué ou du blessé lui-même.

Procédant à l'examen de cette seconde exception, et appréciant librement l'ensemble de la cause aux termes de l'art. 11 de la loi, il résulte des pièces et témoignages produits que, contrairement à l'opinion des juges fribourgeois, Saglio s'est rendu coupable d'une imprudence grave, et par conséquent d'une faute, en agissant comme il l'a fait lors de l'accident. En n'enlevant pas à temps un madrier qu'il savait obstruer la voie, puisqu'il venait de l'utiliser pour monter sur l'échafaudage et même, comme des témoins le déclarent, d'aider à le placer, en se précipitant à la rencontre d'une locomotive en marche, et en s'exposant ainsi à un danger imminent et inévitable, il a contribué certainement, dans une mesure qu'il n'est pas possible de déterminer d'une manière rigoureusement exacte, à amener l'événement fatal. Cette imprudence est d'autant moins excusable que Saglio, travaillant depuis plusieurs jours déjà au chantier du pont d'Oron, et muni d'un horaire par son patron, connaissait les signaux des trains ainsi que l'heure précise de leur passage; il avait dû entendre les signaux d'arrivée en gare d'Oron, ainsi que le bruit qui accompagne tout train en marche.

Mais si l'on doit attribuer au blessé une part dans la responsabilité de l'accident, il est également hors de doute qu'une autre part en incombe soit au piqueur Borghini, soit à la Compagnie elle-même. En quittant, quelques minutes avant le passage du train, le chantier dont il avait la surveillance, en abandonnant ainsi Saglio seul sur l'échafaudage dans une situation que l'événement a démontré être périlleuse, Borghini a commis une négligence grave, et contribué à favoriser l'arrivée de la catastrophe.

La Compagnie a également assumé la responsabilité d'une faute. Non seulement elle n'a pris aucune mesure spéciale de protection pour des ouvriers exposés à un travail aussi dan-

gereux, mais il eût été du devoir de ses préposés à la sécurité de la voie, de faire disparaître, ou tout au moins de signaler en temps utile l'obstacle, cause première du malheur survenu. Le seul aiguilleur de la gare d'Oron, stationnant à l'aiguille du côté de Lausanne, déclare lui-même que « s'il eût été à l'aiguille du côté de Fribourg il eût certainement fait enlever la planche avant le départ du train. »

Il suit de là que les fautes, soit de commission, soit d'omission, qui ont entraîné l'accident, se répartissent entre toutes les parties. Ce concours de fautes doit avoir pour conséquence, non point de faire cesser, mais d'atténuer la responsabilité de la Compagnie, et la part de négligence ou d'imprudence imputable au blessé lui-même doit, ainsi que le Tribunal fédéral l'a déjà admis en pareil cas, être prise en considération lors de la détermination du chiffre de l'indemnité à attribuer à la victime. (Voy. arrêt du 10 Octobre 1879, en la cause Rohrer c. Jura-Berne, Rec. V, 584.) En tenant compte ainsi de toutes les circonstances de la cause, il y a lieu de fixer les dommages-intérêts à allouer à Saglio à la somme de six mille francs, portant intérêt dès la première demande juridique.

5. La Compagnie de la Suisse-Occidentale ayant contesté toute responsabilité devant les tribunaux fribourgeois, il se justifie de laisser à sa charge les frais faits devant les deux instances cantonales.

Par ces motifs :

Le Tribunal fédéral
prononce :

L'arrêt rendu par la Cour d'Appel du canton de Fribourg, le 19 Juillet 1880, est réformé dans le sens des considérants qui précèdent. La Compagnie des chemins de fer de la Suisse Occidentale est condamnée à payer à Julien Saglio, à titre de dommages-intérêts, la somme de *six mille francs*, avec intérêt à 5 % l'an, dès le 26 Février 1878.

IV. Civilstand und Ehe. — Etat civil et mariage.

78. Arrêt du 18 Septembre 1880 dans la cause Martin.

La partie défenderesse, dame Martin-Vuille, prend les conclusions préliminaires suivantes :

Attendu que le recourant Martin a fait défaut aux audiences des 15 Octobre et 3 Décembre 1878, devant les Tribunaux neuchâtelois ; que, les significations de défaut lui ayant été régulièrement notifiées, il ne s'est pas fait relever et a été exclu de la procédure, à teneur des art. 317, 323 et 326 du Code de procédure civile neuchâtelois ; qu'en conséquence et par voie préjudicielle le recours au Tribunal fédéral doit être déclaré irrecevable, Martin ne pouvant plus, aux termes des dispositions légales susvisées, être considéré comme partie au procès.

Le recourant Martin conclut au rejet de cette réquisition.

Oùï le Juge rapporteur, et considérant, sur l'exception proposée :

1. Les conditions auxquelles est subordonné le droit de recours au Tribunal fédéral contre un jugement cantonal ne sont point déterminées par les lois cantonales de procédure, mais uniquement par les dispositions y relatives de la loi sur l'organisation judiciaire fédérale. Dans son art. 29, cette loi pose les réquisits suivants :

a) Un jugement au fond rendu par la dernière instance cantonale en une cause où il s'agit de l'application des lois fédérales.

b) Un objet du litige atteignant une valeur en capital d'au moins 3000 fr. ou non susceptible d'estimation.

Toutes ces conditions se trouvent incontestablement réalisées dans le procès actuel, et l'art. 29 précité statue qu'en pareil cas « chaque partie a le droit de recourir au Tribunal fédéral pour obtenir la réforme du jugement au fond rendu » par la dernière instance judiciaire cantonale » sans que la loi fasse aucune différence entre les jugements rendus en con-