

4. Arrêt du 20 février 1902,

*dans la cause Compagnie du Jura-Simplon, déf. et rec.,
contre Gringet, dem. et rec.*

Blessures. — Faute de la victime, art. 2 eod.. — **Violation**, de la part de la compagnie, des instructions pour le service des manœuvres sur les chemins de fer suisses, du 1^{er} janvier 1891, art. 34, 36, 28; rapport de causalité avec l'accident. — **Faute grave** de la compagnie du chemin de fer, art. 7 Loi resp. ch. de fer. — Compensation des fautes respectives; évaluation. Conséquences pour le montant des dommages-intérêts. — Quotité du dommage, art. 5, al. 3 leg. cit.

Le demandeur Julien Gringet, à Renens, né le 28 octobre 1873, célibataire, était employé en octobre 1900 par la Compagnie des chemins de fer du Jura-Simplon, en qualité de supplémentaire attaché au service de la voie en gare de Renens, avec un salaire de 3 fr. 75 par jour.

Le 16 octobre 1900, Gringet était occupé, avec une équipe d'ouvriers, au relevage de la voie montagne Renens-Lausanne, près de la gare de Renens, du côté de Lausanne. Une partie des voies qui se trouvent en cet endroit sont affectées au service du triage, soit de la composition des trains. Elles présentent, à l'endroit dont il s'agit en l'espèce, une pente de 10 ‰ dans la direction de Lausanne à Renens. Cette pente a pour but de lancer et de laisser écouler sur la voie de triage, et au moyen de la gravité, des wagons isolés dans la direction de Lausanne à la gare de Renens. Comme cette dernière est surtout une gare de triage, la manœuvre du lancement de wagons y est pratiquée tous les jours, et dure, d'après les indications de l'administration de la compagnie, du matin de bonne heure jusqu'au soir tard; la vitesse des wagons ne dépasse pas en général, lors de cette manœuvre, celle d'un homme qui marche. Dans la règle les wagons, abandonnés à la gravité, ne sont accompagnés de personne. En revanche il se trouve, en amont, des employés qui lan-

cent les dits wagons, et, en aval, d'autres employés qui aigüillent ceux-ci sur la voie qu'ils doivent prendre.

Le dit jour le demandeur Gringet fut victime à cet endroit d'un grave accident. Il était 4 heures du soir; Gringet et ses camarades se disposaient à prendre leur repas sur le talus sud de la ligne, et ils avaient traversé, dans ce but, les voies qui séparaient le lieu où ils travaillaient du dit talus. Arrivé là, Gringet s'aperçut que son pain était resté dans son gilet, lequel se trouvait lui-même dans la guérite du téléphone, côté nord des voies. Le demandeur traversa de nouveau les voies pour se rendre à la guérite, laquelle se trouve à l'orient 10 mètres en amont du côté opposé du talus sud, où se reposaient les ouvriers; muni de son gilet et de son pain, il s'apprêta à retraverser les voies pour rejoindre ses camarades. Il prit à cet effet le chemin le plus court, et s'engagea dans les voies de triage, obliquement, en tournant le dos à l'endroit depuis lequel la manœuvre du lancement des wagons avait lieu. Comme il n'avait pas regardé en arrière il ne s'aperçut pas qu'un wagon isolé descendait, sans être accompagné, sur la voie 15, pour être reçu sur le « sabot » plus bas. Ce wagon atteignit Gringet, qui fut pris devant les roues du véhicule et traîné sur une longueur d'environ 4 mètres, il y reçut les blessures à la suite desquelles il ouvrit action à la compagnie.

La défenderesse soutient que le demandeur a été lui-même la cause de l'accident, attendu qu'il a traversé les voies de triage en biais, et en prenant ainsi la direction la plus dangereuse, puisqu'il tournait le dos au wagon qui s'avavançait dans la direction de la gare de Renens, — et qu'il ne s'est pas même donné la peine de jeter un coup d'œil en amont, pour s'assurer qu'il avait le temps de passer avant l'arrivée de ce véhicule, lequel avait été lancé d'un endroit distant de 20 mètres environ seulement du lieu où s'est produit l'accident. Le demandeur, de son côté, ne se borne pas à contester l'existence de toute faute de sa part, mais il allègue à la charge de la compagnie une faute grave, consistant dans le fait que le wagon qui a surpris la victime n'était pas

accompagné, qu'aucun signal n'a pu ainsi être fait à Gringet à l'effet de se garer de l'approche du wagon, dont il n'était pas averti, et que le dit wagon n'a pu être arrêté en temps utile. La compagnie réplique, sur ce point, qu'une personne accompagnant le wagon n'aurait pu empêcher l'accident, qu'en effet Gringet venait de déboucher de derrière la guérite du téléphone lorsqu'il traversa la voie située à quelques mètres de là et fut atteint par le wagon en mouvement; que même si ce wagon eût été accompagné, l'agent placé sur le dit wagon n'aurait probablement vu Gringet qu'après l'accident, ou, s'il l'avait aperçu auparavant, il n'eût pas eu le temps, dans l'espace de 5 ou 6 mètres, d'arrêter le véhicule à temps.

Ces allégués contradictoires seront examinés dans la partie juridique du présent arrêt. Il y a lieu toutefois, en vue d'éclaircir la situation à cet égard, de signaler encore ce qui suit :

Le wagon qui a causé l'accident, et qui porte le N° 3720 S. C. B., se trouvait en mouvement sur la voie 15, dont la pente est de 10 ‰, soit de 1 ‰; et à partir du moment où il a été lancé ou plutôt décroché, — puisqu'il se mettait en mouvement par le fait même de la gravité et de la pente, — il avait à parcourir, selon l'instance cantonale, une distance de 15 mètres environ jusqu'au lieu de l'accident. Cette distance est évaluée à 20 mètres environ dans la Réponse de la compagnie. Il résulte toutefois du croquis produit au dossier que cette distance est en réalité de 25 mètres à peu près. Durant la manœuvre, les wagons roulent à une vitesse maximum égale à celle d'un homme marchant au pas, et ils ne font que très peu de bruit. Le wagon dont il s'agit était muni d'un frein. Il y a lieu d'admettre, ensuite de la gravité, que ce wagon était animé, après 25 mètres de parcours, — c'est-à-dire au moment où il est arrivé sur le lieu de l'accident, — d'une vitesse un peu plus considérable que sa vitesse initiale.

Le demandeur dut rester en traitement à l'hôpital jusqu'au 24 avril 1901, soit pendant plus de six mois. Le médecin traitant lui délivra, à la sortie de l'hôpital, une déclaration conçue comme suit :

« Toutes les régions supérieure, interne et en partie externe de la cuisse droite sont recouvertes de peau qui a dû y être rapportée; par ce fait, ces diverses régions sont extrêmement sensibles, et le port d'un tissu rude y provoquera rapidement des dommages. . . .

» En outre le traumatisme a porté sur la région pénienne et scrotale; il a de ce fait un état général qui l'empêchera de se marier, ne pouvant qu'avec beaucoup de peine (si ce n'est impossible) remplir ses devoirs conjugaux.

» Gringet est par conséquent réduit de moitié comme homme de travail et comme mari. Cette dernière considération doit, il semble, entrer en ligne de compte dans son état actuel. »

La Compagnie Jura-Simplon a payé la totalité des frais médicaux occasionnés au demandeur, et lui a servi son salaire de supplémentaire du jour de l'accident au 20 mai 1901, par le paiement d'une somme de 613 fr. 45 c.

L'instance cantonale a admis que l'accident a causé à la victime, — dont le gain annuel était de 1125 fr., — une diminution de 50 ‰ de sa capacité de travail.

Le demandeur a conclu à ce qu'il fût prononcé, que la Compagnie Jura-Simplon doit lui payer les sommes suivantes avec intérêt au 5 ‰ dès le 31 mai 1901, comme responsable de l'accident du 16 octobre 1900 :

a) les frais de guérison (qui ne sont plus actuellement en cause);

b) 15 000 fr. pour le préjudice pécuniaire que l'incapacité de travail totale ou partielle, durable ou passagère a causé au blessé ensuite de cet accident.

La compagnie a conclu tant exceptionnellement qu'au fond :

1. — A libération des conclusions de la demande.
2. — Très subsidiairement, à leur réduction.

Par jugement du 27 décembre 1901, la Cour civile de Vaud a alloué au demandeur une indemnité de 10 000 fr., sous déduction de 613 fr. 45 c. payés à compte par la défenderesse.

C'est contre ce jugement que les parties ont l'une et l'autre recouru en réforme au Tribunal fédéral.

La compagnie conclut à ce qu'il plaise au dit Tribunal réformer le dit arrêt: 1° en accordant en plein à la recourante ses conclusions libératoires; 2° subsidiairement, en réduisant de moitié au moins, soit à 5000 fr. au plus, la somme de 10 000 fr. que le susdit jugement la condamne à payer à Gringet.

Le demandeur Gringet conclut, de son côté, à ce que le jugement de la Cour civile soit réformé en ce sens que le Tribunal fédéral alloue au recourant l'indemnité de 15 000 fr. réclamée par lui devant l'instance cantonale.

Statuant sur ces faits et considérant en droit :

1. —

2. — La première question, celle de la faute du demandeur, a été résolue affirmativement par l'instance cantonale, et ce avec raison. Il est incontesté, à la vérité, qu'il était en droit de traverser les voies, au moment où l'accident a eu lieu, à l'endroit dont il s'agit et ainsi qu'il l'a fait; mais cette circonstance ne pouvait le dispenser d'observer les mesures de prudence les plus élémentaires, et il ne s'y est point conformé. Il savait en effet qu'à l'endroit où l'accident s'est produit, des wagons étaient lancés à des intervalles plus ou moins rapprochés, dans le but d'être répartis sur différentes voies de triage et de former ainsi des trains. Il n'ignorait pas non plus que ces wagons se mouvaient, en obéissant uniquement à la loi de la gravité, dans la direction de Lausanne à Renens, et que dans la règle ils n'étaient montés par aucun employé, qui eût pu avertir les personnes se trouvant sur la voie, ou arrêter ces véhicules dans leur course. Il savait également que ces wagons ne faisaient que peu de bruit, et que leur approche pouvait ainsi n'être pas entendue. Dans ces circonstances il était de son devoir d'user de la prudence la plus naturelle, qui lui commandait évidemment, d'une part de jeter un coup d'œil du côté où les wagons en mouvement arrivaient, et d'autre part de traverser les rails en prenant le chemin le plus court, sans perdre de vue à ce moment l'endroit d'où les dits wagons étaient lancés. Or il n'a pris ni l'une ni l'autre de ces précautions; sans regarder

du côté d'où venait le danger, il a traversé les voies en biais, en tournant le dos au wagon en mouvement, de telle façon qu'il n'a pu se garer à temps. Un seul coup d'œil en arrière lui aurait fait voir qu'un wagon arrivait sur la voie qu'il voulait traverser; s'il eût franchi cette voie par le chemin le plus court, il n'aurait pas perdu de vue la direction d'où venait le danger, et il aurait nécessairement aperçu le dit wagon avant que la collision se fût produite. Dans l'un comme dans l'autre cas l'accident eût été certainement évité. Le demandeur n'arguë d'ailleurs nullement du fait qu'à ce moment une circonstance imprévue aurait détourné son attention du danger qui le menaçait. L'omission, de sa part, des précautions les plus nécessaires, est d'autant plus inexcusable qu'il ne s'est produit sur la voie, au moment de l'accident, aucun fait anormal qui eût pu justifier cette omission en quelque mesure que ce soit; elle ne trouve pas davantage une excuse suffisante dans le fait que la victime, ensuite de sa grande habitude de trajeter sur les rails, avait coutume de se préoccuper moins du danger inhérent à la manœuvre dont il s'agit. C'est donc à bon droit que la Cour civile a admis, dans l'espèce, l'existence d'une faute imputable au demandeur.

3. — Il se justifie néanmoins aussi d'admettre une faute à la charge de la compagnie défenderesse. C'est avec raison que l'instance cantonale a estimé qu'en ce qui concerne les manœuvres exécutées le 16 octobre 1900 à la gare de Renens, et qui ont amené l'accident, il y a lieu d'appliquer les dispositions des art. 34 et 36 des instructions pour le service des manœuvres sur les chemins de fer suisses, du 1^{er} janvier 1891. L'art. 34 statue que la manœuvre consistant à lancer ou à laisser écouler des wagons isolés ou des tranches de wagons doit être exécutée avec beaucoup de précautions; qu'ils doivent être pourvus du nombre suffisant de freins en bon état, et accompagnés des hommes nécessaires pour les desservir. L'art. 36 dispose que ces prescriptions sont aussi applicables au triage de wagons, opéré, — comme c'était indubitablement le cas dans l'espèce, — au moyen de la gravité sur des voies en pente.

Ainsi qu'il a été constaté dans l'exposé des faits du présent arrêt, le wagon qui a causé l'accident était muni de freins, et s'il eût été accompagné d'un homme de service, il est certain qu'il eût pu être arrêté pour ainsi dire instantanément, vu le peu de vitesse dont il était animé. Le fait de la défenderesse d'avoir laissé ce véhicule sans accompagnement d'agent constitue une violation des dispositions réglementaires et protectrices susmentionnées, et dès lors une faute imputable à la compagnie.

L'art. 28 des mêmes instructions, qui a, il est vrai, seulement en vue les manœuvres de wagons à bras, mais dont la valeur à titre de comparaison pour la détermination de la *ratio legis* sur le point en question ne saurait être déniée, démontre que les mesures de précaution énumérées aux art. 34 et 36 ont pour but de permettre de vérifier si l'espace à parcourir est libre, de prévenir les personnes qui s'y trouveraient et de les préserver de tout danger.

C'est en vain que la défenderesse cherche à tirer argument de ce qu'il s'agissait d'une manœuvre dans le sens du dernier alinéa de l'art. 34, disposant qu'il n'est permis de manœuvrer ou lancer des wagons sans frein que par véhicule isolé, à une vitesse très modérée, et lorsqu'on a sous la main les moyens d'embarrage nécessaires pour les arrêter. En effet, ces prescriptions présupposent nécessairement qu'un agent monte ou accompagne les dits wagons, qu'il ait à sa disposition les moyens de les arrêter au besoin, et pour consigner de prévenir du danger les personnes qui se trouveraient exposées sur les voies.

4. — L'infraction à une prescription réglementaire n'est toutefois pas suffisante pour rapporter la preuve d'une faute. Il faut établir en outre à cet effet l'existence d'un rapport de causalité entre la dite infraction et le dommage causé.

Ce rapport de cause à effet est contesté dans l'espèce par la défenderesse, laquelle affirme que, même si un agent se fût trouvé sur le wagon en question, cet employé n'aurait probablement aperçu Gringet qu'après l'accident, et que, l'eût-il aperçu avant, il lui eût été en tout cas impossible

d'arrêter le véhicule sur un parcours de 5 à 6 mètres, qui lui restait à franchir avant d'atteindre le demandeur.

Ces assertions sont, d'abord, dénuées de toute preuve, et elles ne sauraient être prises en considération. En outre il convient de retenir que Gringet traversait la voie dans une direction oblique, c'est-à-dire à peu près dans la même direction que le wagon, lequel, au dire de la défenderesse elle-même, se mouvait lentement. Or il y a lieu d'admettre que dans ces circonstances un employé placé sur le wagon dans le but de veiller à ce que personne ne soit atteint par ce véhicule, aurait pu avertir à temps le demandeur du danger auquel il se trouvait exposé, ou même arrêter le wagon avant qu'il eût atteint la victime. Ce n'est que si Gringet, en ne donnant aucune suite à cet avertissement, avait persisté à stationner sur la voie, qu'il aurait dû être considéré comme la cause unique de l'accident. Pour que l'on doive admettre l'existence du rapport de causalité entre l'inobservation du règlement par la compagnie et l'accident, il suffit d'ailleurs, ainsi que le Tribunal de céans l'a reconnu, que le dit accident eût été *vraisemblablement* évité si le règlement eût été observé; il n'est ainsi pas nécessaire, à cet effet, qu'il soit démontré que l'inobservation en question ait dû nécessairement causer le dit accident (voir arrêt du Tribunal fédéral en la cause de Cillia c. Compagnie du Central, *Rec. off.* XXIII I, p. 160, consid. 3).

La compagnie défenderesse avait d'autant plus de motifs pour se conformer aux mesures de prudence exigées par le règlement qu'elle n'ignorait pas que, le jour de l'accident, une équipe d'ouvriers était occupée au relèvement des voies, et qu'ils étaient dans le cas de traverser celles-ci plusieurs fois dans la journée.

Il échet donc d'admettre une faute concurrente de la compagnie en ce qui touche l'accident survenu au demandeur.

5. — Cette faute ne peut toutefois être envisagée, ainsi que le fait la Cour cantonale, comme la négligence grave prévue à l'art. 7 de la loi fédérale du 1^{er} juillet 1875. L'inobservation de prescriptions réglementaires ne se caractérise

pas nécessairement comme un dol ou comme une négligence grave dans le sens du prédit article (voir *Rec. off.* Hauser c. Union suisse des chemins de fer, VII, p. 826 et 827, consid. 2; Kæsermann c. Central Suisse, XIV, p. 265, consid. 3 *in fine*; Jex c. S. O. S., *ibid.*, p. 277, consid. 4); elle ne revêt ce caractère que lorsqu'elle se produit dans des circonstances qui ont pour effet d'exposer des personnes ou des choses à un péril vraisemblable. Or tel n'est pas le cas dans l'espèce. Il est constant que la même manœuvre s'exécute depuis des années sans avoir précédemment causé d'accidents. Dans la cause de Cillia, précitée, une violation du même règlement a été imputée à faute à la compagnie, mais elle n'a point été considérée comme une négligence grave dans le sens de l'art. 7 susvisé (voir le dit arrêt *loc. cit.*).

6. — Bien que la faute relevée à la charge de la compagnie, et dont celle-ci est responsable, ne puisse être qualifiée — comme l'a fait la Cour civile — de grave dans le sens de l'art. 7 précité, il y a lieu néanmoins d'admettre, avec l'instance cantonale, que les éléments de faute, auxquels l'accident doit être attribué, doivent être imputés d'une manière sensiblement égale à l'une et à l'autre des parties.

7. — La conséquence que le jugement attaqué tire de là en ce qui concerne la question de l'indemnité à allouer à la victime est toutefois erronée; l'instance cantonale estime en effet que puisque la faute des deux parties est égale, il y a lieu d'en faire abstraction en ce qui touche l'évaluation de l'obligation d'indemniser la victime de l'accident, et que l'indemnité doit être calculée comme si cet accident était uniquement dû à un cas fortuit. Or il est inadmissible que des fautes égales se compensent, en ce sens qu'elles disparaissent de part et d'autre; elles ne peuvent avoir pour conséquence de transformer en un cas fortuit un accident attribuable à la négligence. Au contraire, le dommage causé n'en demeure pas moins, en pareil cas, imputable aux actes de négligence à la charge de chacune des parties, et ce dommage doit être supporté par celles-ci en proportion de leur faute respective; le Tribunal de céans s'est prononcé dans ce sens à différentes reprises.

La faute des deux parties apparaissant dans l'espèce comme égale, le dommage résulté de l'accident doit être supporté par moitié par chacune d'elles, c'est-à-dire que la Compagnie du Jura-Simplon doit indemniser le demandeur pour la moitié du dommage subi par lui, ce dernier ayant à supporter l'autre moitié. (Voir arrêt Blanc c. S. O., *Rec. off.* X, p. 121 et 122, consid. 5, et les arrêts précédents qui y sont cités; Merz c. Seethalbahn, *ibid.* XIII, p. 54, consid. 5; Stalder c. Compagnie du Central, *ibid.* XIV, p. 271, consid. 2; Freitag c. Schindler, *ibid.* XIX, p. 513, consid. 4; etc.)

8. — Quant à la quotité du dommage total souffert par le demandeur, l'instance cantonale a admis que Gringet recevait un salaire quotidien de 3 fr. 75 c., soit de 1135 fr. par an, à raison de 300 jours de travail; que sa capacité de travail a subi une diminution durable de 50 % ensuite de l'accident, et qu'il sera exposé en outre à de sérieux inconvénients, en cas de mariage, en ce qui touche l'accomplissement de ses devoirs conjugaux; par ces considérations la Cour civile a estimé qu'une somme de 10 000 fr. correspond à l'appréciation en argent du préjudice dont la défenderesse doit la réparation pécuniaire au demandeur.

A la réserve de ce qui a trait aux inconvénients en cas de mariage, la supputation du dommage par l'instance cantonale ne prête à aucune critique fondée; il convient seulement de faire remarquer que, dans son calcul de l'indemnité, la Cour civile paraît avoir admis que le demandeur était âgé de 28 ans au moment de l'accident, alors qu'à cette époque il venait d'accomplir sa 27^e année.

9. — En ce qui a trait aux inconvénients signalés dans l'éventualité du mariage du demandeur, cet élément de dommage devrait entrer en ligne de compte si l'on se trouvait en présence de la négligence grave prévue à l'art. 7 précité de la loi fédérale de 1875. Comme tel n'est pas le cas, le demandeur n'a droit, aux termes de l'art. 5, al. 3 *ibidem*, qu'à une indemnité comprenant les frais de guérison et le préjudice pécuniaire que l'incapacité durable de travail dont il a été frappé lui a causés; les frais de guérison déjà payés par la défenderesse ne sont plus en cause. Il n'est point établi,

et il n'a pas même été allégué que les lésions souffertes par Gringet aux parties génitales aient entraîné une diminution de sa capacité de travail, et quels que soient les inconvénients causés à la victime par ces blessures, une indemnité de ce chef ne saurait lui être allouée, en présence du texte positif de la loi.

10. — En se basant sur ce qui précède, le calcul du dommage et de l'indemnité s'établit comme suit :

La moitié du gain annuel de Gringet, lequel s'élevait à 1125 fr., se monte à 562 fr. 50 c., soit, en chiffres ronds, à 560 fr. Pour l'indemniser de cette perte, qui se reproduira chaque année, un capital de 10 528 fr. est nécessaire, et la moitié de cette somme, soit 5264 fr., tombent à la charge de la Compagnie. Il convient toutefois d'arrondir ce montant en le réduisant à 5000 fr., attendu que le calcul ci-dessus repose sur la durée moyenne probable de la vie chez une personne de 28 ans, alors qu'en réalité c'est la durée moyenne de la capacité de travail, laquelle est moindre, qui devrait servir de base à l'évaluation.

11. — En revanche la somme de 5000 fr. susmentionnée se justifie à titre d'indemnité due au demandeur par la compagnie, sans déduction du montant de 613 fr. 45 c., payé par la défenderesse à Gringet pour incapacité de travail totale subie par ce dernier à partir du jour de l'accident (16 octobre 1900) au 20 mai 1901, date de sa sortie de l'hôpital. En effet la Compagnie ne pourrait en tout cas être admise à réclamer de ce chef plus de la moitié de cette somme de 613 fr. 45 c., soit plus de 306 fr. 75 c., l'incapacité de travail subie par Gringet pendant les sept mois dont il s'agit ayant été totale ; à cela s'ajoute que le calcul du capital nécessaire au service de la rente à allouer au demandeur aurait dû être établi sur la base de l'âge de 27 $\frac{1}{2}$ ans, que Gringet avait lors de sa sortie de l'hôpital, et non de l'âge de 28 ans, ce qui aurait eu pour conséquence une certaine augmentation de ce capital ; enfin il y a lieu de remarquer encore que la somme de 5264 fr., représentant la moitié de ce capital mis à la charge de la compagnie, a déjà subi une

diminution de plus de 250 fr. En tenant compte de ces diverses considérations une indemnité de 5000 fr. apparaît comme une compensation équitable de la part du dommage, imputable à la compagnie défenderesse, et qu'elle est tenue de réparer. Il se justifie donc de rejeter, pour autant qu'elles s'écartent de ce chiffre, les conclusions des deux recours.

Par ces motifs,

Le Tribunal fédéral
prononce :

I. — Le recours de la Compagnie Jura-Simplon est admis partiellement et le jugement rendu entre parties par la Cour civile de Vaud, le 27 décembre 1901, est réformé en ce sens que l'indemnité à payer par elle au demandeur est réduite à la somme de 5000 fr. (cinq mille francs) avec intérêt au 5 % dès le 31 mai 1901, date de l'acte de non conciliation.

II. — Le recours du demandeur J. Gringet est écarté.

5. Urteil vom 24. März 1902

in Sachen *Jura-Simplon-Bahngesellschaft*, Bekl. u. Ber.-Kl.,
gegen *Beschlmann*, Kl. u. Anzchl.-Ber.-Kl.

Körperverletzung (Verlust des rechten Armes). Selbstverschulden des Verletzten, Art. 2 E.-H.-G. Tatsächliche Feststellungen, Beweiswürdigung (Art. 81 Org.-Ges.); Aktenwidrigkeit? — Konkurrierendes Verschulden der Bahnangestellten, bestehend in zu frühem Abfahren des Zuges. — Wissenliche Uebertretung polizeilicher Vorschriften, Art. 4 E.-H.-G. Bahntransportreglement § 14. — Berechnung des Schadenersatzes, Art. 5 Abs. 3 E.-H.-G.

A. Durch Urteil vom 8. Januar 1902 hat das Obergericht des Kantons Solothurn erkannt :

1. Die Beklagte ist gehalten, an den Kläger gemäß Klagebegehren I zu bezahlen: 15,000 Fr. mit Zins zu 5% seit 19. November 1900.

2. Klagebegehren II ist abgewiesen.