tonalen Gerichtsstelle eingereicht und nicht etwa blos unterzeichnet oder zur Post gegeben werden (s. Entscheidungen des Bundesgerichtes, Amtliche Sammlung XIII, S. 36, Erw. 2.)

Demnach hat das Bundesgericht

erkannt:

Auf die Weiterziehung der Klägerin wird als verspätet nicht eingetreten, und es hat demnach in allen Theilen bei dem angefochtenen Urtheile des Obergerichtes des Kantons Luzern vom 25. April 1888 sein Bewenden.

III. Haftpflicht der Eisenbahnen bei Tödtungen und Verletzungen.

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

70. Urtheil vom 28. September 1888 in Sachen Rupp gegen Seethalbahn.

A. Durch Urtheil vom 28. April 1888 hat das Obergericht des Kantons Aargau erkannt: die Klagpartei ist mit ihrer Klage abgewiesen und verfällt, der Beklagten die unter- und obergerichtlichen Kosten dieses Streites mit 538 Fr. 80 Cts. zu ersetzen.

B. Gegen dieses Urtheil ergriff die Klägerin die Weiterziehung an das Bundesgericht. Bei der heutigen Verhandlung beantragt ihr Anwalt:

„Es sei in Abänderung des Urtheils vom 28. April 1888 „der Klägerin der prinzipielle und eventuell der eventuelle Kla„geschluß zuzusprechen unter Kostenfolge.

„Eventuell wolle das Bundesgericht im Sinne von Art. 29 „des Bundesgesetzes über die Organisation der Bundesrechts-

„pflege nöthigfindendenfalls Aktenvervollständigung in folgenden „Beziehungen anordnen.

„1. Einvernahme der zu Art. II der Klage angeführten „Zeugen, eventuell auch Anordnung der übrigen dort angeführ„ten Beweise;

„2. Sachverständigenbeweis für die auf Seite 29 und 30 „von den Worten „Es unterliegt" bis zu den Worten „aufge„halten worden wäre" aufgestellte Klagsbehauptung, speziell „dafür, daß die Beklagte nach Mitgabe von § 12 des Pflichten„heftes für die aargauisch-luzernische Seethalbahn die Pflicht „hatte, bei der Einmündung der alten Seethalstraße auf die „neue Seethalstraße beziehungsweise die Bahnlinie eine Ab„sperrvorrichtung anzubringen (Seite 29 der Prozedur).

„3. Zeugenbeweis durch Friedrich Hauri, Felixen in Seon „mit Erfüllungseid für den auf Seite 30 und 31 der Prozedur „dargestellten Verfall.

„4. Sachverständige für die Höhe der Entschädigung."

Dagegen beantragt der Vertreter der Beklagten und Rekursbeklagten, es seien die gegnerischen Anträge zu verwerfen und es sei die angefochtene Entscheidung zu bestätigen unter Kosten- und Entschädigungsfolge:

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. Am 30. September 1886 beauftragte die Ehefrau des Maurers Jakob Dößekel in Seon ihr (von der Gemeinde Seon bei ihr untergebrachtes), damals neunjähriges Pflegekind Bertha Rupp und den erwachsenen, aber schwachsinnigen, tauben und an einem Auge blinden Samuel Schmid, welcher ebenfalls von der Gemeinde Seon bei der Familie Dößekel in Kost gegeben war, einen Wagen vom Hause Dößekels nach einem Felde zu führen, welches jenseits der Seethalbahngeleise beziehungsweise der das Trace der Seethalbahn tragenden Landstraße (der neuen Seethalstraße) gelegen ist. Der Wagen, welcher zur Bespannung mit ein oder zwei Stück Vieh eingerichtet ist, war leer. Der Weg vom Hause Dößekels bis zur Bahn und Landstraße, ein Ortssträßchen, (die sog. alte Seethalbahnstraße) steigt zuerst etwas an, später führt er ziemlich eben fort, steigt dann, bei bei einer Wendung nach Osten, auf 35 bis 40 Meter wieder etwas

an, um sodann bis zur Einmündung in die Landstraße beständig, zuletzt auf circa 25 Meter mit einem Gefälle von etwa $2^1/_2$ % zu fallen. Die Bahngeleise befinden sich auf der der Einmündung dieses Weges zugekehrten Straßenseite. Jenseits der Landstraße setzt sich der Weg als Feldweg fort. Bei der Einmündungsstelle haben die Bahn- und Landstraße ein Gefälle von 35 ‰. Die Aussicht von dem Ortssträßchen auf die Bahn und Straße in der Richtung nach Süden und ganz besonders der Ueberblick des im Gefälle liegenden Theiles des Ortssträßchens von einem in südlicher Richtung anfahrenden Eisenbahnzuge her ist durch die Bodengestaltung (durch eine bei der Einmündungsstelle liegende Einschnittsböschung) erschwert, derart, daß der im Gefälle liegende Theil des Sträßchens von der Lokomotive aus erst einige Meter vor der Einmündungsstelle übersehen werden kann. Bis zur Ueberwindung der Steigung des Weges begleitete die Ehefrau Dößekel den Wagen, welcher von Samuel Schmid an der Deichsel gezogen wurde, während die Bertha Rupp und die Ehefrau Dößekel hinten stießen. Hernach kehrte die Ehefrau Dößekel zurück, um ihr Haus abzuschließen. Nach dem Weggange der Ehefrau Dößekel wechselten Bertha Rupp und Samuel Schmid die Stellung; letzterer setzte sich hinten auf den Wagen (auf die „Mechanik"), während die Bertha Rupp sich an die Deichsel stellte. Der Wagen gerieth im Gefälle ins Rollen; die Bertha Rupp war nicht im Stande denselben aufzuhalten und derselbe stieß daher an der durch keine Barriere eingefriedigten Einmündungsstelle des Ortssträßchens in die Landstraße mit der Deichsel in den von Süden (von Niederhallwyl) her gerade anfahrenden Eisenbahnzug der Beklagten. Dabei wurde die Bertha Rupp derart verletzt, daß ihr der rechte Unterschenkel amputirt werden mußte. Von dem Zugspersonale des anfahrenden Eisenbahnzuges war das vorgeschriebene Signal ordnungsmäßig gegeben worden. Dasselbe hatte den auf dem Ortssträßchen heranrollenden Wagen, als er von dem Bahnzuge aus sichtbar wurde, bemerkt, allein es konnte, wie die Vorinstanzen feststellen, der Zug damals nicht rechtzeitig mehr zum stehen gebracht werden. Bertha Rupp forderte nun von der Beklagten (unter Berufung auf Art. 2 des Eisenbahn-

pflichtgesetzes, eventuell Art. 50 O.-R.) Entschädigung für die durch den Unfall entstandenen Nachtheile. Sie beantragte: Es sei Beklagte pflichtig, der Klägerin eine Entschädigung von 3000 Fr. sammt Zins à 5 % seit 5. Mai 1887 (richterliche Feststellung vorbehalten) zu bezahlen, unter Kostenfolge, eventuell es sei Beklagte pflichtig, der Klägerin zu bezahlen: a. eine einmalige Entschädigung von 400 Fr. sammt Zins à 5 % seit 5. Mai 1887 (richterliche Feststellung vorbehalten); b. eine jährliche lebenslängliche Rente von 200 Fr. (richterliche Feststellung vorbehalten), zahlbar jeweilen auf 30. September, erstmals nach erreichtem fünfzehnten Altersjahre, alles unter Kostenfolge. Die Beklagte beantragte Abweisung der Klage. Die erste Instanz (Bezirksgericht Lenzburg) hat durch Urtheil vom 2. Februar 1888 die Beklagte zu einer Entschädigung von 1500 Fr. verurtheilt. Sie führte wesentlich aus: Ein Verschulden der Beklagten liege nicht vor. Dem Zugspersonal könne ein solches nicht imputirt werden. Auch der Mangel einer Absperrungsvorrichtung an der in Rede stehenden Einmündungstelle könne der Bahn nicht zum Verschulden angerechnet werden. Zwar bestimme Art. 12 des aargauischen Pflichtenheftes für die Seethalbahn: „Bei Straßen-„übergängen sowie bei starken oder verdeckten Straßenbiegungen „sind während des Vorbeifahrens der Züge geeignete Absperr-„vorrichtungen anzubringen." Allein die Auslegung und Handhabung dieser Vorschrift stehe nicht dem Richter sondern den zuständigen Administrativbehörden zu und letztere haben nun, trotzdem die Seethalbahn offiziell kollaudirt worden sei und seit drei Jahren unter Aufsicht der Behörden betrieben werde, niemals ein die Absperrung fraglicher Stelle betreffendes Begehren gestellt. Es müsse daher angenommen werden, daß sie die Voraussetzungen des § 12 cit. für die Unglücksstelle bis jetzt nicht als zutreffend erachtet haben. Uebrigens käme der Richter auch bei eigener, freier Prüfung zum gleichen Schluße. Ein Straßenübergang sei an fraglicher Stelle nicht vorhanden. Von einem solchen könne nur dann gesprochen werden, wenn eine Straße die andere kreuze, nicht dann, wenn blos irgend ein Nebensträßchen in die Hauptstraße einmünde, wie dies hier (da der jenseits der Landstraße liegende Feldweg nicht als Fortsetzung

der alten Seethalstraße betrachtet werden könne) der Fall sei. Wenn daher die Beklagte blos den allgemeinen civilrechtlichen Vorschriften unterstände, so müßte sie liberirt werden. Allein dieselbe unterstehe nun dem Art. 2 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes Danach sei sie (ohne Rücksicht darauf, ob sie ein Verschulden treffe) für Betriebsunfälle verantwortlich, sofern sie nicht einen, der in fraglicher Gesetzesbestimmung enthaltenen Befreiungsgründe beweise. In dieser Richtung sei einzig geltend gemacht worden, daß der Unfall durch die Fahrläßigkeit einer dritten, bei der Bahngesellschaft nicht angestellten Person, ohne eigenes Verschulden der Anstalt, herbeigeführt worden sei; die Bahngesellschaft behaupte nämlich, die Pflegemutter Dößekel habe durch mangelhafte Beaufsichtigung des Kindes eine grobe Fahrläßigkeit begangen, welche die Ursache des Unfalles geworden sei. Allein damit sei ein positives Verschulden der Pflegemutter der Klägerin nicht dargethan, während das Gesetz welches ausdrücklich von „verursachen" spreche, dies verlange. Es genüge nicht, daß der Dritte durch bessere Aufsicht den Schaden hätte abwenden können, sondern sein Versehen oder Vergehen müsse die wirkende Ursache des eingetretenen Schadens sein. Man könne nun nicht sagen, daß die Fahrlässigkeit der Frau Dößekel den Schaden verursacht habe. Derselbe sei vielmehr einzig durch die beklagtische Bahn verursacht worden. Ein Befreiungsgrund im Sinne des Art. 2 leg. cit. sei also nicht nachgewiesen. Immerhin rechtfertige es sich, mit Rücksicht auf das konkurrirende Verschulden der Frau Dößekel, daß die Beklagte nicht allen Schaden allein trage, Die zweite Instanz hat in ihrer Fakt. A erwähnten Entscheidung die Klage abgewiesen. Sie tritt, so weit es die Frage, ob die Bahngesellschaft ein Verschulden oder Mitverschulden treffe, im Wesentlichen der Auffassung der ersten Instanz bei; dagegen führt sie aus, es habe sich die Pflegemutter der Klägerin, Frau Dößekel, eine grobe Fahrläßigkeit zu schulden kommen lassen und es sei durch diese der Unfall verursacht worden. Der Frau Dößekel habe die Aufsicht über die Bertha Rupp obgelegen. Wenn sie das neunjährige Kind beauftragt habe, allein mit dem blödsinnigen Schmid einen, verhältnißmäßig schweren, Wagen auf einem gegen die Bahn hin

abfallenden Wege zu einer Zeit über die Bahnlinie zu transportiren, wo gerade ein Zug habe vorbeifahren müssen, so habe sie ihre Aufsichtspflicht in unverantwortlicher Weise vernachläßigt Zwischen dieser Nachläßigkeit und dem Unfalle sei der Kausalzusammenhang hergestellt. Ein positives Handeln fordere das Gesetz nicht, vielmehr genüge zur Entlastung der Bahn auch ein bloßes Versehen eines Dritten, dieses Versehen könne unzweifelhaft auch im fahrläßigen Verhalten des Dritten bestehen. Die Bahngesellschaft sei somit von der Haftpflicht befreit, weil der Unfall durch Versehen eines von ihr nicht angestellten Dritten, ohne ihr Mitverschulden herbeigeführt worden sei.

2. Die Beklagte hat heute die offenbar unbegründete und von den Vorinstanzen mit Recht zurückgewiesene Behauptung, daß auf die Seethalbahn als Straßenbahn das eidgenössische Eisenbahnhaftpflichtgesetz keine Anwendung finde, nicht festgehalten. Da nicht bestritten ist, daß der Unfall sich beim Betriebe der Eisenbahn der Beklagten ereignet hat, da im Fernern (und gewiß mit Recht) die Haftbefreiungsgründe des eigenen Verschuldens des Verletzten oder der höhern Gewalt nicht geltend gemacht sind, so kann sich gemäß Art. 2 des eidgenössischen Eisenbahnhaftspflichtgesetzes nur fragen, ob nicht der dritte der dort statuirten Haftbefreiungsgründe zutreffe, d. h. ob nicht erwiesen sei, daß der Unfall durch Versehen oder Vergehen dritter, bei der Transportanstalt nicht angestellter, Personen ohne eigenes Mitverschulden der Anstalt verursacht wurde. Zum Thatbestande dieses Haftbefreiungsgrundes ist, wie sich aus dem Wortlaute des Gesetzes klar ergibt, zweierlei erforderlich: einmal daß der Unfall durch Verschulden eines Dritten, für welchen die Bahngesellschaft nicht nach Art. 3 des Gesetzes einzustehen hat, verursacht wurde (wobei nichts darauf ankommt, ob das Verschulden ein vorsätzliches oder fahrläßiges, grobes oder leichtes, war); sodann daß die Anstalt ihrerseits kein Mitverschulden treffe. Ist zwar seitens Dritter auf den Eintritt des Unfalles schuldhaft eingewirkt worden, trifft aber auch die Transportanstalt ein Mitverschulden, so wird die Haftpflicht weder aufgehoben noch vermindert, sondern bleibt in ihrem ganzen Umfange bestehen. Den Eisenbahnen ist, wegen der Gefährlichkeit ihres Betriebes

für Leben und Gesundheit ihrer Arbeiter und des Publikums, eine strenge, über das gemeine Recht hinausgehende, Haftpflicht für Unfälle, welche durch diesen gefährlichen Betrieb verursacht werden, auferlegt worden; dieselben haben, wie sogar für gewöhnliche, nicht als höhere Gewalt zu qualifizirende, Zufälle, die sich im Betriebe ereignen, so auch für solche Betriebsunfälle einzustehen, welche durch dritte, der Bahnverwaltung fremde, Personen verursacht werden, sofern sie nicht ihrerseits alle nach der Lage der Sache gebotenen und thunlichen Veranstaltungen getroffen haben, um den Eintrit des Unfalles abzuwenden, d. h. zu verhindern, daß durch das Handeln Dritter ein Betriebsunfall herbeigeführt werde. Nur wenn letzteres der Fall ist, wenn also trotz Aufwendung aller, der Unternehmung und ihrem Personale zuzumuthenden Sorgfalt und Umsicht, nicht verhindert werden konnte, daß das schuldhafte Einwirken Dritter die Verletzung oder Tödtung eines Menschen durch den Eisenbahnbetrieb herbeiführe, wird die Bahngesellschaft, gleich wie im Falle höherer Gewalt, befreit. Konnte dagegen der Unfall durch Anwendung passender Sicherheitsvorkehren und dergleichen seitens der Bahngesellschaft verhütet werden, so bleibt die Bahngesellschaft verantwortlich. Es liegt dann eben nicht ein, nach Lage der Sache unabwendbarer und daher von der Unternehmung nicht zu vertretender, sondern ein bei Aufwendung des der Eisenbahn mit Rücksicht auf die Gefährlichkeit ihres Betriebes zuzumuthenden Maßes von Sorgfalt abwendbarer, Unfall vor.

3. Von diesem Standpunkte aus kann im vorliegenden Falle dahingestellt bleiben, ob der Pflegemutter der Klägerin, der Frau Dößekel, ein in kausalem Zusammenhange mit dem Unfalle stehendes Verschulden zur Last falle. Denn jedenfalls trifft die Bahngesellschaft ein Mitverschulden und ist aus diesem Grunde der in Rede stehende Haftbefreiungsgrund nicht gegeben. Das Zugspersonal zwar trifft nach den thatsächlichen Feststellungen der Vorinstanzen keine Schuld, dagegen hat die Bahngesellschaft nicht alle ihr zuzumuthenden und gebotenen Veranstaltungen getroffen, um den Eintritt von Unglücksfällen an der Stelle des Unfalles zu verhindern und kann mit Grund nicht bezweifelt werden, daß der Unfall durch solche geeignete Vor-

kehrungen abgewendet worden wäre. Es ist klar (und wird übrigens auch durch den Bericht des eidgenössischen Kontrolingenieurs bestätigt), daß der Unfall, so wie er sich ereignete, nicht hätte eintreten können, wenn das Bahngeleise bei der Einmündung des Ortsstäßchens durch eine Barriere abgesperrt gewesen wäre. Der Bahngesellschaft lag nun aber ob, eine solche Absperrvorrichtung hier anzubringen. Die Vorinstanzen meinen, hierüber haben ausschließlich die zuständigen administrativen Aufsichtsbehörden zu entscheiden und weil diese eine derartige Vorrichtung, nicht verlangt, vielmehr die Bahn, trotz des Mangels derselben, kollaudirt haben, so müsse der Richter ohne weiters davon ausgehen, daß die Bahn weitere Sicherheitsvorkehren anzubringen nicht verpflichtet gewesen sei. Dem kann aber nicht beigetreten werden. Freilich ist der Richter nicht befugt, die Bahngesellschaft anzuhalten, Sicherheitsvorrichtungen wirklich zu erstellen. Dagegen hat er in den zu seiner Kognition gelangenden Rechtsfällen frei darüber zu entscheiden, ob der Bahngesellschaft ein Haftbefreiungsgrund zur Seite stehe, insbesondere ob dieselbe dasjenige Maß von Sorgfalt zum Zwecke der Verhütung von Unfällen aufgewendet habe, welches sie nach dem Gesetze zu prästiren hat. Kein Gesetz bindet den Richter in dieser Beziehung an den Befund einer Verwaltungsbehörde; derselbe ist daher wie berechtigt, so auch verpflichtet, das geltende Recht auf die Thatsachen des streitigen Falles selbständig auf Grund eigener richterlicher Prüfung anzuwenden (siehe in diesem Sinne Entscheidung in Sachen Pache, Amtliche Sammlung, Band V S. 112). Der Befund einer Verwaltungsbehörde vermag die Eisenbahn von der civilrechtlichen Verantwortlichkeit für Betriebsunfälle, welche ihr nach dem Gesetze obliegt, nicht zu entbinden. Nun kann keinem Zweifel unterliegen, daß die Seethalbahn verpflichtet ist, alle für die Verkehrssicherheit auf der Bahn und Straße erforderlichen Vorkehren zu treffen (§ 16 des eidgenössischen Eisenbahngesetzes und § 10 u. ff. des aargauischen Pflichtenheftes für die Seethalbahn). Zuzugeben ist nun freilich, daß bei Straßenbahnen die Einfriedigung der Bahngeleise nicht in gleicher Weise und in gleichem Umfange wie bei Normalbahnen durchführbar und durch die Anforderungen

der Verkehrssicherheit geboten ist; die geringere Fahrgeschwindigkeit, die Möglichkeit, die Züge auf kürzere Distanz zum Stehen zu bringen u. s. w., lassen bei Straßenbahnen das Bedürfniß der Einfriedigung nicht in gleichem Maße hervortreten wie bei Normalbahnen, wie denn auch selbstverständlich die ganze Anlage einer Straßenbahn die durchgängige Einfriedigung der Linie ausschließt. Dagegen fordert die den Eisenbahnverwaltungen obliegende Pflicht, Gefährdungen der Sicherheit des Publikums durch den Eisenbahnbetrieb nach Möglichkeit abzuwenden, auch für Straßenbahnen die Einfriedigung solcher Stellen, wo in Folge der besondern örtlichen Beschaffenheit beim Mangel sichernder Vorkehren die Gefahr von Unglücksfällen nahe liegt und von einer umsichtigen Bauleitung vorausgesehen werden muß. Unterläßt die Bahn an solchen Stellen das Anbringen von Sicherheitsvorkehren, so muß sie nach den Bestimmungen des Haftpflichtgesetzes die Gefahr tragen und für die Unfälle einstehen, welche sie durch geeignete Vorkehren hätte abwenden können, aber nicht abgewendet hat. Bei der Unfallsstelle nun mündet ein Ortssträßchen mit ziemlich starkem Gefälle unmittelbar auf das Bahngeleise aus (um sich jenseits der Landstraße als Feldweg fortzusetzen); die Bahn und Landstraße selbst haben erhebliches Gefäll und es ist die Uebersicht über das Sträßchen von der Bahn aus und über die Bahn von dem Sträßchen aus beschränkt. Angesichts dieser lokalen Verhältnisse liegt die Gefahr von Unfällen, sofern nicht die Wegeinmündung während des Passirens von Zügen gesperrt wird, sehr nahe und mußte vorausgesehen werden. Ein auf dem Ortssträßchen der Bahnlinie sich näherndes Fuhrwerk kann von der Bahn aus, wie gerade im vorliegenden Falle sich ergeben hat, nicht so frühzeitig bemerkt werden, daß der Zug noch rechtzeitig zum Stehen gebracht werden kann; kann dann ein solches Fuhrwerk beim Herannahen eines Zuges in der kurzen unmittelbar an die Bahn stoßenden und ziemlich steil abfallenden Straßenstrecke in Folge irgend welchen Zufalles nicht beinahe augenblicklich bemeistert und hart vor dem Geleise angehalten werden so ist beim Fehlen jeder sichernden Vorkehr, ein Unfall nahezu unvermeidlich. Da die Bahngeleise zum Zwecke des Straßenverkehrs bestimmungsgemäß überschritten werden dürfen und müssen so lag angesichts dieser Verhältnisse der Bahngesellschaft gewiß ob, zur Sicherung des auf dem Ortssträßchen nach der Landstraße sich bewegenden Verkehrs, insbesondere Fuhrwerksverkehrs, die nöthigen Maßnahmen zu treffen, d. h. eine Barriere anzubringen und zu bedienen, damit heranfahrende Fuhrwerke rechtzeitig angehalten werden können. Darin, daß die Bahngesellschaft dies unterlassen hat, muß ein Mangel an der ihr obliegenden Sorgfalt und damit ein Mitverschulden an dem Unfalle erblickt werden.

4. Ist somit die Klage prinzipiell begründet, so ist der Klägerin nach Art. 5 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes Ersatz der Heilungskosten und des ihr durch Beschränkung ihrer Erwerbsfähigkeit entstandenen Vermögensnachtheils zu leisten. Für Heilungskosten (Arzt- und Pflegekosten, Kosten für Anschaffung eines künstlichen Gliedes u. s. w.) fordert die Klägerin eine Entschädigung von 400 Fr. Dieser Betrag ist nicht übersetzt und daher ohne weiteres gutzuheißen. Was sodann die Entschädigung für den durch Beschränkung der Erwerbsfähigkeit entstehenden Nachtheil anbelangt, so fällt in Betracht, daß die Klägerin gegenwärtig einen derartigen Nachtheil noch nicht unmittelbar erleidet da sie gegenwärtig noch nicht erwerbsfähig ist, daß aber ein solcher Nachtheil mit demjenigen Momente für sie entstehen muß, wo sie das Alter der Erwerbsfähigkeit erreicht haben wird. Diese Erwägung läßt es als geboten erscheinen, gemäß dem eventuellen Klageantrage, als Entschädigung eine, mit dem erreichten fünfzehnten Altersjahre der Klägerin beginnende, jährliche Rente und nicht eine Kapitalentschädigung zu gewähren. In quantitativer Beziehung erscheint die klägerische Forderung einer Jahresrente von 200 Fr. als angemessen, wenn man bedenkt, daß die Klägerin durch die Verletzung in ihrer Berufswahl erheblich beschränkt ist und auch in der Ausübung der ihr noch offenstehenden Berufsarten stets erheblich behindert sein wird.

Demnach hat das Bundesgericht

erkannt:

Die Weiterziehung der Klägerin wird als begründet erklärt und es wird, in Abänderung des angefochtenen Urtheils des

Obergerichtes des Kantons Aargau vom 28. April 1888, die Beklagte verurtheilt, der Klägerin zu bezahlen:

a. Eine einmalige Entschädigung von 400 Fr. (vierhundert Franken) sammt Zins à 5 % seit 5. Mai 1887;

b. eine jährliche lebenslängliche Rente von 200 Fr. (zweihundert Franken), zahlbar jeweilen auf 30. September, erstmals nach erreichtem fünfzehnten Altersjahre.

IV. Fabrik- und Handelsmarken.
Marques de fabrique.

71. *Arrêt du 29 Septembre 1888 dans la cause Randon contre Weiss.*

Le Conseil de A. Weiss et Cie déclare adhérer au recours de J. Randon pour tout ce qui lui fait grief dans l'arrêt de la Cour de Justice.

Les parties ont repris, soit dans la déclaration de recours déposée au greffe cantonal, soit à la barre, leurs conclusions de première instance et d'appel, ci-après reproduites.

Statuant en la cause et considérant :

En fait :

1° Le 2 Décembre 1880, Albert Weiss et Cie, à Lyon, rue de la Grange 15, ont déposé au bureau fédéral des marques de fabrique et de commerce une marque de fabrique destinée à être appliquée sur des étuis et paquets de bougies. Cette marque consiste en un rectangle portant au centre, sur trois lignes « Bougies de Lyon, première qualité supérieure, Albert Weiss et Cie. » A droite et à gauche de ces indications se trouve figurée la médaille d'argent obtenue en 1867 à Paris par la maison Weiss et Cie. — Ce dépôt a été renouvelé le 16 Juin 1886.

Aucun dépôt d'une marque semblable n'a été fait par le sieur Randon, ni à Genève antérieurement à 1864, époque

de la mise en vigueur de la convention franco-suisse du 30 Juin 1864, ni à Berne, depuis la promulgation de la loi fédérale de 1879 jusqu'au 13 Juillet 1886, ainsi qu'il conste de la déclaration de cette date, produite au dossier, du Bureau fédéral des marques de fabrique et de commerce.

A la date du 8 Décembre 1863, A. Weiss et Cie ont déposé au greffe du Tribunal de Lyon deux exemplaires de leur étiquette portant « Bougie de Lyon ; » ce dépôt a été renouvelé à plusieurs reprises en 1867 et notamment le 30 Novembre 1880.

Weiss et Cie ayant appris que J. Randon, fabricant de bougies à Genève, vendait des bougies de sa fabrication portant une marque de fabrique imitant celle par eux déposée en France et en Suisse, ont fait constater une vente de deux paquets de bougies, portant comme marque, au centre, sur trois lignes « Bougies de Lyon. Qualité supérieure. J. R. » et, à droite et à gauche de ces indications, deux médailles semblables à des médailles d'exposition.

C'est alors que Weiss et Cie ont, à la suite de ces faits, ouvert action à J. Randon devant le Tribunal de commerce de Genève ; estimant que les agissements du sieur Randon constituent la contrefaçon et usurpation de marques prévues par l'art. 18 de la loi fédérale du 19 Décembre 1879 sur la protection des marques de fabrique, les demandeurs ont conclu, comme plus tard devant la Cour de Justice, à ce qu'il plaise au dit Tribunal condamner le défendeur à supprimer immédiatement de ses produits les mots « bougies de Lyon » et à détruire les marques illicites, à peine de vingt francs par chaque contravention, et condamner le défendeur à payer aux demandeurs la somme de dix mille francs à titre de dommages-intérêts.

Randon a conclu au déboutement de Weiss et Cie de leurs conclusions.

Par jugement du 14 Juillet 1887, le Tribunal de commerce a débouté Weiss et Cie de leur demande et les a condamnés aux dépens.

Weiss et Cie ayant appelé de ce jugement, la Cour d'Appel