

protokoll gleich jenem, welches nach Art. 885 ZGB der Viehverpfändung dient, geschaffen; dem Schiffsregister wurden vielmehr hinsichtlich der Begründung, Änderung und Aufhebung dinglicher Rechte an Schiffen die nämlichen Funktionen beigelegt, die dem Grundbuch hinsichtlich der Begründung, Änderung und Aufhebung dinglicher Rechte an Grundstücken zukommen (Art. 31 ff. SchRG). Das hat zur Folge, dass auf die Rechte an registrierten Schiffen in gewissen Richtungen die Grundsätze des Immobiliarsachenrechtes anwendbar sind und dass auch die Zwangsvollstreckung in solche Schiffe sich nicht mehr nach den für Mobilien geltenden Grundsätzen richten kann (Art. 54 ff. SchRG). Indes wird dadurch die rechtliche Natur des Schiffes als einer beweglichen Sache nicht verändert, und darauf kommt es an. Das SchRG geht nicht so weit wie das ZGB, welches in Art. 655 kraft einer Fiktion die in das Grundbuch aufgenommenen selbständigen und dauernden Rechte schlechthin den Liegenschaften gleichstellt; es belässt den im Register eingetragenen Schiffen bewusst die Eigenschaft von Mobilien, indem es sie nur in gewissen Beziehungen, aus Gründen der Zweckmässigkeit, den für die Grundstücke massgebenden Regeln unterwirft (vgl. Botschaft des Bundesrates zum Entwurf des SchRG, BBl. 1922 III S. 1033 f., 1041 ff.; HAAB, Komm. zum Sachenrecht, N. 1 zu Art. 655 ZGB). So bedürfen die Verträge auf Begründung von dinglichen Rechten an registrierten Schiffen zu ihrer Verbindlichkeit nicht der öffentlichen Beurkundung, sondern bloss der einfachen Schriftform (Art. 32, 36, 41 SchRG). Ferner kann das registrierte Schiff nur mit der Nutzniessung und der Grundpfandverschreibung nachgebildeten Schiffsverschreibung, dagegen nicht mit andern Dienstbarkeiten, mit Grundlasten, Schuldbriefen und Gülden belastet werden (Art. 36, 38 ff. daselbst). Sodann hat die Löschung des Eigentumseintrages im Schiffsregister nicht immer den Verlust des Eigentums zur Folge; die Streichung des Schiffes im Register berührt das Eigen-

tum nicht, weshalb für den Fall der Löschung des Eigentumseintrages durch Streichung des Schiffes die Vorschriften des ZGB über das Fahrniseigentum vorbehalten werden (Art. 35 SchRG). Nach alledem kann das durch Schiffsverschreibung begründete Pfandrecht nicht als Grundpfandrecht im Sinne des geltenden Zivilrechts aufgefasst werden.

4. — Wie sich die Erhebung der eidgenössischen Stempelabgabe auf den durch Schiffsverschreibung sichergestellten langfristigen, Fr. 30,000 übersteigenden Darlehen für die schweizerische Rheinschiffahrt wirtschaftlich auswirkt, ist für die Anwendung des StG ohne Bedeutung. Sollte die Belastung sich als schwer tragbar erweisen, so könnte nur auf dem Wege der Gesetzgebung Abhilfe geschaffen werden.

*Demnach erkennt das Bundesgericht:*

Die Klage wird abgewiesen.

## II. REGISTERSACHEN

### REGISTRES

#### 14. Urteil der I. Zivilabteilung vom 30. Mai 1951 i. S. Kübler gegen Eidg. Amt für geistiges Eigentum.

*Art. 14 Abs. 1 Ziff. 2 MSchG.*

Verwendung des Familiennamens als Marke; Unzulässigkeit bei Täuschungsgefahr.

*Art. 14 al. 1 ch. 2 LMF.*

Utilisation du nom de famille comme marque; elle n'est pas admissible lorsqu'elle crée un risque de confusion.

*Art. 14, cp. 1, cifra 2 LMF.*

Uso del nome di famiglia come marca; è inammissibile quando crea un rischio di confusione.

A. — Seit 1949 betreibt Paul Kübler ein eigenes Geschäft für den Handel en gros mit Fahrrädern und Fahrrad-

bestandteilen. Er ist der jüngste Bruder des Rad-Rennfahrers Ferdinand Kübler. Mit Schreiben vom 24. August 1950 teilte Paul Kübler dem Eidg. Amt für geistiges Eigentum mit, dass er sein « eingeführtes Kübler-Rad » markenmässig zu schützen wünsche. Das Amt antwortete am 26. August 1950, die Bezeichnung « Kübler-Rad » könne nicht als Marke eingetragen werden, weil sie beim Publikum den Eindruck erwecken würde, es handle sich um ein nach den Angaben des Rennfahrers Kübler hergestelltes Rad; jedoch sei gegen eine Marke « P. Kübler » oder « Paul Kübler » nichts einzuwenden.

B. — Am 6. September 1950 unterbreitete Paul Kübler das formelle Gesuch um Eintragung einer für Fahrräder bestimmten Marke, bestehend aus einer Abbildung des mit Helmzier versehenen Familienwappens und den darunter gesetzten Worten « Kübler-Rad ». Im Begleitbrief machte der Gesuchsteller geltend, er erhebe Anspruch auf die Marke « Kübler », die er schon seit einiger Zeit und darum mit Priorität benütze; der Familienname stehe ihm in gleicher Weise zu, wie seinem Bruder Ferdinand; dieser sei orientiert und erhebe keine Einwendungen, habe sich selber nie mit der Fabrikation und dem Vertrieb von Fahrrädern befasst und gedenke das auch in Zukunft nicht zu tun. Demgegenüber hielt das Amt an seiner Auffassung fest, wobei es zunächst am 19. September 1950 verlangte, es sei unter entsprechender Einschränkung des Warenverzeichnisses das Einverständnis Ferdinand Küblers mit der Verwendung der Marke « Kübler-Rad » für nach seinen Angaben hergestellte Fahrräder zu bescheinigen, dann am 27. November 1950 erklärte, für den Gesuchsteller könne nur eine Marke mit dem vollen Namen Paul Kübler zugelassen werden. Nunmehr legte Paul Kübler am 29. Dezember 1950 eine abgeänderte Marke vor, welche des Wort « Rad » nicht mehr enthielt, sondern nur das Wappenbild und den Namen « Kübler ». Diesen Unterschied betrachtete das Amt als unwesentlich und wies, da Paul Kübler auf der Eintragung der Marke beharrte, dessen Gesuch mit Verfügung vom 23. Februar 1951 ab.

C. — Innert gesetzlicher Frist reichte Paul Kübler beim Bundesgericht eine Verwaltungsgerichtsbeschwerde ein mit dem Begehren, es sei das Amt für geistiges Eigentum anzuweisen, dem Markengesuch vom 6. September 1950 stattzugeben. Das Amt schliesst in einer Vernehmlassung auf Bestätigung des angefochtenen Entscheides. Der nämliche Antrag wird von Ferdinand Kübler in einer persönlichen Eingabe verfochten.

*Das Bundesgericht zieht in erwägung:*

1. — Rechtlich ist die Ablehnung des Amtes auf Art. 14 Abs. 1 Ziff. 2 MSchG gestützt. Mit Hinweis auf den « klaren Wortlaut des Gesetzes » und auf BGE 70 I 101 wendet der Beschwerdeführer ein, die Registrierung dürfe nur verweigert werden, wenn die Marke « an sich » gegen die guten Sitten verstosse. Diese Auffassung geht offensichtlich fehl. Nicht nur findet sie im Gesetzestext keinen Anhalt, sondern es ergibt sich aus Art. 14 Abs. 2 MSchG umissverständlich das Gegenteil. Auch die mit BGE 70 I 101 beurteilte Marke « S. O. S. » wurde keineswegs zurückgewiesen, weil sie als solche mit Art. 14 Abs. 1 Ziff. 2 MSchG unvereinbar gewesen wäre, sondern weil der Gebrauch dieses internationalen Notsignals als Warenzeichen, d. h. seine kommerzielle Auswertung, die guten Sitten verletzt und zudem, wie ausdrücklich beigefügt ist, sich zur Irrtumserregung eignet. Täuschende Warenzeichen insbesondere gelten nach ständiger Rechtsprechung als sittenwidrig, wie neuerdings in BGE 76 I 169 bestätigt wurde. Und zwar bedarf es grundsätzlich für eine dahingehende Annahme einer Täuschungsabsicht auf Seite des Markeninhabers ebensowenig wie einer bereits erfolgten Irreführung; vielmehr genügt das Vorhandensein einer Täuschungsgefahr.

2. — Ob nun der Beschwerdeführer gemäss seinem Rechtsbegehren die ursprüngliche Marke mit dem Text « Kübler-Rad » oder entsprechend dem als Beschwerdebeilage eingereichten Abdruck die geänderte Marke mit dem blossen Namen « Kübler » beansprucht, geht aus der Be-

schwerdeschrift nicht klar hervor. Das kann jedoch offen bleiben, da im einen wie im andern Falle die Täuschungsgefahr bejaht werden muss.

Dass der Rennfahrer Ferdinand Kübler sich derzeit in der am sportlichen und zumal am radsportlichen Geschehen interessierten schweizerischen Oeffentlichkeit einer weit verbreiteten Popularität erfreut, bestreitet der Beschwerdeführer nicht. Er meint aber, sein Bruder sei nicht durch die erfolgreiche Teilnahme an Radrennen berühmt geworden, sondern es habe hiezu der « zeitgemässen gewaltigen Pressepropaganda » bedurft. Damit werden Ursache und Wirkung verkehrt. Es liegt auf der Hand, dass am Anfang jeglicher Propaganda für oder um Ferdinand Kübler dessen sportliche Leistung steht. Das gilt insbesondere auch, soweit in der Presse « unter Ausnützung und zugleich ständiger Erneuerung der Popularität des Rennfahrers Ferdinand Kübler » für Fahrradtypen und Fahrradzubehör geworben wird. Denn solche Geschäftsreklame bezweckt ja, die Qualität eines bestimmten Fabrikates anzupreisen. Und dafür hinwiederum ist ein mit Hilfe dieses Erzeugnisses von Ferdinand Kübler erzielter Erfolg die Voraussetzung. Im übrigen ist es unrichtig zu behaupten, der Name Ferdinand Küblers werde kaum anders als im Zusammenhang mit den Namen und Marken zahlreicher Geschäftsartikel gelesen und sei für den überwiegenden Teil des Publikums « untrennbar verknüpft mit dem Namen des von ihm benützten TEBAG-Rades ». Die Popularität Ferdinand Küblers beruht auf den seit Jahren in den Radrennen des In- und Auslandes erreichten guten Ergebnissen. Die Rennberichte in der Presse (und diejenigen im Rundfunk nicht weniger) sind aber in erster Linie den Teilnehmern persönlich und ihrer jeweiligen Rangstellung gewidmet. Und individuell klassiert werden ebenfalls die Rennfahrer, nicht die Fahrradmarken. Was die letzteren betrifft, hat zudem Ferdinand Kübler in seiner Eingabe an das Bundesgericht dargelegt, dass er im Verlauf seiner Betätigung als Rennfahrer bereits Fahrräder etwa 6 verschiedener Marken ver-

wendete, und dass er auch während der diesjährigen Rennperiode nicht ausschliesslich der Firma TEBAG, sondern für Italien einer anderen Firma verpflichtet ist.

Selbst wenn aber allgemein bekannt sein sollte, dass Ferdinand Kübler als Rennfahrer in einem Vertragsverhältnis mit dieser oder jener Firma steht, so wäre das für den Entscheid in der Sache nicht massgeblich. Derartige Verbindungen zwischen Rennfahrer und Industrie sind heute üblich, weil die durch sie bewirkte Zusammenarbeit beidseitige Interessen fördert. Bei der Entwicklung, die der Radrennsport genommen hat, ist für den Fahrer die Unterstützung durch eine leistungsfähige Fabrikorganisation von grossem wenn nicht sogar ausschlaggebendem Vorteil. Andererseits zieht der Fabrikant für die Herstellung und Vervollkommnung der Fahrräder erheblichen Nutzen aus den Ratschlägen der Rennfahrer. Denn diese sind es, die Material und technische Konstruktionen unter härtesten Bedingungen auf Tauglichkeit und Zweckmässigkeit erproben. Das alles hindert indessen nicht, dass ein Rennfahrer früher oder später die gesammelten Erfahrungen für sich verwertet, indem er entweder nach seinen Anweisungen ein Fahrrad fabrizieren lässt oder selber unter die Produzenten geht. Es kommt nichts darauf an, ob Ferdinand Kübler ebenfalls diesen Weg zu beschreiten beabsichtigt, wie er entgegen den Vorbringen des Beschwerdeführers in Aussicht stellt. Tatsache ist, dass zahlreiche andere Rennfahrer es vor ihm getan haben. Die Käuferschaft weiss das. Sie vertraut darauf, dass die mit geläufigen Namen aktiver oder ehemaliger Rennfahrer bezeichneten Fahrräder (wie Paul Egli-Rad, Oskar Egg-Rad, Amberg-Rad usw.) von eben diesen Rennfahrern oder zumindest nach deren Angaben gebaut sind, nicht von irgend einem Träger desselben Namens, und sie erblickt gerade darin eine Garantie für die gesuchte Qualität. Es unterliegt keinem Zweifel, dass in gleicher Weise auch ein unter der Marke « Kübler-Rad » oder einfach unter dem Namen « Kübler » auf dem Markte erscheinendes Fahrrad vom

kaufenden Publikum ohne weiteres mit dem populären Rennfahrer Ferdinand Kübler in Beziehung gebracht würde, während er in Wirklichkeit an dessen Konstruktion überhaupt nicht beteiligt wäre. Der Beschwerdeführer selber bestätigt durch sein Verhalten die Richtigkeit dieser Annahme. Denn ginge es ihm nicht darum, die einzig und allein der Popularität seines Bruders zuzuschreibende Zugkraft des Namens Kübler schlechthin auszunützen, so wäre unverständlich, weshalb er ablehnt, seinen eigenen vollen Namen auf die gewählte Marke zu setzen.

Die Verwendung seines Familienwappens als Marke wurde dem Beschwerdeführer nie verwehrt. Der Familienname bildet jedoch nicht Bestandteil des Wappens. Mag es üblich sein oder nicht, einem Wappenbild den Namen beizufügen, so würden Treu und Glauben im Geschäftsverkehr eine Abweichung von solchem Brauche jedenfalls dann gebieten, wenn er wie hier eine unverkennbare Täuschungsgefahr birgt.

*Demnach erkennt das Bundesgericht :*

Die Beschwerde wird abgewiesen.

### III. SOZIALVERSICHERUNG

#### ASSURANCES SOCIALES

##### 15. Urteil vom 16. März 1951 i. S. Dunlop Pneumatik Cie. A.-G. gegen Bundesamt für Sozialversicherung.

*Unfallversicherung :* Handelsunternehmungen, die schwere Waren nur in geringen Mengen lagern, unterliegen der obligatorischen Unfallversicherung auch dann nicht, wenn sie sich zu deren Transport eines Aufzugs (Art. 17, Ziff. 2 VO I zum KUVG) bedienen. « Schwere Waren » ?

*Assurance en cas d'accidents :* Les entreprises commerciales qui ont en dépôt des marchandises pesantes en petite quantité seulement ne sont pas soumises à l'assurance obligatoire, même

si elles se servent d'un ascenseur pour le transport de ces marchandises (art. 17 ch. 2 ordonnance I sur l'assurance-accidents). Notion de « marchandises pesantes ».

*Assicurazione contro gl'infortuni :* Le imprese commerciali che tengono in deposito delle merci pesanti soltanto in piccola quantità non sono sottoposte all'assicurazione obbligatoria, anche se si servono di un ascensore pel trasporto di queste merci (art. 17 cifra 2 dell'ordinanza I sull'assicurazione contro gl'infortuni). Nozione di « merci pesanti ».

A. — Die Beschwerdeführerin befasst sich mit dem Vertrieb der Erzeugnisse des Dunlop-Konzerns, insbesondere der Dunlop-Gummireifen für Automobile, Motorräder und Fahrräder und einiger anderer Artikel, u. a. von Schwammgummimatratzen, Tennisbällen, Tennisschuhen, Tennisrakets und Gummischläuchen.

Ihr Sitz befand sich zunächst in Basel. 1931 wurde er nach Genf verlegt, 1949 nach Zürich. Die Unternehmung bezog in dem Geschäftshause Beckenhofstrasse 6 in Zürich ausgedehnte Räumlichkeiten und hat darin ihre Büros wie auch ihr Lager untergebracht. In den Büros in Zürich werden (Geschäftsleitung inbegriffen) 28 Personen beschäftigt, dazu kommen 6 Reisende, von denen 3 in Zürich und je einer in Basel, Bern und Lausanne stationiert sind. Das Lager in Zürich wird von 7 Arbeitern bedient. Der Betrieb in Genf wird als Filiale weitergeführt mit 2 Büroangestellten und 2 Arbeitern.

Mit Verfügung vom 11. Februar 1949 hatte die Schweizerische Unfallversicherungsanstalt in Luzern (SUVAL) den damals in Genf bestehenden Betrieb der obligatorischen Unfallversicherung unterstellt unter Beschränkung auf die Lager. Sie stützte sich dabei auf Art. 17 Ziff. 2 VO I zum KUVG. Das Büro und die Reisenden wurden von der Unterstellung ausgenommen.

Anlässlich der Verlegung des Sitzes nach Zürich hat die SUVAL die Versicherungspflicht der Unternehmung einer neuen Prüfung unterworfen, und sie hat, mit Verfügung vom 31. Dezember 1949, den Lager- und den Handelsbetrieb der Beschwerdeführerin für Pneus, Velo-, Motorrad- und Autozubehör, Sportartikel und Schuhwaren