3. Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen und der Post. Responsabilité civile des entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur et des postes.

40. Urteil vom 15. April 1910 in Sachen Girotto, Kl. u. Ber.-Kl., gegen Großh. Badische Eisenbahnverwaltung, Bekl. u. Ber.-Bekl., u. Alb. Buß & Asprion, Litisdenunziaten des Bekl.

Unzulässigkeit der Einnahme eines Augenscheins durch die Berufungsinstanz, wie auch einer von der Berufungsinstanz direkt anzuordnenden Expertise (Art. 80 u. 82 OG). — Unfall beim Betriebe einer « Werkbahn » (Geleiseverbindung nach einer beim Bahnbau benutzten Kiesgrube) als Bahnbau-Unfall im Sinne des Art. 1 EHG. Dessen Abgrenzung vom Unfall « beim Eisenbahnbetrieb » und vom Unfall « bei Hilfsarbeiten, mit denen die besondere Gefahr des Eisenbahnbetriebes verbunden ist ». Unter den Begriff des Eisenbahnbaues fällt jede Arbeit, die dem Zwecke der Erstellung der Geleiseanlage oder der zugehörigen Hochbauten dient und auf dem im Bau begriffenen Bahnkörper selbst oder auf einem damit in örtlichem Zusammenhange stehenden Gebiete sich abspielt (z. B. die Materialbeschaffung aus einem Steinbruche oder einer Kiesgrube mit Verbindungsgeleise für sog. Rollwagen nach dem Bahnstracée), mag die betr. Arbeit von der Bahnunternehmung selbst oder von einem dritten Bauunternehmer besorgt werden.

A. — Durch Urteil vom 21. Januar 1910 hat das Obergericht des Kantons Schaffhausen über die Rechtsfrage:

„Ist die beklagte Partei gerichtlich anzuhalten, an den Kläger „aus Eisenbahnhaftpflicht die Summe von 25,250 Fr. 50 Cts. „samt Zins zu 5% vom 15. Juni 1907 an, eventuell eine nach „richterlichem Ermessen festzusetzende Kapitalsumme in Verbindung „mit einer Rente, zu bezahlen?" —

erkannt:

„Der Kläger ist mit seiner Klage abgewiesen."

B. — Gegen dieses Urteil hat der Kläger rechtzeitig und form-

richtig die Berufung an das Bundesgericht ergriffen mit dem Antrag auf Aufhebung des Urteils und Gutheißung der Klage.

C. — In der heutigen Verhandlung hat der Vertreter des Klägers Gutheißung, der Vertreter der Beklagten und derjenige der Litisdenunziaten Abweisung der Berufung beantragt. Beide Hauptparteien beantragten außerdem eventuell die Vornahme eines bundesgerichtlichen Augenscheins und die Anordnung einer Expertise über die örtlichen Verhältnisse der Unfallstelle.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. — Die Beklagte hat im Jahre 1907 auf der Strecke Schaffhausen-Singen ein zweites Geleise erstellen lassen und die Ausführung der betreffenden Arbeiten den Litisdenunziaten Alb. Buß & Asprion, Bauunternehmern in Basel, übertragen. Zur Herbeischaffung des erforderlichen Kieses bedienten sich diese einer Rollbahn, die sie zu dem genannten Zwecke von einer in der Nähe der Station Herblingen am sog. „Solenberg" gelegenen Kiesgrube nach dem Geleise der badischen Bahn hatten erstellen lassen. Der Bedienung der Materialzüge lag neben anderen auch der heutige Kläger ob, der speziell als Bremser angestellt war. Bei Ausübung dieser Funktion erlitt er am 15. Juni 1907 dadurch einen Unfall, daß beim Zurückschieben eines leeren Materialzuges auf das Abstellgeleise in der Kiesgrube der Kasten des Wagens, auf dem er stand, infolge einer Entgleisung des betreffenden Wagens umkippte und auf ihn stürzte, wobei der Kläger eine Verletzung der linken Hüfte erlitt, die seine vollkommene Erwerbsunfähigkeit zur Folge hatte.

Das Obergericht des Kantons Schaffhausen ist zur Abweisung der Klage einzig auf Grund der Erwägung gelangt, daß sich der Unfall weder beim Bau der Eisenbahn, noch beim Betrieb derselben, noch bei Hülfsarbeiten, mit denen die besondere Gefahr des Eisenbahnbetriebes verbunden ist, zugetragen habe, wie Art. 1 EHG voraussetze, und daß daher der Beklagte grundsätzlich nicht für die Folgen des Unfalls in Anspruch genommen werden könne. Die übrigen Streitfragen, insbesondere auch die von der I. Instanz abgewiesene Einrede aus angeblichem Verschulden Dritter, wurden infolgedessen von der Vorinstanz nicht behandelt.

2. — Was zunächst den in der heutigen Verhandlung von

beiden Hauptparteien gestellten Antrag auf Einnahme eines bundesgerichtlichen Augenscheins und Anordnung einer Expertise über die örtlichen Verhältnisse der Unfallstelle betrifft, so ist diesem Antrage schon mit Rücksicht auf Art. 80 und 81 OG keine Folge zu geben. Wenn der Tatbestand in dieser Beziehung wirklich einer Vervollständigung bedürfte, so könnte es sich für das Bundesgericht einzig darum handeln, durch Rückweisung der Sache gemäß Art. 82 Abs. 2 die Vorinstanz zur Ergänzung der Akten anzuhalten. Indessen ist im vorliegenden Falle auch dies nicht erforderlich, da die Akten zur Entscheidung der Frage, ob der dem Kläger zugestoßene Unfall unter Art. 1 EHG falle, vollkommen spruchreif sind.

3. — In der Sache selbst ist der Vorinstanz darin beizupflichten, daß kein Eisenbahnbetriebsunfall im Sinne des Art. 1 EHG vorliegt. Der dem Kläger zugestoßene Unfall hat sich nicht beim Betriebe der Großh. bad. Staatseisenbahnen, sondern beim Betriebe einer von der Baufirma Alb. Buß & Asprion angelegten Werkbahn ereignet. Derartige, lediglich zu vorübergehenden Zwecken bestimmte Werkbahnen sind aber nicht als Eisenbahnen im Sinne der Haftpflichtgesetzgebung zu betrachten. Vielmehr erscheinen als solche nur die konzessionierten Eisenbahnunternehmungen, sowie die Schweizerischen Bundesbahnen, wie denn auch das EHG von 1875 ausdrücklich nur die „konzessionierte Unternehmung" haftbar erklärt hatte. Wenn das Wort „konzessionierten" im Texte des neuen EHG, nachdem es im Entwurfe des Bundesrates (B. Bl. 1901 I S. 690) enthalten gewesen war, gestrichen wurde, so geschah dies lediglich deshalb, weil es sonst einer besonderen Bestimmung betreffend Unterstellung der Bundesbahnen unter das Gesetz bedurft hätte. Vgl. Stenogr. Bulletin 1902 S. 389 (Votum Sulzer), S. 393 (Abstimmung); 1903 S. 378 (Votum Loretan), S. 379 (Vota Sulzer und Brenner), S. 404 (Votum Sulzer), S. 412 (Bemerkung des Präsidenten zur Abstimmung). Vgl. ferner, betreffend einen Antrag, nach welchem der Begriff der Eisenbahn auch auf die Werkbahnen anzuwenden gewesen wäre: 1902 S. 385 (Votum Bühlmann), 1903 S. 402 (Votum Bühlmann), S. 410 (Votum Bühlmann), S. 412 (Abstimmung).

4. — Nicht anwendbar ist sodann im vorliegenden Falle auch

die weitere Bestimmung des Art. 1 EHG, wonach die Eisenbahnunternehmung haftet, wenn „bei Hilfsarbeiten, mit denen die besondere Gefahr des Eisenbahnbetriebes verbunden ist", ein Mensch getötet oder verletzt wird. Denn diese Kategorie von Arbeiten umfaßt, wie dem Wortlaute sowohl, als der Entstehungsgeschichte der Bestimmung zu entnehmen ist, einzig solche Hilfsarbeiten, welche mit dem Betriebe der Eisenbahn im Zusammenhang stehen, also nicht die Hilfsarbeiten beim Bau. Der Entwurf des Bundesrates hatte der Eisenbahnhaftpflicht ausdrücklich nur diejenigen Hilfsarbeiten unterstellt, „welche mit dem Betriebe im Zusammenhang stehen". Wenn dann von der Kommission des Nationalrates die Fassung „mit denen die besondere Gefahr des Eisenbahnbetriebes verbunden ist", vorgeschlagen wurde, so sollte damit (vgl. Stenogr. Bulletin 1902 S. 363 oben links) die Haftpflicht gegenüber der vom Bundesrate vorgeschlagenen Fassung nicht erweitert, sondern eher eingeschränkt werden. Ein Antrag aber, wonach nur diejenigen Bauarbeiten (bezw. Eisenbahnbauarbeiten), „mit denen die besondere Gefahr des Eisenbahnbetriebes verbunden ist", haftpflichtig erklärt worden wären (Antrag Bühlmann-Amsler-Müri, mit Variante Brosi), wurde ausdrücklich verworfen. Vgl. Stenogr. Bulletin 1904 S. 320, 2. Spalte i. d. M., S. 336 (Votum Brosi) und S. 337 (Abstimmung); ferner AS **35** II S. 408.

5. — Ist nach den bisherigen Ausführungen auf den vorliegenden Fall weder die Bestimmung betreffend die eigentlichen Eisenbahnbetriebsunfälle, noch diejenige betreffend die Unfälle bei „Hilfsarbeiten, mit welchen die besondere Gefahr des Eisenbahnbetriebes verbunden ist", anwendbar, so bleibt einzig zu untersuchen, ob sich der dem Kläger zugestoßene Unfall „beim Bau einer Eisenbahn" ereignet habe.

Bei der Prüfung dieser Frage ist davon auszugehen, daß der Begriff des Eisenbahnbaues schon vor Erlaß des gegenwärtigen EHG ein gegebener war, da ja Bestimmungen über die Haftpflicht bei Bauunfällen bereits im EHG von 1875 und im Ausdehnungsgesetz von 1887 enthalten waren. Die Bestimmung des neuen EHG, wonach für Eisenbahnbauunfälle, neben dem gemäß Ausdehnungsgesetz haftpflichtigen Bauunternehmer, auch die

Eisenbahnunternehmung haftet (und zwar ganz unabhängig davon, ob ihr ein Verschulden zur Last fällt oder nicht), stellt sich ihrer Entstehungsgeschichte nach einfach als eine Erweiterung der Bestimmung des früheren EHG dar, wonach bei Eisenbahnunfällen die Eisenbahn haftete, sofern eine „Verschuldung der konzessionierten Unternehmung" vorlag. Es ist deshalb, wenigstens vom Standpunkte der Entstehungsgeschichte des Gesetzes aus, kein Grund vorhanden, bei der Anwendung des neuen EHG den Ausdruck „Bau einer Eisenbahn" anders zu interpretieren, als dies bei der Anwendung des EHG von 1875, wie auch des Ausdehnungsgesetzes von 1887, geschehen war.

Wird nun die frühere Praxis durchgangen, so ergibt sich, daß zwar die Herbeischaffung von Baumaterial auf dem bereits in Betrieb befindlichen definitiven Bahngeleise vorzugsweise (vgl. einerseits AS **9** S. 528 Erw. 6; **10** S. 520 Erw. 2; **18** S. 364 Erw. 3; anderseits **12** S. 589 Erw. 2) als Betriebshandlung aufgefaßt, daß dagegen die Herbeischaffung von Baumaterial (insbesondere Beschotterungsmaterial) auf einer eigens zu diesem Zwecke erstellten, nachher wieder abzutragenden „Rollbahn" („Werkbahn") stets als zum Eisenbahnbau gehörig betrachtet wurde (vgl. AS 8 S. 99 Erw. 4; **10** S. 128 Erw. 2; **23** S. 1049 Erw. 1).

An dieser Auffassung ist, zumal was die Herbeischaffung von Baumaterial auf besonderen Werkbahnen betrifft, auch unter der Herrschaft des neuen EHG festzuhalten. Wenn nämlich in der heutigen Verhandlung seitens der Litisdenunziaten als Begriffsmerkmal des Eisenbahnbaus bezeichnet wurde, daß die Tätigkeit des einzelnen Arbeiters unmittelbar in der Herstellung eines Teils der definitiven Geleiseanlage bestehen müsse, so kann dies nicht als richtig anerkannt werden. Denn alsdann wären eine große Anzahl allgemein zum Eisenbahnbau gerechneter Arbeiten (wie z. B. die Erstellung eines Gerüstes zum Bau einer Eisenbahnbrücke) vom Begriffe des Eisenbahnbaus auszuschließen. Es muß vielmehr in technischer Beziehung als genügend betrachtet werden, wenn die betreffende Tätigkeit dem Zwecke der Herstellung eines Teils der Geleiseanlage (Unter- oder Oberbau) bezw. der erforderlichen Hochbauten dient. Dies ist aber bei der Herbeischaffung von Baumaterial unbestreitbar der Fall.

Außer dieser technischen Beziehung ist nun freilich auch noch eine gewisse örtliche Beziehung zur Baustelle erforderlich. Denn die Eisenbahnunternehmung muß doch wenigstens einigermaßen in der Lage sein, den Umfang ihrer Haftpflicht zu überblicken, um die zur Verminderung der Unfälle geeigneten Sicherheitsmaßregeln entweder selber zu ergreifen oder den betreffenden Bauunternehmern vorzuschreiben und über ihre Durchführung zu wachen. Ein solcher Ueberblick bezw. eine solche Kontrolle der zu treffenden Sicherheitsmaßregeln würde aber vollkommen unmöglich sein, wenn sich die Haftpflicht der Eisenbahnunternehmung ohne jede örtliche Beschränkung auf sämtliche der Herstellung eines Teils der Geleiseanlage dienenden Arbeiten erstrecken würde, da alsdann die Eisenbahnunternehmung ja z. B. für Unfälle haften würde, welche sich, weitab von der Baustelle, in einer Fabrik eiserner Brückenbestandteile ereignet haben können, während doch in der Regel jede Einwirkung der Eisenbahnunternehmung auf die in solchen Fabriken zu treffenden Sicherheitsmaßregeln ausgeschlossen ist. Es würde dadurch auch das eigentümliche Resultat herbeigeführt werden, daß in einer und derselben Fabrik ein Unfall außer der Haftpflicht des Fabrikinhabers noch diejenige einer Eisenbahngesellschaft auslösen oder nicht auslösen würde, je nachdem z. B. der betreffende Brückenbestandteil gerade für eine Eisenbahnbrücke, oder aber für eine Straßenbrücke bestimmt war.

Ist demnach zur Annahme eines Eisenbahnbauunfalles eine gewisse örtliche Beziehung zur Baustelle unumgänglich nötig, so ist anderseits nicht erforderlich, daß der Unfall sich geradezu auf dem zukünftigen Bahnkörper ereignet habe. Erfahrungsgemäß wird beim Eisenbahnbau stets eine mehr oder minder breite Terrainzone in Mitleidenschaft gezogen, weshalb denn auch für die Inanspruchnahme von Terrain, welches nicht zur Bildung des Bahnkörpers selber bestimmt ist, wohl aber anläßlich des Baues seinem bisherigen Zwecke dauernd oder vorübergehend entfremdet werden muß, in der Regel das Expropriationsrecht erteilt wird. Zu diesem Terrain gehört nun aber, außer dem durch das häufige Betreten seitens der Arbeiter, sowie durch das Ablagern von Baumaterial momentan zu Kulturzwecken unbrauchbar werdenden Gelände, insbesondere auch dasjenige in der Nähe der Bahn befindliche und mit derselben

durch eine Rollbahn verbundene Terrain, aus welchem das erforderliche Baumaterial, z. B. gerade der zur Einbettung der Schwellen bestimmte Schotter, gewonnen wird; und ebenso gehört dazu selbstverständlich das zur Herstellung der besonderen Materialzufahrtswege erforderliche, also speziell das zur Anlegung einer Werkbahn benutzte Terrain. Konsequenterweise werden deshalb auch die eigens zum Zwecke des Bahnbaues ausgebeuteten, mit dem Bahnkörper durch besondere Werkbahnen verbundenen Steinbrüche und Kiesgruben, und a fortiori diese Werkbahnen selber, durchweg als zur Baustelle (chantier) der Eisenbahn gehörig angesehen, und zwar unabhängig davon, ob die Herbeischaffung des in Betracht kommenden Baumaterials (und infolgedessen der Betrieb der Werkbahn) von der Eisenbahngesellschaft selber, oder aber von einem ihrer Akkordanten besorgt wird. Ebenso wie die unmittelbare Herstellung des Bahnkörpers, statt von der Eisenbahngesellschaft selber ausgeführt zu werden, einem Bauunternehmer übertragen werden kann und in der Regel übertragen wird, ohne daß dadurch der Charakter der betreffenden Arbeiten verändert würde, so ist es auch für die Subsumtion der Materialgewinnungs- und Materialherbeiführungsarbeiten unter den Begriff der Bauarbeiten durchaus unerheblich, ob dieselben von der Bahngesellschaft selber oder von einem ihrer Akkordanten ausgeführt werden, sofern nur der nötige technische und örtliche Zusammenhang mit dem Bahnbau vorhanden ist. Gerade der vorliegende Fall zeigt, daß auch bei der Vergebung aller zum Bahnbau gehörenden Arbeiten die Eisenbahnunternehmung den Überblick über dieselben nicht verliert und infolgedessen sich genau darüber Rechenschaft geben kann, wie weit ihre Haftpflicht reicht. Denn in dem von dem Beklagten mit den Litisdenunziaten abgeschlossenen Bauvertrage, von welchem ein Exemplar bei den Akten liegt, war die Werkbahn, auf welcher sich der Unfall ereignet hat, ausdrücklich vorgesehen, indem bestimmt wurde, „sämtliche Materialtransporte" seien „vom Unternehmer auf eigener Rollbahn auszuführen", da das Betriebsgeleise „bei den verfügbaren kurzen Zugspausen" hiefür nicht benützt werden könne; es werde deshalb „erforderlich werden, auf der ganzen zum zweigleisigen Ausbau vorgesehenen Strecke von Schaffhausen bis Singen eine Rollbahn zu verlegen".

Die Herbeischaffung von Baumaterial auf einer solchen, mit dem zu erstellenden Bahnkörper in Verbindung stehenden Werkbahn vom Eisenbahnbau auszunehmen, liegt übrigens um so weniger Veranlassung vor, als bei der Beratung des Gesetzes in der Bundesversammlung, insbesondere im Nationalrate, gerade die auf solchen Werkbahnen vorkommenden Unfälle stets als typische Eisenbahnbauunfälle hingestellt wurden, und zwar sowohl von den Anhängern, als auch von den Gegnern der Ausdehnung der Eisenbahnhaftpflicht auf die Eisenbahnbauunfälle. Was speziell die Gegner dieser Neuerung betrifft, so ergibt sich deutlich aus dem von ihnen in der Schlußverhandlung des Nationalrates gestellten, bereits oben in Erwägung 4 erwähnten Vermittlungsantrage Bühlmann-Amsler-Müri-Brosi, es möchten der Eisenbahnhaftpflicht nur diejenigen Bauarbeiten unterstellt werden, mit welchen die besondere Gefahr des Eisenbahnbetriebes verbunden sei; denn als wichtigster Anwendungsfall dieser Sonderbestimmung wurde von ihnen gerade der Betrieb von Werkbahnen bezeichnet. Vgl. Stenogr. Bulletin 1904 S. 326 (Votum Bühlmann), S. 330 (Votum Müri). Was aber die Mehrheit des Nationalrates betrifft, so hat dieselbe durch Verwerfung jenes Vermittlungsantrages nicht etwa den Willen bekundet, die anläßlich des Eisenbahnbaus beim Betrieb von Werkbahnen vorkommenden Unfälle von der Eisebahnhaftpflicht auszuschließen, sondern es wurden diese Unfälle von ihr einfach unter den allgemeinen Begriff der Eisenbahnbauunfälle subsumiert, wie denn auch zur Begründung der Ausdehnung der Eisenbahnhaftpflicht auf alle Eisenbahnbauunfälle u. a. gerade auf die besondere Gefährlichkeit des Betriebes jener Werkbahnen hingewiesen worden war.

Zum Schlusse mag noch bemerkt werden, daß sich eine von den vorstehenden Ausführungen abweichende Interpretation des Begriffes Eisenbahnbau auch nicht etwa aus dem von der Vorinstanz zitierten Urteile des bundesgerichtlichen Kassationshofes vom 14. Juli 1908 i. S. Schweiz. Bundesbahnen g. Aarg. Staatsanwaltschaft * ergibt. Wenn in diesem Urteile bemerkt wurde, zum Bahnbau gehöre nur „der eigentliche Bahnbau, d. h. die Erstellung des Schienenweges, sowie die zum Zwecke der Erhaltung

* In der AS nicht publiziert. (*Anm. d. Red. f. Publ.*)

der Bahnlinie vorgenommenen größeren Reparaturen", so lag dabei der Nachdruck nicht auf dem Worte „Schienenweg", wie die Vorinstanz anzunehmen scheint, sondern auf dem Worte „Erstellung". Es wollte damit, speziell im Hinblick auf den damaligen Fall (Auswechseln von Laschenbolzen an Schienen), betont werden, daß nicht schon jede im Verlaufe des Betriebes periodisch wiederkehrende Auswechslung gewisser Bestandteile des Schienenweges zum Eisenbahnbau gehöre, sondern zunächst nur die erstmalige Erstellung des Schienenweges (bezw. der erforderlichen Hochbauten), und sodann die den Erstellungsarbeiten ähnlichen Hauptreparaturen. Welche Arbeiten aber unter den Begriff der Erstellung des Schienenweges zu subsumieren seien, ob insbesondere auch die Herbeischaffung des erforderlichen Baumaterials dazu gehöre, darüber hat sich der Kassationshof in jenem Urteil nicht ausgesprochen, wie er denn auch keine Veranlassung hatte, sich darüber auszusprechen.

6. — Erscheint nach allen bisherigen Ausführungen der dem Kläger zugestoßene Unfall als ein Eisenbahnbauunfall, so ist das Urteil der Vorinstanz, durch welches die Klage wegen Nichtvorhandenseins eines Eisenbahnbauunfalles abgewiesen wurde, aufzuheben und die Sache zur Behandlung aller übrigen Streitfragen an die Vorinstanz zurückzuweisen.

Demnach hat das Bundesgericht
erkannt:

Das Urteils des Obergerichts des Kantons Schaffhausen vom 21. Januar 1910 wird aufgehoben und die Sache zu neuer Verhandlung und Entscheidung im Sinne der vorstehenden Erwägungen an dieses Gericht zurückgewiesen.

---

4. Fabrik- und Handelsmarken, etc.

Marques de fabrique, etc.

41. Urteil vom 22. April 1910 in Sachen Chesebrough Manufacturing Co Consolidated, Bekl. u. Ber.-Kl., gegen Louis Rik & Cie., Kl. u. Ber.-Bekl.

Eine Marke ist als **Gemeingut (Art. 3 Abs. 2 MSchG)** *anzusehen, sobald sie* **in der Schweiz** *zur allgemeinen Sachbezeichnung der damit bezeichneten Warenart geworden ist (so die Wortmarke « Vaseline » einer amerikanischen Firma). — Möglichkeit, die Umwandlung eines Waren-Individualzeichens in ein Gemeingutzeichen zu verhindern. —* **Klage auf Löschung einer nicht schutzfähigen Marke: Legitimation jedes Interessenten.**

A. — Durch Urteil vom 11. Juni 1909 hat das Handelsgericht des Kantons Zürich in vorliegender Rechtsstreitsache erkannt:

„Die schweizerische Marke Vaseline (Nr. 24,354) wird als un-
„gültig erklärt."

B. — Gegen dieses Urteil hat die Beklagte rechtzeitig die Berufung an das Bundesgericht ergriffen mit dem Antrage, die Klage in vollem Umfange abzuweisen.

C. — Eine Nichtigkeitsbeschwerde, die gegen das Urteil beim zürcherischen Kassationsgericht eingereicht worden war, ist von diesem am 14. März 1910 abgewiesen worden.

D. — In der heutigen Verhandlung hat der Vertreter der Beklagten den gestellten Berufungsantrag erneuert und eventuell noch Aktenergänzung beantragt. Der Vertreter der Klägerin hat auf Abweisung der Berufung geschlossen.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. — Die Beklagte, Chesebrough Manufacturing C° Consolidated, in New-York, hat am 25. September 1908 beim eidnössischen Amt für geistiges Eigentum in Bern für „ein Aufweichungsmittel und Heilpräparat für äußerlichen und innerlichen Gebrauch" unter der Nr. 24,354 die Wortmarke „Vaseline" eintragen lassen. Mit der vorliegenden Klage hat nunmehr die Firma