

schwächeren Linien eine »Angabe«, d. i. die Behauptung der Tatsache, daß die Strecken des Aero-Lloyd in ihrer Bedeutung denen der Junkers-Werke nachstehen, erblickt werden; denn es muß mindestens anerkannt werden, daß die auf der Karte verwendeten Zeichen auch eine andere Deutung zulassen, daß sie keineswegs in dem Sinne, den ihnen das Gericht beilegt, verstanden werden müssen, was der Begriff der auch nur sinnbildlichen Angabe voraussetzen würde. Am wenigsten aber ist das andere Merkmal gegeben: eine Angabe, die geeignet ist, den Anschein eines besonders günstigen Angebots hervorzurufen. Eine solche Angabe wäre in bezug auf den Flugdienst in verschiedener Weise möglich: immerhin müßte sie darauf hinauslaufen, daß das Publikum bei Inanspruchnahme der Leistungen des Junkers-Unternehmens Vorteile genieße, die ihm von anderer Seite, insbesondere durch die Aero-Lloyd A.-G., nicht geboten würden. Dahin würde u. a. gehören, daß die Junkers-Flugzeuge sicherer oder besser geführt seien, als die anderen, daß sie den Passagieren mehr Bequemlichkeit böten, daß sie rascher ans Ziel führten, daß die Fahrpreise niedriger seien, daß das ganze Unternehmen auf einer sichereren Grundlage ruhe usw. Von alledem kann hier nicht die Rede sein. Nach keiner dieser Richtungen können aus der Verwendung schwächerer Linien Schlüsse gezogen werden. Es ist überhaupt in der Einfügung der Karte in das Buch *Lein »Angabo«* der Junkers-Werke zu erblicken; denn dieses Buch handelt von den luftpolitischen Möglichkeiten in Deutschland und beschränkt sich keineswegs auf die Hervorhebung der Leistungen der Junkers-Werke, erwähnt auch von diesen Leistungen nicht mehr als von denen des Aero-Lloyd und wendet sich an keiner Stelle in einer Form an die Leser, die für den Begriff des Angebots erforderlich wäre. Also ist auch der Tatbestand des § 3 nicht erfüllt.

Ich komme daher zu dem Ergebnis, daß in keiner Hinsicht die Annahme unlauteren Wettbewerbs glaubhaft gemacht, die einstweilige Verfügung also mit Unrecht erlassen und demnach aufzuheben ist.

3. St. Oberstaufen, den 13. August 1925.

(gez.) Dr. P. H. Alfeld,

Geh. Hofrat, Prof. d. Rechte a. d. Univ. Erlangen.

Zu dem gleichen Ergebnis, wenn auch teilweise mit anderer Begründung, kommt Professor Dr. Albert Osterrieth, Berlin, der sich wie folgt gutachtlich geäußert hat:

Gutachten.

Nach genauem und wiederholtem Lesen des landgerichtlichen Urteils muß ich gestehen, daß mir die Gründe nicht ganz verständlich geworden sind. Das Gericht nimmt an, daß durch die dünnere Zeichnung der Fluglinien des Aero-Lloyd gegenüber den Junkers-Linien das Publikum zugunsten der Junkers-Werke getäuscht werde. Ich vermissen eine genaue Begründung für diese Annahme, die mir ohne eine solche sehr bedenklich scheint. Ich will zugeben, daß durch die verschiedene bildliche Behandlung der Verkehrslinien der beiden großen Konkurrenz-Konzerne eine gewisse Tendenz zugunsten der Junkers-Werke offenbart wird. Allein ich vermag nicht einzusehen, wie dadurch das Publikum in irgendwelcher erheblichen Weise zum Nachteil der Antragstellerin getäuscht werden soll. Ich halte es für vollkommen ausgeschlossen, daß jemand, der eine Flugreise zu unternehmen beabsichtigt, sich lediglich durch den Anblick der angegriffenen Karte bestimmen lassen wird, die Linien der Junkerswerke vorzuziehen. Denn wesentlich für eine solche Wahl wird sein die technische Vollendung der Flugapparate und die Zuverlässigkeit des Flugdienstes. Diejenige Linie, welche die größten Garantien für persönliche Sicherheit bietet, und die weiter die größte Schnelligkeit und die für das Befinden der Reisenden angenehmsten Einrichtungen besitzt, und welche den praktischsten und für den betreffenden Zweck dienlichsten Flugdienst hat, und schließlich auch die der Leistung entsprechenden günstigen Preise hat, wird wohl den Vorzug haben. Alle diese Dinge gehen aber nicht aus der Karte, welche die Fluglinien angibt, hervor, sondern wer eine Reise im Flugzeug beabsichtigt, wird sich wohl zunächst durch die sonstigen Veröffentlichungen, Reklameschriften und objektiven Veröffentlichungen ein Bild über die Vorzüge der zur Wahl stehenden Linien zu machen suchen. Die Karte gibt nur an, welche Strecken befahren werden. Die stärkere Zeichnung der einen oder der anderen Linie wird dabei doch kaum wesentlich sein. Das Publikum ist gewöhnt, aus Eisenbahnkarten die stärkere oder schwächere Strichführung als Unterscheidungsmerkmal dafür anzusehen, ob Haupt- oder Nebenlinien vorliegen. Diese Unterscheidung kommt aber auf der angegriffenen Karte nicht in Betracht, da es sich nur um verhältnismäßig wenige Flugstrecken handelt, die zum Teil von beiden Gesellschaften befahren werden. Zwischen der Strecke Stockholm—Danzig und der Strecke Stockholm—Warnemünde besteht in dieser Beziehung kein Unterschied. Es ist namentlich nicht ersichtlich, inwiefern die erste Strecke gegenüber der anderen als Nebenlinie oder

weniger geeignete Flugstrecke in Betracht kommen sollte. Auf der Strecke Berlin—Fürth—München laufen z. B. die beiden Flugstrecken nebeneinander. Aus der verschiedenen Markierung wird niemand an sich einen Anhaltspunkt dafür entnehmen können, daß die Junkers-Linie geeigneter sei als die Aero-Lloyd-Linie.

Sollte die verschiedene Art der Strichführung an sich etwas zugunsten der einen oder der anderen Linie aussagen, so würde meines Erachtens die rote Markierung, welche das Gericht für die Antragstellerin vorschreibt, in viel stärkerem Maße als Auszeichnung dienen als die schwarze Markierung. Ich vermag aber nicht einzusehen, aus welchen rein sachlichen Gründen das Gericht dem Antragsgegner aufgeben will, die Linie des Aero-Lloyd günstiger auszuzeichnen als die der Junkerswerke. Ich lasse dabei die Frage einer etwaigen vertraglichen Abmachung beiseite, da ja das Gericht auf diese Frage ebenfalls kein entscheidendes Gewicht gelegt hat. Ich muß aber wiederholen, daß meiner Auffassung nach die verschiedene Art der Markierung der Striche das Urteil des Publikums darüber, welche Linie den Vorzug verdient, nicht zu beeinflussen vermag. Verkehrskarten der in Frage stehenden Art sollen nur angeben, auf welchen Strecken überhaupt ein Verkehrsdienst irgendwelcher Art und damit eine Reisemöglichkeit besteht. Ob eine Linie größere Sicherheiten bietet oder größere Fahrtannehmlichkeiten oder günstigere Preise, geht alles aus der Markierung nicht hervor, falls nicht von vornherein im begleitenden Text angegeben wird, daß die besondere Art der Markierungen gewisse begriffliche Bedeutung besitzt.

Es mag das Selbstgefühl des Aero-Lloyd verletzen, daß auf der Karte des Antragsgegners die Junkers-Linien augenfälliger eingezeichnet sind als die eigenen. Indessen dürfte es kaum zulässig sein, daraus eine Täuschungsmöglichkeit oder auch sonst das Vorhandensein irgend-einer unlauteren Handlung zu konstruieren. Wenn diese Karten die einzige Möglichkeit für das Publikum wären, sich über die Vorzüge der einen oder der anderen Verkehrslinie zu informieren, könnte man in der weniger scharfen Markierung der Aero-Lloyd-Linie etwas Herabsetzendes für diese finden. Allein bei der anerkannten Notorietät der beiden Linien und der starken Reklame, die in jeder Weise von den beiden gemacht wird, muß man annehmen, daß das in Betracht kommende Publikum so viele Aufklärungsmöglichkeiten hat, daß auch die tendenziös aufgemachte Karte keinen wesentlichen Einfluß auf die Wahl der einen oder der anderen Linie üben kann. Gewisse Zweifel könnten entstehen bezüglich der in Vorbereitung befindlichen Linie. Hier wäre in der Tat ein Irrtum dahin möglich, daß z. B. die Strecke Stockholm—Göteborg von einer Gesellschaft vorbereitet wird, die mit Junkers-Flugzeugen fährt. Das Gericht hat aber gerade diese Linie nicht zum Gegenstand des Urteils gemacht, und außerdem ist zu bemerken, daß eine in Vorbereitung befindliche Linie nicht befahren werden kann, daß sie also vorläufig außerhalb des gewerblichen Wettbewerbs steht. Sollte die einmal fertiggestellte Linie durch die Markierung unrichtig als Linie der falschen Gesellschaft bezeichnet werden, dann würde ein berechtigter Anspruch auf Berichtigung auch unter dem Gesichtspunkt des unlauteren Wettbewerbs gegeben sein. Ich halte daher die angeführte Entscheidung auf Grund des selbst angegebenen Tatbestandes nicht für richtig.

Berlin, den 12. September 1925.

(gez.) Osterrieth.

Endlich hat sich der Verleger auch vom Schreiber dieser Zeilen ein Gutachten erbeten, das ebenfalls dem Oberlandesgericht vorgelegt worden ist und worin folgendes ausgeführt wird:

Während die Antragstellerin ihren Antrag auf Erlass einer einstweiligen Verfügung auf unlauteren Wettbewerb, unerlaubte Handlung und Vertrag stützte, hat das Amtsgericht die Verfügung lediglich auf Grund der §§ 1, 3, 14 und 25 des Unlauteren Wettbewerbsgesetzes erlassen, was vom Landgericht noch dahin eingeschränkt wird, daß es sein Urteil lediglich auf die §§ 1 und 3 des genannten Gesetzes stützt.

Um zunächst § 3 vorwegzunehmen, so will dieser die öffentliche unlautere Reklame erfassen, kann also nur dann Anwendung finden, wenn die betreffende Publikation Reklamezwecken dient. Daß das in Ihrem Verlag erschienene Buch *»Luft-Hansa«* zumindest keine Reklameschrift für die Junkersgesellschaft im gewöhnlichen Sinne ist, liegt auf der Hand. Es wäre jedoch möglich, daß die Reklame, und jede feinere Reklame tut dies heute, verhüllt austritt und den Schein einer literarischen Abhandlung, sei es nun wissenschaftlicher oder sonstiger Art, zu erwecken sucht. Die Tatsache allein also, daß die Aufmachung des Buchhüchens keinesfalls als Reklameschrift der Junkers-Werke erscheint, würde die Möglichkeit der nach § 3 erforderlichen Reklamewirkung nicht ausschließen. Dieser Punkt ist von Ihnen bzw. Ihrem Anwalt nur durch einige Zeitungskritiken, insbesondere in den Oesterreichischen Nachrichten für den Flugverkehr belegt worden.