

1 ZR 182/55

Verkündet
am 21. Januar 1958
Grunau, Justizobersekretär
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

2490 021

I m N a m e n d e s V o l k e s

In der Patentnichtigkeitssache

des Dipl.-Ing. Ernst N [REDACTED] in B [REDACTED]-G [REDACTED],
Beklagten und Berufungsklägers,
- vertreten durch: Rechtsanwalt Prof. Dr. [REDACTED] und
Oberingenieur [REDACTED] in [REDACTED] -

g e g e n

die Firma Maschinenfabrik A [REDACTED]-Nü [REDACTED] AG., vertreten
durch den Vorstand in Nü [REDACTED],
Klägerin und Berufungsbeklagte,

hat der Erste Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 7. Januar 1958 unter Mitwir-
kung der Bundesrichter Prof. Dr. h. c. Wilde, Dr. Bock,
Dr. Nastelski, Dr. Christoph und Dr. Spreng

für Recht erkannt:

Auf die Berufung des Beklagten, die im übrigen zu-
rückgewiesen wird, wird die Entscheidung des 1. Nich-
tigkeitssenats des Deutschen Patentamts vom 29.
März 1955 unter entsprechender Teilvernichtung des
deutschen Patents Nr. 820 954, wie folgt, abgeän-
dert:

Die Patentansprüche erhalten folgende Fassung:

- 1) Halbportal, besonders für Hafenkrane, bei
dem die wasserseitige, in je zwei Punkten
abgesetzte Stütze mit dem landseitigen, in
einem Punkte abgestützten Laufwerk durch einen
sich verjüngenden Träger verbunden ist, da-

durch gekennzeichnet, daß der symmetrisch zur Portallängsachse liegende Träger schmaler ist als der Raum zwischen den Tangenten an dem Drehkranz, die von der wasserseitigen Stütze zum landseitigen Fahrwerk verlaufen.

- 2) Vollportal, für Hafenkrane, bei dem die wasserseitige, in zwei Punkten abgesetzte Stütze mit dem landseitigen Laufwerk durch einen sich verjüngenden Träger verbunden ist, dadurch gekennzeichnet, daß der symmetrisch zur Portalachse liegende Träger schmaler ist als der Raum zwischen den Tangenten an dem Drehkranz, die von der wasserseitigen Stütze zum landseitigen in einem Punkte abgesetzten Laufwerk verlaufen.
- 3) Vollportal nach Anspruch 2), dadurch gekennzeichnet, daß die landseitige, senkrecht verlaufende Stütze sich nach unten verjüngt.

Der weitergehende Klageantrag wird abgewiesen.

Die Kosten des Verfahrens werden zu $\frac{3}{4}$ der Klägerin und zu $\frac{1}{4}$ dem Beklagten auferlegt.

Von Rechts wegen

- 3 -

Tatbestand:

Der Beklagte ist Inhaber des seit dem 2. Oktober 1948 laufenden, auf Grund des Ersten Überleitungsgesetzes erteilten Patents Nr. 820 954. Die Patentansprüche lauten:

1. Halb- oder Vollportale, besonders für Hafenkrane, dadurch gekennzeichnet, daß die wasserseitige Stütze (4) mit dem landseitigen Laufwerk (10) durch einen Sporn (3a) verbunden ist.
2. Halb- oder Vollportal nach Anspruch (1), dadurch gekennzeichnet, daß der Sporn symmetrisch zu der wasserseitigen, in zwei Punkten abgesetzten Stütze zu einem landseitigen Stützpunkt verläuft.
3. Halb- oder Vollportal nach Anspruch (1), dadurch gekennzeichnet, daß der Sporn in senkrechter Ebene angeordnet ist und zugleich die Stütze, insbesondere die landseitige Stütze, bildet.

Die Klägerin hat beantragt, das Patent für nichtig zu erklären. Zur Begründung ihrer auf § 13 Abs. 1 Ziff. 1 Patentgesetz gestützten Klage hat sie geltend gemacht, die technische Lehre des ersten Anspruchs sei durch die deutschen Patentschriften 557 919, 553 557 und 563 501 sowie durch das Buch "Krän- und Transportanlagen" von C. Michenfelder, Ausgabe 1926, S. 470 und die französische Zeitschrift: "Science et Industrie" vom Mai 1934, S. 10 in vollem Umfange vorweggenommen. Die deutsche Patentschrift 553 557 nehme auch die im Unteran-



spruch 2 beschriebene Ausbildungsform identisch vorweg. Außerdem werde durch den Inhalt der deutschen Patentschrift 557 919 der Anspruch 3 des Klagepatents vorweggenommen. Mindestens seien durch die genannten Vorveröffentlichungen die Ausführungsformen des Klagepatents so nahe gelegt, daß der Fachmann zu ihnen ohne erfinderisches Zutun gelangen könne.

Der Beklagte hat der Klage widersprochen. Er hat in Abrede gestellt, daß die genannten Entgegenhaltungen eine Vorwegnahme des Streitpatents enthielten. Insbesondere hat er geltend gemacht, die bisher bekannten Portale von Hafenkränen seien nach dem alten Tangentenprinzip gebaut, d. h. ihr Portalträger weise eine solche Breite auf, daß seine Seitenträger die Tangenten zum Drehkranz des auf dem Portalträger stehenden Kranzdrehlagers bildeten. Das Streitpatent enthalte aber die Lehre, einen viel schmaleren Portalträger zu benutzen, und zwar unabhängig vom Durchmesser des Drehkranzes einen Sporn zu bilden, dessen Seitenträger durch den Drehkranz hindurchgingen.

Der 1. Wichtigkeitssenat des Deutschen Patentamts hat sich in seiner Entscheidung vom 29. März 1955 diesen Ausführungen des Beklagten im wesentlichen angeschlossen. Es hat das Streitpatent dadurch teilweise für nichtig erklärt, daß es das Patent mit dem einzigen Anspruch folgenden Wortlauts aufrechterhalten hat:

"Halb- oder Vollportalkran, besonders für Hafenkrane, bei dem die wasserseitige, in zwei Punkten abgesetzte Stütze mit dem landseitigen, in einem Punkt abgesetzten Laufwerk durch einen sich verjüngenden Träger verbunden ist, dadurch

gekernzeichnet, daß der Träger spornartig derart ausgebildet ist, daß seine Breite unmittelbar an der Wurzel des Drehkranzes kleiner ist als der Drehkranzdurchmesser, und daß der Sporn symmetrisch zur Wasserseitenstütze verläuft."

Im übrigen hat der Wichtigkeitssenat die Klage abgewiesen. Er hat angenommen, daß nach dem Stande der Technik Halb- und Vollportale von Hafenrängen bekannt seien, bei denen die wasserseitige, in zwei Punkten abgesetzte Stütze mit dem landseitigen, in einem Punkt abgesetzten Laufwerk durch einen sich verjüngenden Träger verbunden ist. Deswegen hat er den Oberbegriff des Patentanspruchs insoweit eingeschränkt.

Gegen diese Entscheidung hat der Beklagte form- und fristgerecht unter Wiederholung und Ergänzung seines früheren Vorbringens Berufung eingelegt mit dem Antrage, das Streitpatent in vollem Umfange aufrechtzuerhalten, nötigenfalls unter näherer Erläuterung des Begriffs "Sporn". Hilfsweise beantragt er, den Ansprüchen des Streitpatents unter Aufhebung der angefochtenen Entscheidung folgende Fassung zu geben:

- 1) Halbportal, besonders für Hafenkrane bei dem die wasserseitige, in zwei Punkten abgesetzte Stütze mit dem landseitigen, in einem Punkt abgestützten Laufwerk durch einen verjüngten Träger verbunden ist, dadurch gekennzeichnet, daß der symmetrisch zur Portallängsachse liegende Träger schmaler ist als der Raum zwischen den Tangenten an dem Drehkranz, die von der wasserseitigen Stütze zum landseitigen Fahrwerk verlaufen.

- 2) Vollportal, besonders für Hafenkrane, dadurch gekennzeichnet, daß die wasserseitige Stütze mit dem landseitigen Fahrwerk durch einen verjüngten, symmetrisch zur Portallängsachse liegenden Träger verbunden ist.

Zur Begründung des Hilfsantrages hat der Beklagte im wesentlichen geltend gemacht, die vom Nichtigkeitssenat vorgenommene Beschränkung des Patentanspruchs nicht nur für Halbportale, sondern auch für Vollportale sei keinesfalls gerechtfertigt. Eine solche Gleichbehandlung von Halb- und Vollportalen werde vorliegend der Sachlage nicht gerecht. Eine Verwandtschaft zwischen beiden Portalarten liege zwar vor und auch der Patentinhaber habe diese in dem Streitpatent zusammengefasst. Die Übertragung einer für Halbportale bekannten Maßnahme auf Vollportale habe aber nicht nahegelegen. Die im Streitpatent gegebene Lehre der spornartigen Ausgestaltung des Portalträgers sei schon für Halbportale bedenklich gewesen. Umsomehr habe eine solche Ausbildung der Portalträger der Vollportale als ausgeschlossen gelten müssen.

Die Klägerin, die um Zurückweisung des Rechtsmittels bittet, hat in der mündlichen Verhandlung auf die Entgegenhaltung der Veröffentlichung der deutschen Patentschrift Nr. 563 501, die einen Wippkranantrieb zum Gegenstand hat, verzichtet.

Prof. Dr.-Ing. Kurt M., D., hat auf Aufforderung des Senats ein schriftliches Gutachten erstattet und ist in der mündlichen Verhandlung als Sachverständiger vernommen worden.

Entscheidungsgründe:

I.

Das Streitpatent betrifft nach seiner Überschrift "Halb- oder Vollportal für Hafenkrane". Solche Portale dienen dazu, die als Drehkrane ausgebildeten Hafenkrane hoch über dem Kai anzuordnen, so daß von ihnen aus das zu entladende oder zu beladende Schiff bequem übersehen und erreicht werden kann. Andererseits gestattet die portalartige Ausbildung das Verfahren von Güterzügen auf den Kaisgleisen und den Lastwagen- oder sonstigen Güterverkehr auf dem Kai.

Vollportale hat man bisher nach Art von Brücken aus einem waagerechten Verbindungsträger (Portalträger) und zwei senkrechten Brückenstützen gestaltet. Die Stützen sind auf Schienen verfahrbar, die wie Eisenbahnschienen auf dem Kai gelegt sind. Unter Halbportalen versteht man ähnliche Kranuntergestelle, die mit einer Stütze, und zwar an der Wasserseite, versehen sind, und die sich an der Landseite unmittelbar mit dem Verbindungsträger auf ein Fahrwerk abstützen, dessen Schiene entsprechend hoch liegt, meist an einem Lagerschuppen, Speicher oder dergleichen. Bei den üblichen Ausführungen dieser Krane bilden die Verbindungsträger (Portalträger) sowohl der Halbportale wie der Vollportale im Grundriß ein Rechteck, dessen Breite durch den Durchmesser des auf dem Verbindungsträger aufsitzenden Krandrählers bestimmt wird. Die Längsseiten dieses Grundriß-Rechtecks des Verbindungsträgers berühren das kreisförmige Krandrähler etwa als Tangenten.

Nach der Beschreibung des Patents ist der Erfinder von diesen bekannten Ausführungsformen der Portale ausgegangen. Die bisherige Ausgestaltung der Voll- und Halbportale mit einem in gleicher Breite verlaufenden Verbindungsträger führt nach Meinung des Erfinders zu einer Behinderung des Hafenbetriebes. Dieser, so erklärt der Erfinder, erfordere, daß zur Be- und Entladung eines Schiffes stets eine Vielzahl von Kranen auf ein Schiff konzentriert werde. Dadurch entstünde durch die vielen nebeneinander stehenden Portale eine Art Tunnel mit recht ungünstigen Verlade- und Lichtverhältnissen. Bei Vollportalen werde durch die Stützen, insbesondere die landseitigen Stützen auch der Verkehr quer zu den Gleisen weitgehend erschwert (Patentschrift S. 2 Zeile 5 bis 15). Der Erfinder hat sich die Aufgabe gestellt, die geschilderten Mängel zu beseitigen. Seine Lehre geht nun dahin, die wasserseitige Stütze der Portale mit dem landseitigen Laufwerk durch "einen Sporn, also einen so schmal wie möglich gehaltenen Träger" zu verbinden (Patentschrift S. 2 Zeile 17 bis 21 - Anspruch 1). Außerdem wird eine Dreipunktabstützung, eine symmetrische Anordnung des Sporns zur wasserseitigen Stütze vorgeschlagen (Anspruch 2) sowie schließlich der Vorschlag gemacht, den Sporn in senkrechter Ebene anzuordnen und ihn zugleich die Stütze, insbesondere die landseitige Stütze, bilden zu lassen (Anspruch 3). In der Verwendung von schmalen, spornartigen Verbindungsträgern bei Voll- und Halbportalen erblickt der Erfinder die Vorteile der besseren und sichereren Absetzbarkeit der Last bei nebeneinandergestellten Kranen und damit der größeren Umschlagsleistung des Kranes und einer Verkürzung der kostspieligen Liegezeit der Schiffe; denn bei den erfindungsgemäss ausgestalteten Portalen bleibe viel Raum

zwischen ihnen, so daß der Kranführer ohne Mühe den gesamten Verladevorgang verfolgen und übersehen könne.

Was unter "Sporn" zu verstehen ist, sagt die Patentschrift nicht deutlich. Sie nennt den Sporn einen "so schmal als möglich gehaltenen Träger". Als Sporn im allgemeinen Sinne kann, worin dem gerichtlichen Sachverständigen beizutreten ist, jeder verjüngte Ansatz an einem anderen Körper bezeichnet werden, gleichgültig, ob dieser Ansatz an seiner Basis so breit ist wie der andere Körper oder schmaler ist als dieser. Sporne (Sporen) im engeren Sinne dienen zum Anspornen von Reitpferden; bei ihnen sitzt an der Rundung eines Reiterstiefelabsatzes ein schmalerer, an diesem Absatz gehaltener Körper, der am Ende ein Spornrad oder eine Spitze trägt. Der Nichtigkeitssenat ist von dieser engeren Auslegung ausgegangen auf Grund des Vortrages der Beklagten in der mündlichen Verhandlung in Verbindung mit der Beschreibung und den Zeichnungen des Streitpatents. Er nimmt an, daß sich der Verbindungsträger gewissermaßen wie der Stachel am Absatz eines Reiterstiefels an dem Unterbau des Drehkranzes anschliessen solle. Die Patentschrift läßt sowohl die weitere wie die engere Deutung zu. Der Erfinder wollte sich erkennbar gegenüber den üblichen Portalen mit Rechteckgrundriß abgrenzen. Aus der Patentschrift entnimmt daher, worin dem gerichtlichen Sachverständigen ebenfalls zu folgen ist, der durchschnittliche Fachmann hinsichtlich des Begriffs der Spornartigkeit des Verbindungsträgers, daß dieser eine sich verjüngende Form aufweisen soll. Weiter ergibt sich, wie der Nichtigkeitssenat zutreffend ausführt, für den Fachmann aus dem Zusammenhang der Beschreibung und den Zeichnungen der Patentschrift, daß Verbindungsträger empfohlen werden, deren Breite unmit-

telbar am Drehkranzunterbau kleiner ist als der Durchmesser des Drehkranzes. Es wird vorgeschlagen, von dem bisherigen Konstruktionsprinzip abzuweichen, bei dem der Verbindungsträger eine solche Breite aufwies, daß seine Seitenträger die Tangenten zu dem auf dem Portalträger stehenden Drehkranz bilden.

Der Nichtigkeitssenat hat die bisherigen drei Patentansprüche in einen einzigen zusammengezogen und hat das Patent dadurch beschränkt, daß er die verjüngte Form und die Dreipunkteabstützung (wasserseitig an zwei und landseitig an einem Punkte) der Verbindungsträger als bekannt in den Oberbegriff aufgenommen hat. Im übrigen hat er als kennzeichnendes Merkmal des sich verjüngenden Verbindungsträgers eine geringere Breite des Verbindungsträgers als des Drehkranzdurchmessers und die Anordnung des Trägers symmetrisch zur wasserseitigen Stütze angenommen.

Da der Beklagte in vollem Umfang Berufung eingelegt hat, ist zunächst zu prüfen, ob das Streitpatent in seiner alten Fassung patentfähig ist. Das ist in Übereinstimmung mit dem Nichtigkeitssenat zu verneinen.

Das kennzeichnende Merkmal des Anspruchs 1 des Streitpatents besteht nach seinem Wortlaut darin, daß die wasserseitige Stütze mit dem landseitigen Laufwerk durch einen Sporn verbunden ist, daß also, wie oben ausgeführt, der Verbindungsträger eine sich verjüngende Form hat. Diese Ausgestaltung des Verbindungsträgers ist durch die deutsche Patentschrift Nr. 557 919 vorbekannt. Diese Patentschrift zeigt eine Verladeanlage, insbesondere für Güterumschlagplätze mit nebeneinanderstehenden

verfahrbaren Ladebrücken, die auf der einen Seite in nur einem Punkte als Stütze auslaufen und von denen jede einen Drehkran trägt. Jede Brücke bildet den Grundriß eines rechtwinkligen Dreiecks, wobei je zwei benachbarte Brücken einander die Hypothenusen der Dreiecke zukehren.

Weiter ist der Nichtigkeitssenat der Auffassung, daß auch aus der in der Zeitschrift "Science et Industrie", Maiheft 1934, S. 10 enthaltenen Werbeankündigung der französischen Firma C. [REDACTED] & Co., die eine Abbildung von zwei Halbportalträgern zeigt, zu entnehmen sei, daß sich der Verbindungsträger nach dem landseitigen Laufwerk zu verzünge. Dies läßt sich jedoch, in Übereinstimmung mit dem gerichtlichen Sachverständigen, mit Sicherheit nicht feststellen, selbst wenn man von der von der Klägerin vorgelegten Vergrößerung dieser Zeitschriftabbildung ausgeht. Es kann daher auf sich beruhen, ob eine derartige Vergrößerung eines Originalbildes bei Feststellung des Standes der Technik mit zu berücksichtigen ist, was der Beklagte für unzulässig hält.

Durch die genannte Patentschrift Nr. 557 919 ist jedenfalls das Merkmal der sich verzüngenden Form des Verbindungsträgers vorweggenommen. Daran wird auch dadurch nichts geändert, daß dieses Patent zwei Ladebrücken zeigt und daß dieses Patent nach Angabe der Klägerin nie ausgeführt worden ist. Abgesehen davon, daß die Nichtverwirklichung dieses Patents auf finanziellen Gründen beruhen kann, gibt es keinen Rechtsatz, wonach Druckschriften, nach denen praktisch nicht

gearbeitet worden ist, bei der Prüfung der Neuheit ganz allgemein außer Betracht zu bleiben hätten.

Der Anspruch 1 des Streitpatents kann daher in seiner ursprünglichen Fassung nicht aufrechterhalten bleiben. Das gilt auch für die Ansprüche 2 und 3. Bei diesen handelt es sich um echte Unteransprüche, denen ein besonderer Erfindungsgehalt nicht zukommt. Zudem ist die in Anspruch 2 - neben der symmetrischen Anordnung - beanspruchten Dreipunkteabstützung des Verbindungsträgers durch die genannte deutsche Patentschrift Nr. 557 919 mindestens für Halbportale als vorbekannt anzusehen.

II.

Es kann sich also nur darum handeln, ob das Streitpatent in der eingeschränkten Fassung der angefochtenen Entscheidung Bestand haben kann. Insoweit ist zu prüfen, ob die in der Patentschrift offenbarte besondere Ausgestaltung des sich verjüngenden Verbindungsträgers (geringere Breite unmittelbar am Drehkranz als dessen Durchmesser sowie symmetrische Anordnung des Trägers) patentfähig ist. Bejahendenfalls bedarf es weiter der Prüfung, ob ein erweiterter Schutz für Vollportale gerechtfertigt ist.

Die Neuheit der Merkmale der vorbezeichneten, besonderen Ausgestaltung des sich verjüngenden Trägers für Halb- und Vollportale, nämlich geringere Breite unmittelbar am Drehkranz als dessen Durchmesser sowie symmetrische Anordnung des Trägers, wird durch die

Entgegenhaltungen der Klägerin nicht in Frage gestellt:

1.) Jede der in der vorerörterten deutschen Patentschrift Nr. 557 919 gezeichneten Brücken bildet im Grundriß ein rechtwinkliges Dreieck, wobei je zwei benachbarte Brücken einander die Hypothenusen der Dreiecke zukehren. Wie aus den Abbildungen 1 und 2 dieser Druckschrift zu entnehmen ist, sind hier im Gegensatz zum Streitpatent die Seitenträger des im Grundriß dreieckigen Verbindungsträgers tangential an den Schienenring des drehbaren Kranoberteils herangeführt. Außerdem fehlt es an einer symmetrischen Ausbildung des sich verjüngenden Verbindungsträgers senkrecht zur Fahrtrichtung. Das hat zur Folge, daß, wenn zwei Krane nach Art dieses Patents mit den rechtwinklig stehenden Seiten aneinandergeschoben werden, jede Verlademöglichkeit zwischen den Portalen ausgeschlossen ist.

2.) Der deutschen Patentschrift Nr. 553 557, die sich auf einen Doppelkran bezieht, ist über die besondere Ausbildung des Verbindungsträgers zwischen Wasser- und Landseite nichts zu entnehmen.

3.) Die in der bereits oben erörterten Zeitschrift "Science et Industrie", Maiheft 1934, S. 10 enthaltene Werbeankündigung der französischen Firma C. [REDACTED] & Co. zeigt in der Abbildung der zwei Halbportalkrane, daß deren Verbindungsträger die übliche tangentiale Abstützung des Ringträgers aufweist.

4.) Das Buch von C. Michenfelder "Kran- und Transportanlagen" 1926, S. 470 zeigt in Abbildung 792 einen kleinen Halbportalkran, der ebenfalls nach dem

alten Konstruktionsprinzip der tangentialen Vorbeiführung der Seitenträger des Verbindungsträgers am Schienenring gebaut ist.

Die Ausbildung des sich verjüngenden Verbindungsträgers mit der besonderen Kennzeichnung, daß diese Verjüngung schon an der Ansatzstelle des Ringträgers unter Abweichung von der üblichen tangentialen Abstützung des Ringträgers beginnt, und daß der Träger symmetrisch zum wasserseitigen Laufwerk angeordnet ist, stellt, worin der angefochtenen Entscheidung mit dem gerichtlichen Sachverständigen zu folgen ist, eine Bereicherung der Technik dar. Durch dieses Konstruktionsprinzip hat der Erfinder gegenüber den nach dem Tangentialprinzip gebauten Träger eine wesentliche Verbesserung der Verlademöglichkeit für unterhalb des Trägers befindliche Güter und eine Verbesserung der Sichtverhältnisse für den Kranführer geschaffen. Dadurch hat der Erfinder, wie der Sachverständige überzeugend ausgeführt hat, den Anstoß zu einer umgestaltenden raschen Neuentwicklung auf diesem Gebiet gegeben.

Dem Streitpatent kann insoweit auch die Erfindungshöhe, die der Nichtigkeitssenat ohne weiteres bejaht hat, nicht abgesprochen werden. Die Lehre des Streitpatents in der Beschränkung auf die besondere Ausgestaltung des sich verjüngenden Verbindungsträgers (geringere Breite des Verbindungsträgers unmittelbar am Drehkranz als dessen Durchmesser sowie symmetrische Anordnung des Trägers zur wasserseitigen Stütze) lag entgegen der Ansicht der Nichtigkeitsklägerin auch nicht nahe. Raum freigebende, günstige Verlademöglichkeiten hatte zwar auch die deutsche Patentschrift Nr. 557 919 auf-

gezeigt. Die Konstruktion der Verbindungsträger dieser Krane beruht jedoch auf dem alten Tangentialprinzip. Gerade der im Streitpatent vorgeschlagenen Abkehr von diesem Prinzip durch Ausbildung eines schmaleren Verbindungsträgers als der Durchmesser des Drehkranzes standen, worin dem gerichtlichen Sachverständigen gleichfalls beizutreten ist, Vorurteile technischer Art entgegen. Es ergaben sich nämlich insoweit, worauf auch in der Streitpatentschrift S. 2 Ziff. 24 ff hingewiesen ist, technische Bedenken insbesondere gegen die Standsicherheit des Kranes, wenn der Verbindungsträger eine sich verjüngende Form aufwies. Um der Gefahr der Verminderung der Standsicherheit zu begegnen, war bereits in der zuletzt genannten deutschen Patentschrift (vgl. Anspruch 2 und Abbildung 2) vorgeschlagen worden, die Verladeanlagen durch schmale Koppeln miteinander zu verbinden. Diese Koppeln stellten jedoch wiederum eine Behinderung für das Absetzen und die Aufnahme der Lasten dar.

Nach allem bestehen gegen die Patentwürdigkeit des in der angefochtenen Entscheidung auf die vorerörterte besondere Ausgestaltung des sich verjüngenden Verbindungsträgers eingeschränkten Patentanspruchs keine Bedenken. Jedoch erschien eine andere Anspruchsfassung angebracht, worauf an späterer Stelle noch eingegangen werden wird .

III.

Soweit der Beklagte mit der Berufung für Vollportale auch den Schutz des Merkmals der Dreipunkteab-

stützung beansprucht, war der Berufung stattzugeben. Die Dreipunkteabstützung für Vollportale war nach den überzeugenden Darlegungen des gerichtlichen Sachverständigen z. Zt. der Anmeldung des Streitpatents neu.

Insbesondere enthält die deutsche Patentschrift Nr. 557 919 entgegen der Auffassung der Klägerin keinen Hinweis auf Vollportale; ein solcher ist für den Fachmann auch nicht aus den Zeilen 31 ff. dieser Patentschrift, wo von "Verladebrücken" gesprochen ist, zu entnehmen. Die Verwendung der Dreipunkteabstützung bei Vollportalen mit einem sich nach der Landside zu verjüngenden Verbindungsträger stellt, wie der Sachverständige weiter überzeugend dargelegt hat, eine wesentliche Bereicherung der Technik dar; denn sie schafft die Möglichkeit des flotteren Güterumschlages. Diese Ausgestaltung der Vollportalträger ist auch nicht durch Bauarten auf verwandtem Gebiet nahegelegt worden. Der Einführung der Dreipunkteabstützung bei Vollportalen standen nach den weiteren überzeugenden Ausführungen des Sachverständigen aus dem Gesichtspunkte der Stand- und Fahrsicherheit des Kranes technische Vorurteile in noch größerem Maße entgegen als bei der Ausgestaltung von spornartigen Halbportalen. Die deutsche Patentschrift Nr. 557 919 hat die Fachleute auch nicht zur Einführung einer Dreipunkteabstützung bei Vollportalen angeregt. Die Dreipunkteabstützung war für Werftkräne allerdings schon im Lehrbuch "Hebezeuge 1903", Verlag Friedrich Vieweg u. Sohn Braunschweig, S. 597 in den Fig. 600 und 601 beschrieben. Bei den darin gezeigten Kränen ist jedoch die Kransäule gesondert auf dem Kai abgestützt. Außerdem sind die drei Stützpunkte noch durch Zugstre-

ben miteinander verbunden. Es sind, wie der Sachverständige ferner ausgeführt hat, allerdings auch derartige Krane ohne sichtbare Zugbänder bekannt gewesen. Bei diesen Werftkränen handelt es sich jedoch nach den Darlegungen des Sachverständigen um ortsfeste Krane mit hoher Belastung, die auf schweren Fundamenten ruhen, so daß wegen dieser Verankerung keinerlei Kippgefahr bestand. Diese Dreipunkteabstützung hat sich nach den Angaben des Sachverständigen bei Werftkränen auch nicht durchgesetzt und war lange vor Anmeldung des Streitpatents als überholt anzusehen. Diese frühere Dreipunkteabstützung bei Werftkränen kann nach allem eine entsprechende Ausgestaltung der Vollportale für Hafenkräne nicht nahegelegt haben.

Die mit der Berufung erstrebte Erweiterung des Patentschutzes für Vollportale hinsichtlich der Dreipunkteabstützung mit sich landseitig zu verjüngendem Verbindungsträger ist daher gerechtfertigt. Unter diesen Umständen erschien es auch angebracht, den Patentanspruch für Voll- und Halbportale getrennt zu fassen. Dagegen bestehen aus dem Gesichtspunkte der Einheitlichkeit der Erfindung keine rechtlichen Bedenken. Es können mehrere Ausbildungsformen einer Erfindung in einem Patent zusammengefaßt werden, wenn sie derselben Gesamtaufgabe dienen (Reimer PatG, § 26 Anm. 22 ff.; Krausse/Katluhn/Lindenmaier, PatG 4. Aufl. § 26 Anm. 12). Diese Voraussetzungen sind hier als gegeben anzusehen.

Die hiernach geschützte besondere Ausgestaltung des sich verjüngenden Verbindungsträgers war außerdem, wie geschehen, näher klarzustellen. Schließlich war die

in der Patentschrift gegebene Empfehlung, bei Vollportalen die landseitige, senkrecht laufende Stütze nach unten verjüngt zu gestalten, in einem besonderen Unteranspruch unterzubringen, da es sich insoweit um eine zweckmäßige weitere Ausbildung des Erfindungsgegenstandes handelt. Es war somit zu entscheiden, wie geschehen.

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 40, 42 PatG. Dabei war zu berücksichtigen, daß die Nichtigkeitsklägerin im Endergebnis nur zum geringen Teil Erfolg hatte.

Wilde

Bock

Nastelski

Christoph

Spreng