

... .. 25 061
Für das Nachschlagewerk!
Für die Amtliche Sammlung!

Gesetz: PatG § 42; VO über das Berufungsverfahren beim
RG in Patentsachen vom 30.9.1936 (RGBl II, 316)
§§ 1,7; ZPO §§ 268 Ziff 2, 523.

Rechtssatz: Die Erweiterung des Klageantrages (§ 268 Ziff 2
ZPO) ist im Patentnichtigkeitsstreit in der Be-
rufungsinstanz auch nach Ablauf der Berufungs-
frist zulässig (Abweichung von RG MuW 1931, 217;
GRUR 1932, 584).

Aktenzeichen: I ZR 25/53

Urteil des BGH vom 24. Mai 1955

DPA München

I ZR 25/53

V e r k ü n d e t
am 24. Mai 1955

Grunau, Justizobersekretär
als Urkundsbeamter der Ge-
schäftsstelle

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

In der Patentnichtigkeitssache

der Firma D [REDACTED] Sch [REDACTED] und Sp [REDACTED]
Gesellschaft mbH in F [REDACTED] / M [REDACTED] - S [REDACTED], R [REDACTED] str. ■,

Klägerin und Berufungs-
klägerin,

- vertreten durch: Rechtsanwalt Prof. Dr. [REDACTED] -

gegen

Dr. Walter K [REDACTED], B [REDACTED], Ba [REDACTED],

Beklagten und Berufungs-
beklagten,

- vertreten durch: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der Erste Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 24. Mai 1955 unter Mitwirkung
des Präsidenten des Bundesgerichtshofs Dr.h.c. Weinkauff
und der Bundesrichter Dr. Bock, Dr. Nastelski, Dr. Weiß
und Dr. Nörr

für Recht erkannt:

Die Berufung gegen die Entscheidung des 1. Nichtig-
keitssenats des Deutschen Patentamtes vom 7. Oktober
1952 wird auf Kosten der Klägerin zurückgewiesen; je-
doch erhält der Anspruch 1 des Patent 761 827 zur
Klarstellung folgende Fassung:

25

- 2 -

"Schlafwagen mit Einzelabteilen zu beiden Seiten eines Mittelganges, die vom Abteilboden bis zum Wagendach durchgehen, mit längs liegenden Betten, dadurch gekennzeichnet, daß von je zwei oder drei hintereinander liegenden Einzelbettabteilen (A, B oder A, B, C) je ein vollständiges Abteil (B) um ein geringes Maß in der Höhenlage versetzt ist und die Fußenden der in etwa Sitzhöhe angebrachten Längsbetten der an das höher gelegene Abteil (B) angrenzenden Abteile (A oder A und C) in Nischen liegen, die unter die Sitze des höher gelegenen Abteils (B) eingezogen sind".

Von Rechts wegen

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.



JLaw – Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Tatbestand:

Der Beklagte ist eingetragener Inhaber des auf Grund der Verordnung vom 12. Mai 1943 (RGBl II, 150) mit Wirkung vom 7. August 1942 erteilten DRP 761 827. Das Patent ist gemäß § 15 des 1. Überleitungsgesetzes aufrecht erhalten worden. Es betrifft nach der Einleitung der Beschreibung einen Schlafwagen mit Einzelabteilen zu beiden Seiten eines Mittelganges und Längsbetten in üblicher Sitzhöhe. Seine Ansprüche lauten:

- 1) Schlafwagen mit Einzelabteilen zu beiden Seiten eines Mittelganges und längs liegenden Betten in üblicher Weise, dadurch gekennzeichnet, daß von je zwei oder drei oder mehr hintereinander liegenden Einzelbettabteilen (A, B, C) je ein vollständiges Abteil (B) in der Höhenlage versetzt ist und die Fußenden der Längsbetten aus den an das höher gelegene Abteil (B) angrenzenden Abteilen (A, C) unter den Boden (2) des höhergelegenen Abteils (B) eingezogen sind, so daß durch diese Anordnung die Baulänge dieser zwei oder drei oder mehr Abteile (A, B, C) kleiner ist als die Baulänge (L) der entsprechenden Anzahl hintereinander liegender Längsbetten.
- 2) Schlafwagen nach Anspruch 1), dadurch gekennzeichnet, daß jedes Bettlager (3, 4) unterteilt ist, so daß durch Herumschwenken der Einzelteilstücke um Drehachsen (12) Tagessitze (13) mit freiem Gangraum vor oder zwischen den Sitzen freigegeben oder hergestellt werden.
- 3) Schlafwagen nach Anspruch 1), dadurch gekennzeichnet, daß die Zugangstüren (19) zu den Abteilen in seitlichen Einbuchtungen (20) zwischen Mittelgang (G) und Abteilen (A, B, C) angeordnet sind, so daß diese Einbuchtungen seitliche Nischen als Ausweichstellen des dadurch schmaler zu haltenden Mittelganges bilden.

Der kennzeichnende Teil des Anspruches 1) behandelt drei verschiedene Ausführungsformen, und zwar Schlafwagen mit Gruppen aus zwei oder aus drei oder aus mehr als drei hintereinander liegenden, in bestimmter Weise ineinander-

geschachtelten Einbettabteilen. Die Klägerin hat im ersten Rechtszuge beantragt, den Anspruch 1) insoweit zu vernichten als er sich auf die erste und dritte Ausführungsform bezieht und demzufolge die Worte "je zwei oder" und "oder mehr" vor den Worten "hintereinanderliegenden Einzelbettabteilen" sowie die Worte "zwei oder" und "oder mehr" vor dem Worte "Abteile" zu streichen. Zur Begründung ihrer auf § 13 Abs 1 Nr 1 und Abs 2 PatG gestützten Klage hat sie vorgebracht: Der dem Streitpatent zugrunde liegende Gedanke, in Schlafwagen durch Verschachtelung hintereinanderliegender Einbettabteile an Raumlänge zu sparen, sei im Zeitpunkt der Anmeldung des Streitpatents nicht mehr neu gewesen. Die Verschachtelung von jeweils zwei hintereinanderliegenden Einbettabteilen (erste Ausführungsform) sei durch die französische Patentschrift 374 713 und die amerikanische Patentschrift 2 208 679, welche letztere insbesondere ebenso wie das Streitpatent auch in der Höhenlage zueinander versetzte Einbettabteile zeige, die Verschachtelung von mehr als drei hintereinanderliegenden Einbettabteilen durch die amerikanische Patentschrift 1 635 447 vorweggenommen worden. Der angegriffene Teil des Streitpatents habe angesichts dieses Standes der Technik auch keinen technischen Fortschritt gebracht; zudem fehle insoweit die erforderliche Erfindungshöhe.

Der Beklagte hatte dem Antrage zunächst in vollem Umfange widersprochen. In der mündlichen Verhandlung vor dem Nichtigkeitssenat des Deutschen Patentamts hat er jedoch anheim gegeben, den ersten Anspruch durch Streichung der Worte "oder mehr" zu vernichten, soweit er die vorbezeichnete dritte Ausführungsform betrifft. Im übrigen hat er geltend gemacht: Der Gedanke, bei Schlafwagen mit Längsbetten durch Verschachtelung hintereinanderliegender Abteile Raumlänge einzusparen, sei allerdings bei Anmeldung des Streitpatents bekannt gewesen. Indessen komme es auf die besondere Ausführung der Verschachtelung an. Das Streit-

patent habe es sich zum Ziel gesetzt, die Schlaflager in üblicher Sitzhöhe anzuordnen. Dies werde dadurch erreicht, daß nur die Fußenden der Betten der unteren Abteile unter den Boden der höher gelegten Abteile eingezogen würden. Eine solche Anordnung sei am Tage der Anmeldung des Streitpatents neu, fortschrittlich und erfinderisch gewesen. Die Anordnung nach der französischen Patentschrift 374 713 sehe nur in je einem von zwei benachbarten Abteilen ein Bett in üblicher Sitzhöhe vor, während das Bett in dem anderen Abteil hochliegend sei und nur mittels Trittstufen oder mit Hilfe eines Stuhles bestiegen werden könne. Auch seien die beiden Abteile nicht in der Höhenlage versetzt. Die amerikanische Patentschrift 2 208 679 zeige zwar paarweise mit einem Höhenunterschied der Fußböden ineinandergeschachtelte Einbettabteile, jedoch sei auch hier das Bett in dem höher liegenden Abteil hochliegend und nur das Bett in dem unteren Abteil in üblicher Sitzhöhe angeordnet. Bei den Ausführungsformen nach der amerikanischen Patentschrift 1 635 467, die nahezu um die halbe Höhe gegeneinander verschobene Einbettabteile aufwiesen, seien nicht nur die Fußenden der Längsbetten der tiefer gelegenen Abteile, sondern auch deren Kopfenden unter den Boden der höher gelegenen Abteile eingezogen. Das habe aber eine unzumutbare Raumbeengung für die Fahrgäste zur Folge. Der leitende Gedanke des Streitpatents, die Längsbetten in üblicher Sitzhöhe anzuordnen und zu diesem Zweck nur die Fußenden der Betten der unteren Abteile unter den Boden des höher gelegenen Nachbarabteils einzuziehen, werde durch diese Veröffentlichung nicht vorweggenommen. Die klare und einfache Anordnung des Streitpatents sichere gegenüber den Vorveröffentlichungen den Reisenden trotz erheblicher Raumersparnis den Vorteil größerer Bequemlichkeit und ausreichender Bewegungsfreiheit. Sie bedeute einen erheblichen technischen Fortschritt, der nicht ohne erfinderisches Bemühen habe erreicht werden können, und den auch die Klägerin

in ihren Veröffentlichungen über ihre unter Verwendung des Streitpatents von der Firma C. We [REDACTED] & Co. in Ka [REDACTED] gebauten neuen Einbettschlafwagen anerkannt habe.

Der Beklagte hat anheim gestellt, zur Klarstellung im ersten Anspruch des Streitpatents hinter dem Worte "Einzelbettabteile" die Worte "mit Betten in üblicher Sitzhöhe" sowie vor den Worten "die Fußenden" das Wort "nur" einzufügen.

Die Klägerin hat gegenüber dem Vorbringen des Beklagten ausgeführt, der Erfinder des Streitpatents habe nach dem Inhalt der Patentschrift lediglich den Gedanken als neu angesehen, durch Verschachtelung von Abteilen mit Längsbetten Raumlänge einzusparen. Die Patentschrift lasse dagegen nicht ersehen, daß die - im übrigen nicht einmal erzielte - übliche Sitzhöhe der Betten wesentliches Merkmal der Erfindung habe sein sollen.

Der 1. Wichtigkeitssenat des Deutschen Patentamts hat der Klage unter Abweisung im übrigen und unter Teilung der Verfahrenskosten teilweise dahin stattgegeben, daß das Streitpatent im Gebiete der Bundesrepublik nur in dem Umfange geltend gemacht werden kann, der sich aus folgender Fassung des Anspruchs 1) ergibt:

"Schlafwagen mit Einzelabteilen zu beiden Seiten eines Mittelganges, die vom Abteilm Boden bis zum Wagendach durchgehen, und mit längs liegenden Betten, dadurch gekennzeichnet, daß von je zwei oder drei hintereinander liegenden Einzelbettabteilen (A, B oder A, B, C) je ein vollständiges Abteil (B) in der Höhenlage versetzt ist und die Fußenden der in etwa Sitzhöhe angebrachten Längsbetten der an das höher gelegene Abteil (B) angrenzenden Abteile (A oder A und C) unter einen Teil des höher gelegenen Abteils (B) eingezogen sind, der sich unmittelbar unter dem in Sitzhöhe angebrachten Bett des höher gelegenen Abteils befindet".

Er hat ausgeführt: Die Ausführbarkeit von Schlafwagen mit Einbettabteilen für Gruppen mit mehr als drei hintereinander

liegenden Abteilen (dritte Ausführungsform) sei durch das Streitpatent nicht offenbart worden, so daß der diese Ausführungsform betreffende Teil des ersten Anspruchs zu vernichten gewesen sei. Der verbleibende Teil dieses Anspruchs stimme, soweit er mit der Klage angegriffen werde (erste Ausführungsform), seinem Wortlaute nach zwar mit den Ausführungsformen der Fig. 1 und 12 der amerikanischen Patentschrift 1 635 467 überein und habe schon aus diesem Grunde in der vorliegenden Form nicht bestehen bleiben können. Das Streitpatent habe indessen nach dem Gesamtinhalt der Patentschrift die Lehre offenbart, bei Schlafwagen mit Einzelabteilen zu beiden Seiten eines Mittelganges, die vom Abteilm Boden bis zum Wagendach durchgehen, und mit längs liegenden Betten von je zwei oder drei hintereinanderliegenden Einzelbetten je ein vollständiges Abteil in der Höhenlage zu versetzen und die Fußenden der in etwa Sitzhöhe angebrachten Längsbetten der an das höher gelegene Abteil angrenzenden Abteile unter einen Teil des höher gelegenen Abteils einzuziehen, der sich unmittelbar unter dem in Sitzhöhe angebrachten Bett des höher gelegenen Abteils befindet. Diese Lehre, die in dem ersten Anspruch wegen der Beeinträchtigung des Prüfungsverfahrens durch die Kriegsverhältnisse nur unvollkommenen Ausdruck gefunden habe, sei durch die Entgegenhaltungen nicht vorweggenommen worden, auch sei sie fortschrittlich und von erfinderischer Höhe. Demgemäß habe der erste Anspruch einschränkend und zugleich klarstellend abgeändert und die weitergehende Klage abgewiesen werden müssen.

Gegen diese Entscheidung hat die Klägerin form- und fristgerecht Berufung mit dem Antrage eingelegt, die Entscheidung aufzuheben, soweit sie zu ihren Ungunsten ergangen ist, und in der neu festgelegten Fassung des ersten Anspruchs in Zeile 4 die Worte "je zwei oder" zu streichen. Mit Schriftsatz vom 28. Oktober 1954 hat sie diesen Antrag dahin erweitert, daß nunmehr gebeten wird, unter Aufhebung des an-

gefochtenen Urteils den neugefaßten Anspruch 1 des Patentes 761 827 in vollem Umfange für nichtig zu erklären. Hilfsweise hat sie zur Erwägung anheimgegeben, ob es nicht angebracht sei, den ersten Anspruch auch ohne dahingehenden Antrag in vollem Umfange zu vernichten.

Die Klägerin wiederholt ihr früheres Vorbringen und hält dem Streitpatent weiter die USA-Patentschrift 2 229 608 und eine in der Ausgabe der Zeitschrift "Railway Age" vom 25. April 1942 auf S 822 und 826 unter der Überschrift "Pullmann Car with 24 rooms being tested" erschienene Veröffentlichung entgegen, durch die der erste Anspruch des Streitpatents völlig vorweggenommen worden sei. Ferner bezieht sie sich auf vom 25. November und 8. Dezember 1937 datierte Zeichnungen sowie auf Lichtbilder eines Beiwagens zum Meßwagen für Schnellfahrtversuche. Sie behauptet, daß dieser Wagen, den der damalige Reichsbahnrat Mielich entworfen habe und der wesentliche Merkmale des Streitpatents vorwegnehme, im Inlande offenkundig vorbenutzt worden sei. Zur Frage der Erfindungshöhe legt sie eine eidesstattliche Versicherung des Direktors Dr.-Ing. Erich Le [REDACTED] vor, wonach ihre nach dem Vortrage des Beklagten der Lehre des Streitpatents entsprechenden Einbettabteil-Schlafwagen schon vor der Ausgabe der Streitpatentschrift (24. November 1950) gebaut worden seien. Sie folgert daraus, daß sich die in diesen Schlafwagen verwirklichte Bauart für den Fachmann rein konstruktiv aus dem bekannten Stande der Technik ergeben habe. Im übrigen macht sie geltend: Das vom Nichtigkeitssenat in den Oberbegriff des neu gefaßten ersten Anspruchs aufgenommene Merkmal "Einzelabteile, die vom Abteilm Boden bis zum Wagendach durchgehen", mit dem allein die Neufassung des ersten Anspruchs in der angefochtenen Entscheidung gegenüber der amerikanischen Patentschrift 1 635 467 abgegrenzt werde, sei durch das Streitpatent nicht offenbart worden. Das Merkmal bedeute zudem keinen technischen Fortschritt. Auch handele es sich dabei

angesichts des vorbekannten Standes der Technik lediglich um eine handwerkliche Maßnahme ohne erfinderischen Gehalt.

Der Beklagte tritt dem entgegen. Er hält die Ausdehnung des Klagebegehrens für unzulässig und bittet um Zurückweisung der Berufung. Hilfsweise stellt er anheim, zur deutlicheren Abgrenzung gegenüber der entgegengehaltenen Veröffentlichung aus der Zeitschrift "Railway Age" und zur Klarstellung dem Anspruch 1) etwa folgende Fassung zu geben:

"Schlafwagen mit Einzelabteilen zu beiden Seiten eines Mittelganges, die vom Abteilboden bis zum Wagendach durchgehen, und mit längs liegenden Betten, dadurch gekennzeichnet, daß von je zwei oder drei hintereinanderliegenden Einzelbettabteilen (A, B oder A, B, C) je ein vollständiges Abteil (B) in der Höhenlage versetzt ist und ausschließlich die Fußenden der in etwa Sitzhöhe angebrachten unterteilten und in Tagessitze umwandelbaren Längsbetten der an das höher gelegene Abteil (B) angrenzenden Abteile (A oder A und C) nur unter einem Teil des höher gelegenen Abteils (B) eingezogen sind, der sich unmittelbar unter dem in Sitzhöhe angebrachten Bett des höher gelegenen Abteils befindet".

Prof. Dr.-Ing. P. Riebensahm, Berlin-Charlottenburg, hat auf Anordnung des Senats ein schriftliches Gutachten erstattet und ist in der mündlichen Verhandlung als Sachverständiger vernommen worden.

Die Klägerin hat Privatgutachten des Ministerialrats Dr.-Ing. Wi. [REDACTED] und des Prof. Dr.-Ing. K. Ko. [REDACTED], Ka. [REDACTED], der Beklagte Privatgutachten des Dr.-Ing. e.h. Gustav Ha. [REDACTED] überreicht.

Entscheidungsgründe:

I. Gegen die Zulässigkeit der in der Berufungsinstanz nach Ablauf der Berufsungsfrist erfolgten Ausdehnung des Klagebegehrens auf die völlige Vernichtung des im ersten Rechtszuge nur zu einem Teil angegriffenen ersten Anspruches

des Streitpatents bestehen keine durchgreifenden Bedenken. Es handelt sich hierbei nicht um eine Klageänderung, die die Zustimmung des Beklagten oder die Bejahung der Sachdienlichkeit zur Voraussetzung hätte (RG MuW 1939, 215 /2197), sondern um eine ohne Änderung des Klagegrundes erfolgte Erweiterung des Klageantrages, die nach § 268 Ziff 2 ZPO nicht als eine Änderung der Klage anzusehen ist und weder der Zustimmung des Beklagten noch der Prüfung und Bejahung der Sachdienlichkeit bedarf. Ist eine Nichtigkeitsklage, wie im vorliegenden Falle, von Anfang an auf den Mangel der Neuheit der Erfindung gestützt worden, so ist Klagegrund dieser Mangel selbst und nicht die einzelne Vorveröffentlichung, aus der er hergeleitet wird. Die Anführung neuer Vorveröffentlichungen bedeutet keine Klageänderung. Daraus folgt aber, daß auch die mit Rücksicht auf die Anführung weiterer Vorveröffentlichungen erfolgende Übergang von der teilweisen zur umfassenden Anfechtung jedenfalls dann keine Klageänderung enthält, sondern sich lediglich als eine Erweiterung des Klageantrages im Sinne des § 268 Ziff 2 ZPO darstellt, wenn die Anfechtung sich, wie im vorliegenden Falle, gegen ein und denselben Anspruch richtet (RGZ 61, 205).

Nach ständiger Rechtsprechung des Reichsgerichts ist im Nichtigkeitsverfahren die Klageerweiterung in der Berufungsinstanz allerdings nur dann zulässig, wenn sie innerhalb der Berufungsfrist (§ 42 Abs 1 S 2 PatG) erfolgt (RG Bl 04, 219; MuW 1931, 217 /2187; GRUR 1932, 584 /5857; vgl auch MuW 1941, 16; ebenso Krauß-Katluhn-Lindenmaier Anm 4 zu § 42 PatG; Benkard, Anm 2 a zu § 42 PatG; Tetzner, Anm 7 zu § 42 PatG; abw Reimer, Anm 8 c zu § 42 PatG). Der erkennende Senat vermag sich dieser Rechtsprechung jedoch nicht anschließen.

Das Reichsgericht hat sich bei seiner Auffassung ersichtlich von der Erwägung leiten lassen, daß im Nichtigkeitsverfahren mit Rücksicht auf die Eigenart dieses Ver-

fahrens der Streitstoff für die Berufungsinstanz endgültig durch die innerhalb der Berufungsfrist gestellten Anträge umgrenzt werden müsse. Diese Erwägung, die in gleicher Weise der älteren Rechtsprechung des Reichsgerichts zugrunde gelegen hat, derzufolge im Nichtigkeitsverfahren keine Anschlußberufung zulässig war, hat indessen ihre Bedeutung verloren, nachdem das Reichsgericht und ihm folgend auch der erkennende Senat dazu übergegangen sind, die Anschlußberufung auch für das Nichtigkeitsverfahren zuzulassen (RGZ 158, 1; 170, 182; BGH GRUR 1953, 88). Denn da die Einlegung der Anschlußberufung nicht fristgebunden und grundsätzlich noch bis zum Schluß der mündlichen Verhandlung zulässig ist, kann das Berufungsverfahren nunmehr auch nach Ablauf der Berufungsfrist noch mit neuem Streitstoff belastet werden. Eine endgültige Umgrenzung des Streitstoffes wird daher durch die innerhalb der Berufungsfrist gestellten Berufungsanträge nicht mehr bewirkt. Die Gründe, die in der Frage der Zulassung der Anschlußberufung letztlich zu jenem Wandel der Rechtsprechung geführt haben, treffen auch für die Frage zu, ob im Berufungsverfahren die Klageerweiterung noch nach Ablauf der Berufungsfrist zuzulassen ist. Das Reichsgericht (RGZ 158, 1/37) ist davon ausgegangen, daß die Anschlußberufung es ermögliche, Tatumstände voll zu berücksichtigen, die erst im Laufe des Berufungsverfahrens in den Prozeß eingeführt und bewiesen worden seien, und daß die Zivilprozeßordnung mit der Anschlußberufung ein Mittel geschaffen habe, das geeignet sei, der im Laufe des zwischen den Parteien anhängigen Rechtsstreits erkennbar gewordenen Wahrheit zum Siege zu verhelfen. Das Reichsgericht führt alsdann aus, daß es bei der Bedeutung, die der Aufrechterhaltung oder Beseitigung eines Schutzrechtes für die Allgemeinheit zukomme, in noch höherem Maße geboten sei, im Nichtigkeitsverfahren dem Erfinder oder dem Nichtigkeitskläger jeden für diesen Zweck geeigneten Rechtsbehelf zugänglich zu machen und daß deshalb die Ausschließung der Anschlußberufung im Nichtigkeitsverfahren nicht gerecht-

fertigt werden könne. Auch die Klageerweiterung ist aber im Nichtigkeitsverfahren - ebenso wie die Anschlußberufung - ein Mittel, das der materiellen Wahrheit zum Siege verhelfen kann. In den Fällen, in denen der Nichtigkeitskläger im ersten Rechtszuge mit einer nur auf Teilvernichtung eines Anspruchs gerichteten Klage abgewiesen worden ist und in der Berufungsinstantz sich der gesamte, zunächst nur teilweise angegriffene Anspruch als schutzunwürdig erweist, ist sie sogar der dazu allein taugliche Rechtsbehelf. Im ordentlichen Zivilprozeß ist die Klageerweiterung ohne Fristbegrenzung nach den §§ 268 Ziff 2, 523 ZPO auch in der Berufungsinstantz zulässig (RGZ 148, 131; Stein-Jonas-Schönke; Anm IV 1 a zu § 519 ZPO). Das läßt es aber bei der Bedeutung, der gerade im Nichtigkeitsverfahren der Durchsetzung der materiellen Wahrheit im Interesse der Allgemeinheit zukommt, angezeigt erscheinen, sie dort ebenso wie die Anschlußberufung, und zwar ohne Fristbegrenzung, zugelassen. Dazu nötigt im übrigen auch die Erwägung, daß der Nichtigkeitskläger als Berufungsbeklagter nach Zulassung der Anschlußberufung ohne weiteres mittels dieses Rechtsbehelfs eine Klageerweiterung vornehmen kann und nicht einzusehen ist, weshalb er dazu in der Rolle des Berufungsklägers nicht in der Lage sein sollte. Die Bestimmung des § 1 der VO betreffend das Berufungsverfahren beim Reichsgericht in Patentsachen vom 30. September 1936 (RGBl II S 316) steht dem nicht entgegen. Wenn es dort heißt, daß die Berufungsschrift die Berufungsanträge enthalten müsse, so wird dadurch eine nachträgliche Erweiterung der Berufungsanträge, sofern sie sich im Rahmen des § 268 Ziff 2 ZPO hält, ebensowenig ausgeschlossen, wie die Klageerweiterung im ordentlichen Zivilprozeß in der Berufungsinstantz für die Zeit nach Ablauf der Begründungsfrist durch die insoweit mit § 1 der VO vom 30. September 1936 inhaltlich übereinstimmende Vorschrift des § 519 Abs 3 Ziff 1 ZPO ausgeschlossen wird. Einer etwaigen mißbräuchlichen Ausnutzung der hiernach zulässigen Klageerweiterung kann - ebenso wie im Falle der Anschlußberufung

(RGZ 158, 1 57) - mittels der Bestimmung der §§ 1 und 7 der VO vom 30. September 1936, gegebenenfalls in Verbindung mit den Bestimmungen der Zivilprozeßordnung über verspätetes Vorbringen begegnet werden.

II. Da der Beklagte keine Berufung eingelegt hat, ist die angefochtene Entscheidung insoweit rechtskräftig geworden, als sie zu seinem Nachteil ergangen ist. Die in dem ursprünglichen Anspruch 1) des Streitpatents gekennzeichnete (dritte) Ausführungsform mit mehr als drei ineinandergeschachtelten Abteilen, hinsichtlich deren der erste Anspruch durch die angefochtene Entscheidung vernichtet worden ist, kann daher im folgenden außer Betracht gelassen werden.

III. Der Erfinder des Streitpatents ist nach der Patentbeschreibung von der Notwendigkeit ausgegangen, in Schlafwagen Einbettabteile auch für Fahrgäste der 2. Wagenklasse einzuführen (S 1 Z 5-7 der Patentbeschreibung). Er bemerkt, daß diese Notwendigkeit zu einer Reihe von Sonderbauarten geführt habe, die aus dem grundlegenden Bestreben entstanden seien, durch besondere Anordnungen eine möglichst große Anzahl von Einbettabteilen unterzubringen, um die Platzausnutzung und damit die Wirtschaftlichkeit der Einbettwagen derjenigen der bisherigen Schlafwagen mit Zweibettabteilen (mit Unter- und Oberbett) anzunähern oder gleichzustellen (S 1 Z 8-16). Als bekannte Anordnungen von Einbettschlafwagen verzeichnet er solche mit hochliegenden, über den Seiten- oder Mittelgang hinausragenden oder mit tiefliegenden - teilweise unter dem Boden des höher gelegten Seiten- oder Mittelganges angebrachten - Querbetten, ferner einstöckige Bauarten mit zusammenklappbaren Querbetten, eineinhalbstöckige Bauarten, bei denen Einzelabteile mit Querbetten in der Höhenlage versetzt bzw. verschachtelt seien, und schließlich doppelstöckige Bauarten mit in zwei Stockwerken übereinander angeordneten und vom gemeinsamen Seitengang durch Stufen zu-

gänglichen Querbetten in Einbettabteilen (S 1 Z 17 bis S 2 Z 4). Alle diese Anordnungen empfindet er als unzulänglich, da sie der Forderung, im Einbettschlafwagen möglichst die gleiche Anzahl Betten unterzubringen wie in den bisher üblichen Zweibettabteil-Schlafwagen nur unvollkommen oder nur mit sehr verwickelter Bauart gerecht würden (S 2 Z 5-11). Er hat sich die Aufgabe gestellt, dieses Ziel mit einer besseren Bauart, und zwar bei einem Einbettabteil-Schlafwagen mit Längsbetten (S 1 Z 1-4), zu erreichen. Zur Lösung dieser Aufgabe schlägt er vor, von je zwei oder drei hintereinander liegenden Einbettabteilen je ein vollständiges Abteil in der Höhenlage zu versetzen und die Fußenden der Längsbetten aus den an das höher gelegene Abteil angrenzenden Abteilen unter den Boden des höher gelegenen Abteils einzuziehen, so daß die Baulänge dieser zwei oder drei Abteile kleiner ist als die Länge einer entsprechenden Anzahl hintereinanderliegender Einzelbetten (S 2 Z 24-35). Wie der gerichtliche Sachverständige überzeugend ausgeführt hat, beschränkt sich indessen das Streitpatent nicht auf die Lehre, durch die im ersten Anspruch vorgeschlagene Verschachtelung der Abteile einen Längengewinn zu erzielen. Der Durchschnittsfachmann entnimmt der Patentschrift vielmehr Anweisungen, durch die der allgemeine Vorschlag des ersten Anspruches unter teilweiser Berichtigung ergänzt und eine besondere Art der Verschachtelung offenbart wird, die nicht nur einen bloßen Längengewinn ergibt, sondern darüber hinaus zu einer vorteilhaften Gesamtausbildung der ineinandergeschachtelten Einbettabteile führt.

Die mit dem Streitpatent erstrebte Raumgestaltung ergibt sich aus Abb 1 der Patentschrift. Diese zeigt einen Querschnitt durch drei in der Wagenlängsrichtung hintereinanderliegende Abteile (zweite Ausführungsform) mit starken senkrechten Linien für die Trennwände und starken horizontalen Linien für die Fußböden und die Decken. Die beiden senk-

rechten Trennlinien zwischen den drei Abteilen sind in der Nähe der Fußboden zweimal abgewinkelt. Der ebene Teil des Fußbodens des mittleren Abteils liegt um ein bestimmtes Maß höher als die Fußböden der beiden angrenzenden Abteile. Für den Fachmann geht hieraus in Verbindung mit der in Abb 1 dargestellten und auf S 2 Z 101-122, S 3 Z 1 und 2 erläuterten Anordnung der Betten- und Tagessitze hervor, daß den - entsprechend dem Vorschlage des ersten Anspruchs - ineinandergeschachtelten Abteilen trotz der Verschachtelung der Charakter vollständiger Abteile gewahrt bleiben soll. Das mittlere Abteil ist zwar infolge der Höherlegung des Fußbodens niedriger als die beiden angrenzenden Abteile. Es ist aber seitlich von Wänden begrenzt, die - jedenfalls dem Anscheine nach - vom Fußboden bis zum Wagendach durchgehen, da die - nach Abb 2 übrigens auf die Bettbreite begrenzten - Einbuchtungen bei Tageeinstellung unter den Sitzen, bei Nachteinstellung unter dem Bett liegen und daher weder bei Tag noch bei Nacht merklich in Erscheinung treten. Es ist damit, wie in Anspruch 1) bemerkt wird, ein "vollständiges Abteil" höher gelegt worden. Die beiden angrenzenden Abteile haben normale Höhe und sind lediglich um die Ausbuchtung an der Trennwand nach dem mittleren Abteil schmaler als dieses. Diese Ausbuchtungen (Nischen) werden bei Tag durch die Tagessitze verdeckt, bei Nacht durch das Fußende des Bettes ausgefüllt, so daß sie nicht störend empfunden werden. Auch hier wird daher trotz der Verschachtelung der Eindruck eines "vollständigen Abteils" erweckt. Die Tiefe der Nischen ist aus der Abbildung 1) mit hinreichender Annäherung zu bestimmen. Sie ergibt sich aus der allgemein festliegenden Bettlänge von etwa 1,90 m und dem Umstande, daß die Nischen nur etwa bis zur Mitte der Tagessitze des mittleren Abteils reichen, also nicht das gesamte höher gelegene Abteil unterziehen. Der gerichtliche Sachverständige schätzt sie zutreffend auf etwa 0,40 m. Wird für das höher gelegene mittlere Abteil - ausgehend von der Bettlänge - eine Länge von 1,95 m

angesetzt, so ergibt sich für die angrenzenden Abteile eine Länge von 1,55 m, die als ausreichend angesprochen werden kann und, wie der gerichtliche Sachverständige zutreffend bemerkt, die Anbringung großflächiger Fenster gestattet. Die Klägerin glaubt allerdings der Auffassung, daß die entsprechend dem Streitpatent ineinandergeschachtelten Abteile jeweils von bis zur Wagendecke durchgehenden Wänden begrenzt seien, durch den Hinweis auf die in Abb 1 der Patentschrift im oberen Teil eingezeichneten dünnen horizontalen Linien (je zwei in den Abteilen A und C, eine in dem mittleren Abteil B), entgentreten zu können. Diese Linien sind jedoch weder mit Bezugszeichen versehen noch in der Beschreibung erwähnt worden. Wie der gerichtliche Sachverständige mit Recht ausführt, besteht daher weder Anlaß noch Berechtigung, sie als Darstellung einer Zwischendecke oder anderer, die Höhe der Räume verkleinernden Einbauten anzusehen.

Das Streitpatent geht ferner, worüber der erste Abschnitt der Beschreibung keinen Zweifel läßt, davon aus, daß die Betten in sämtlichen Abteilen "in üblicher Sitzhöhe" anzuordnen sind. Der Begriff "Betten in üblicher Sitzhöhe" ist allerdings ziffernmäßig nicht völlig eindeutig zu bestimmen, da für die Sitzhöhe keine allgemein gültigen Maße festgelegt sind. Stellt man ihn aber den für Schlafwagen möglichen Extremen - auf dem Fußboden liegende Betten einerseits und hochliegende, durch Trittstufen zu ersteigende Betten andererseits - gegenüber, so gibt er trotz dieses Mangels mit für die Zwecke des Streitpatents hinreichender Bestimmtheit die Vorstellung wieder, die sich der Erfinder über die Höhe der Betten gemacht hat. Ersichtlich ist eine Höhe gemeint, die ein Sitzen wie auf einem Stuhl oder Sessel gestattet und die, mag auch die Sitzhöhe eines Stuhls im allgemeinen etwa 45 cm betragen, doch einen gewissen, nicht zu eng zu bemessenden Spielraum nach oben oder unten offen läßt. Es bestehen danach keine Bedenken, den Begriff mit

der angefochtenen Entscheidung durch die Fassung "in etwa Sitzhöhe" wiederzugeben.

Durch die Höhe der Betten wird einerseits die Höhe der Ausbuchtungen (Nischen) festgelegt, mit denen die normal gelegenen Abteile in das höher gelegte Nachbarabteil hineinragen. Sie muß so groß sein, daß über der Bettfläche noch genügend Raum für die Füße des liegenden Fahrgastes, für eine gewisse Bewegungsfreiheit und für die Bettdecke bleibt. Nach der zutreffenden Annahme des gerichtlichen Sachverständigen sind hierfür etwa 0,40 m in Rechnung zu stellen, so daß sich beispielsweise bei einer Höhe der Bettoberfläche des unteren Bettes von 30 cm eine lichte Höhe von 70 cm für die Nische ergibt. Andererseits wird durch die Betthöhe das Ausmaß bestimmt, um das der Fußboden des in der Höhenlage versetzten Abteils höher gelegt werden muß. Denn das Bett dieses Abteils kann nur in dem Raum über den Nischen (von hier aus gesehen: Einbuchtungen) liegen. Die optimal tiefste Lage ist gegeben, wenn es unmittelbar auf den Nischen aufliegt. Soll das Bett im Verhältnis zum Fußboden in etwa Sitzhöhe liegen, so muß der Fußboden hochgezogen werden, bis diese Höhe erreicht ist. In Anspruch 1) des Streitpatents kommt dies in den Worten zum Ausdruck, daß je ein vollständiges Abteil - also ein Abteil in unveränderter Gestalt mit den Tagessitzen bzw. dem Bett - in der Höhenlage zu versetzen sei. Aus dem erkennbaren Bestreben des Streitpatents, eine möglichst vorteilhafte Gesamtausgestaltung zu erzielen, ist schließlich die Forderung herzuleiten, das Ausmaß der Höhenversetzung in mäßigen Grenzen zu halten, da anderenfalls der Zugang zu dem höher gelegenen Abteil erschwert und auch die Deckenhöhe dieses Abteils unvorteilhaft beeinträchtigt würde. Die Beschreibung des Streitpatents bezeichnet damit übereinstimmend auf S 2 Z 88-92 als einen Vorteil der vorgeschriebenen Anordnung eine Höherlegung "nur in verhältnismäßig geringfügigem Maße, so daß in der Regel nur eine einzige Stufe für den Zugang zu diesem höher gelegenen Abteil vom Mittelgang

aus erforderlich wird". In scheinbarem Widerspruch hierzu heißt es allerdings in Anspruch 1) (S 3 Z 44-48), daß die Fußenden der Längsbetten aus den an das höher gelegene Abteil (B) angrenzenden Abteilen (A, C) unter den Boden (2) des höher gelegenen Abteils (B) einzuziehen seien. Wie der gerichtliche Sachverständige mit Recht ausführt, ist hier jedoch die Zahl (2) offensichtlich irrtümlich eingesetzt worden. Da der Fußboden des Abteils (B) - in der Regel - nur um eine Stufe höher liegen soll als der Boden des Mittelganges kann nicht angenommen werden, daß die Fußenden der Betten der angrenzenden Abteile unter dem Fußboden des höher gelegenen Abteils liegen sollen. Die angeführte Stelle des Anspruchs 1) ist deshalb dahin zu verstehen, daß die Fußenden unter den an dieser Stelle zu einer Nische hochgezogenen Boden (2) einzuziehen sind. Dem entspricht auch die Beschreibung auf S 2 Z 67/68, wonach die Fußenden ... unter das erhöhte Abteil eingezogen werden.

Die erste Ausführungsform (Verschachtelung von je zwei Abteilen) ist in der Patentschrift nicht beschrieben oder dargestellt worden. Sie ist jedoch, wie die angefochtene Entscheidung zutreffend bemerkt, ohne weiteres aus der dargestellten Ausführungsform ersichtlich, so daß sie keiner besonderen Beschreibung und Darstellung bedurfte.

Der Durchschnittsfachmann entnimmt hiernach, wie in Übereinstimmung mit den Ausführungen des gerichtlichen Sachverständigen festzustellen ist, aus der Patentschrift die Lehre:

- 1) in einem Schlafwagen, der Einbettabteile zu beiden Seiten eines Mittelganges mit längs liegenden Betten hat, die Abteile gruppenweise zu zweien oder dreien miteinander zu verschachteln, und zwar
- 2) derart, daß in dem einen der zwei oder drei Abteile der Fußboden und mit ihm auch die Tagessitze bzw. das Bett, d.h. also ein "vollständiges Abteil", um ein geringes Maß höher gelegt wird, so daß

- 3) aus dem angrenzenden Abteil von der Trennwand eine Nische unter den Sitz des höhergelegten Abteils eingezogen werden kann, in die das Fußende des Bettes des angrenzenden Abteils gelegt wird,
- 4) dieses Abteil aber nicht höher zu legen, als daß über dem Bettfußende in der Nische genügend lichte Höhe für die Füße und das Deckbett besteht und die Sitze und Betten in allen Abteilen etwa in üblicher Höhe über dem Fußboden liegen können.

Die angefochtene Entscheidung erblickt ein weiteres Merkmal der Lehre des Streitpatents darin, daß sämtliche Abteile vom Abteilm Boden bis zum Wagendach durchgehen. Auch dieses Merkmal ist, wie die Ausführungen des gerichtlichen Sachverständigen ergeben, entgegen der Meinung der Klägerin, für den Fachmann durch die Abb 1 der Patentschrift hinreichend offenbart worden. Eine selbständige Bedeutung für die Kennzeichnung der Lehre des Streitpatents kommt ihm allerdings nicht zu, da es sich unmittelbar aus der im Streitpatent beschriebenen besonderen Art der Verschachtelung ergibt. In dessen bestehen keine Bedenken, es zur Klarstellung in Übereinstimmung mit der angefochtenen Entscheidung in den Oberbegriff des angegriffenen Anspruchs aufzunehmen.

IV. Die so gekennzeichnete Lehre war in ihrer Gesamtheit am Tage der Anmeldung des Streitpatents neu. Allerdings sind die einzelnen Merkmale dieser Lehre, insbesondere der Gedanke, in Schlafwagen hintereinanderliegende Abteile mit Längsbetten ineinander zu verschachteln, auch zu dem Zwecke, dadurch einen Längengewinn zu erzielen und die Verwendung von Einbettabteilen rentabel zu gestalten, mehrfach vorbeschrieben worden. Die Neuheit der Lehre des Streitpatents wird hierdurch aber nicht in Frage gestellt, da nach ständiger Rechtsprechung eine Neuheitsschädliche Vorwegnahme nur dann gegeben ist, wenn sämtliche erfindungswesentlichen Merkmale einer Kombinationserfindung in ein und derselben Vorveröffentlichung beschrieben worden oder Gegenstand ein und derselben inländischen offenkundigen Vorbenutzung gewesen

sind (BGH GRUR 1954, 107 109 mit Nachw). Diese Voraussetzung ist im vorliegenden Falle nicht erfüllt.

1) Die französische Patentschrift 374 713 vom 24. April 1907 betrifft ebenso wie das Streitpatent einen Schlafwagen mit Einbettabteilen, die zu beiden Seiten eines Mittelganges liegen und von diesem aus zu erreichen sind. Alle Abteile gehen bei Tageseinstellung von der Bodenfläche des Wagens bis zum Wagendach durch. Je zwei hintereinanderliegende Abteile sind paarweise derart miteinander verschachtelt, daß die Trennwand in annähernd halber Raumhöhe geteilt, der obere Wandteil in der Längsrichtung nach links, der untere nach rechts verschoben ist und beide Teile durch ein annähernd horizontales Stück miteinander verbunden sind. Dadurch sind zwei kastenartige Fächer - in der Patentschrift als "case" bezeichnet - von halber Raumhöhe übereinander entstanden. Das obere Fach ist durch eine Deckenfläche abgeschlossen, die nahe bei der Wagendecke liegt. Der dadurch entstandene niedrige Raum zur Wagendecke hin ist durch eine senkrechte Trennwand mit der Decke verbunden, so daß die beiden Abteile vollständig voneinander getrennt sind und in jedem Abteil eine breite Ablegenische entstanden ist. Die beiden Fächer sind bei Tageseinstellung abgedeckt, das obere durch eine Klapptür, das untere durch die Rücklehne des Tagessitzes. Infolgedessen sind beide Abteile bei Tageseinstellung glattwandig begrenzt (das Bettmaterial ist bei dieser Einstellung in den Fächern untergebracht). Für die Nachteinstellung werden die Kästen geöffnet, oben durch Herunterklappen der Tür, unten durch Heraufklappen des Sitzes. Die offenen Fächerräume kommen zu den Tagesräumen hinzu, und es ist Raum für je ein Längsbett geboten, von denen sich das eine nahe über dem Boden befindet, das andere in halber Raumhöhe liegt. Die Anordnung nach dieser Patentschrift weist zwar ebenso wie das Streitpatent eine Verschachtelung zweier hintereinanderliegender Einbettabteile auf. Abgesehen davon aber, daß diese

Verschachtelung nicht dazu dient, die Länge der beiden Abteile kürzer zu machen als zwei Bettlängen - an den Fußenden der Betten wird jeweils eine Länge zugegeben, so daß die Gesamtlänge jeder Gruppe etwa zwei Bettlängen entspricht -, die Abteile auch nicht in der Höhe gegeneinander versetzt sind, wird entgegen der Lehre des Streitpatents nicht erreicht, daß beide Betten in etwa Sitzhöhe liegen. Das eine Bett liegt zwar in der Nähe des Abteilbodens, das andere indessen etwa in halber Raumhöhe. Wie der gerichtliche Sachverständige mit Recht bemerkt, bedeutet das nichts anderes als die von jeher in Schlafwagen übliche Verwendung von Unter- und Oberbetten mit dem alleinigen Unterschied, daß die beiden Betten nicht in einem und demselben Abteil, sondern in getrennten Abteilen liegen. Schon aus diesem Grunde enthält die in Rede stehende Patentschrift keine Vorwegnahme der Lehre des Streitpatents, so daß auf die weiteren Unterschiede gegenüber dem Streitpatent, insbesondere auch auf die Folgerungen, die sich für die Höhe des unteren Bettes daraus ergeben, daß dieses mit dem Kopfende in das Nachbarabteil eingezogen ist, nicht eingegangen zu werden braucht.

2) Die dem Streitpatent ferner entgegengehaltene USA-Patentschrift 1 635 467 vom 12. Juli 1928 bezieht sich auf einen Schlafwagen mit längsliegenden Betten zu beiden Seiten eines Mittelganges, die in vollständig voneinander getrennten, oberen und unteren Abteilen, auch Kojen (berths) genannt, angeordnet sind. Der Erfinder geht von der Beobachtung aus, daß sich die Oberkojen der im Zeitpunkt der Anmeldung in den USA gebräuchlich gewesenen Schlafwagen mit Unter- und Oberkojen in nicht getrennten Abteilen keiner besonderen Beliebtheit erfreuten. Er hat sich die Aufgabe gestellt, einen Schlafwagen zu schaffen, dessen Oberkojen mindestens ebenso anziehend (attractive) seien wie die Unterkojen, gleichwohl aber bei gleicher Wagenlänge die gleiche Bettenzahl unterzubringen wie bisher (S 1 Z 5-19, 40-45). Das Mittel hierzu

erblickt er insbesondere in der Schaffung selbständiger, voneinander allseits getrennter und in "vertikaler Raumausnutzung" ineinander geschachtelter Einbettabteile, die den Reisenden genügend Raum auch zum Stehen geben (S 1 Z 85-92). Die Zielsetzung deckt sich insofern mit dem Streitpatent, als auch das Streitpatent bequeme und völlig voneinander getrennte Einbettabteile anstrebt. Die "vertikale Raumausnutzung" führt aber, wie der gerichtliche Sachverständige zutreffend ausführt, zu einer überaus verwickelten Bauart, die nicht als Vorwegnahme der Lehre des Streitpatents angesehen werden kann. Die beiden Bauarten unterscheiden sich grundsätzlich dadurch voneinander, daß die Bauart der USA-Patentschrift 16635 467 von zwei Reihen übereinander angeordneter Unter- und Oberabteile ausgeht und diese Abteile an der horizontalen Trennlinie miteinander verschachtelt, während das Streitpatent hintereinanderliegende Abteile an den vertikalen Trennwänden ineinander übergreifen läßt. Darauf beruht es insbesondere, daß bei der Anordnung nach dem Streitpatent alle Abteile, bei der der USA-Patentschrift nur die oberen vom Abteilboden bis zum Wagendach durchgehen. Entgegen der Meinung der Klägerin hat die angefochtene Entscheidung auf diesen Unterschied mit Recht Wert gelegt. Er ist nicht zufälliger Natur, sondern beruht auf der grundsätzlichen Unterschiedlichkeit der beiden Bauarten. Sicherlich ist es möglich, auch den Stehraum des unteren Abteils der USA-Patentschrift bis zum Wagendach durchzuziehen. Das würde aber, wie auch der Privatgutachter der Klägerin, Dr. -Ing. Wiens, in seinem Gutachten vom 26. Mai 1953 anerkennt, für den Fahrgast des unteren Abteils keinen Vorteil mit sich bringen, während in dem oberen Abteil zwecklos Raum für eine Kofferablage verloren ginge. Im übrigen kommt es auf diesen Unterschied nicht allein an, da die beiden Anordnungen sich auch in anderer Hinsicht voneinander unterscheiden.

Die USA-Patentschrift beschreibt zwei auf demselben Grundgedanken beruhende Ausführungsformen. Bei der ersten,

in Fig. 1-4 der Abbildungen dargestellten Ausführungsform wird der für die Aufnahme des Bettes bestimmte Raum des unteren Abteils in den beiden Enddritteln, also an Kopf und Fußende des Bettes, etwa in Schulterhöhe von dem oberen Abteil überlappt, nur das verbleibende mittlere Drittel hat die zum Stehen erforderliche lichte Höhe, die von dem gerichtlichen Sachverständigen auf etwa 2 m veranschlagt wird. Das Merkmal der Lehre des Streitpatents, nur das Fußende des Bettes in eine Nische zum höher gelegten Nachbarabteil einzuziehen, dem die Anordnung nach dem Streitpatent insbesondere den Vorteil verdankt, daß die nicht höher gelegten Abteile auf mehr als $3/4$ der Bettlänge vom Abteilboden bis zum Wagendach durchgehen, also auf diese Länge Raum zum Stehen bieten und damit den Eindruck eines normalen Abteils erwecken, ist mithin durch diese Ausführungsform nicht vorweggenommen. In unmittelbarem Anschluß an den zur Aufnahme des Bettes bestimmten Raum jedes der unteren Abteile der USA-Patentschrift befindet sich überdies jeweils ein Alkoven (Bezugsnummer 14 in Fig. 1, S 2 Z 109-121 der Patentbeschreibung), der bei Nachteinstellung zur Aufnahme des Tagessitzes dient und dessen Decke zugleich den Boden des Stehraums des darüber liegenden oberen Abteils bildet. Somit ist der gesamte Boden der oberen Abteile von Teilen der unteren Abteile unterzogen. Der Fußboden des Stehraumes der oberen Abteile liegt um die Höhe des Alkovens - nach zutreffender Schätzung des gerichtlichen Sachverständigen etwa 80 cm - über dem Wagenboden. Auch das Merkmal der Lehre des Streitpatents, die Nischen nur unter einen Teil des höher gelegenen Abteils, nämlich nur bis unter die Tagessitze zu führen, wird daher durch die USA-Patentschrift 1 635 467 nicht benutzt. Der durch dieses Merkmal gewonnene Vorteil verhältnismäßig geringfügiger Höhenversetzung ist denn auch bei der in Rede stehenden Ausführungsform dieser Patentschrift nicht gegeben. Die Höhenlage des Fußbodens der oberen Abteile (80 cm) bringt für die Fahrgäste dieser nur mit Hilfe von Steignischen zu

erreichenden Abteile nicht unbeträchtliche Unbequemlichkeiten mit sich und hat ferner zur Folge, daß die lichte Höhe des Stehraums der oberen Abteile selbst an der günstigsten Stelle nur etwa 1,95 m beträgt.

Die zweite Ausführungsform der USA-Patentschrift 1 635 467 wird in den Fig. 12-14 der Abbildungen dargestellt. Sie kommt dem Streitpatent zwar insofern näher, als hier nur jeweils das eine Ende des Bettraums der unteren Abteile von den oberen Abteilen in Schulterhöhe überlappt ist. Die Überlappung erstreckt sich aber auch hier über zwei Drittel der Bettlänge und wirkt sich daher für die Raumgestaltung ebenfalls dahin aus, daß als Stehraum in den unteren Abteilen nur ein Drittel der Bettlänge verbleibt. Auch bei dieser Ausführungsform wird im übrigen der gesamte Boden der oberen Abteile von Teilen der unteren Abteile in gleicher Weise wie bei der ersten Ausführungsform unterzogen. Sie kann daher ebenfalls nicht als neuheitsschädlich angesehen werden.

3) Die USA-Patentschrift 2 208 679 betrifft gleichfalls einen Schlafwagen mit Längsbett-Einzelabteilen zu beiden Seiten eines Mittelganges und bezweckt, eine "Höchstzahl von Passagieren" ohne die normalerweise in Schlafwagen bestehenden Unbequemlichkeiten unterzubringen. Sie sieht untere und obere Abteile vor, die zum Gang hin durch Vorhänge abzuschließen und von dort aus erreichbar sind. Je ein unteres und ein oberes Abteil sind völlig ineinandergeschachtelt, und zwar in der Weise, daß das untere Abteil sich in aufrechter L-Stellung befindet, das obere Abteil dagegen das Spiegelbild eines auf den Kopf gestellten L zeigt. Die Betten sind in den horizontalen L-Schenkeln angeordnet, deren Länge jeweils einer Bettlänge entspricht. Dadurch wird erreicht, daß sich die Länge der beiden ineinandergeschachtelten Abteile zusammen

in der Wagenlängsrichtung auf nur eine Bettlänge beläuft. Der jeweils in den vertikalen L-Schenkel ragende Teil der Betten kann in Richtung des horizontalen Schenkels hochgeklappt werden. Der vertikale Schenkel, in dem eine Sitzgelegenheit vorgesehen ist, wird dadurch als Tagesraum verfügbar. Die Lehre des Streitpatents wird durch diese Patentschrift nicht vorweggenommen. Die Patentschrift zeigt nicht die für das Streitpatent kennzeichnende Höherlegung eines vollständigen Abteils, d.h. eines Abteils in seiner unveränderten Gestalt, und verwendet ebensowenig die für das Streitpatent kennzeichnende Art der Verschachtelung des höher gelegenen Abteils mit dem oder den angrenzenden Abteilen. Das obere Abteil wird vielmehr vollständig von Teilen des unteren unterzogen, das untere von Teilen des oberen vollständig überdeckt. Demzufolge werden auch die Vorzüge der Anordnung des Streitpatents nicht erreicht: die unteren Abteile gehen nicht vom Abteilmittenboden bis zur Wagendecke durch, so daß sie nur über eine beschränkte Stehhöhe verfügen. Der Boden der oberen Abteile liegt unvorteilhaft hoch über dem Boden des Mittelganges, und die Betten dieser Abteile sind nicht im Sinne des Streitpatents in etwa Sitzhöhe, sondern nicht unwesentlich höher angeordnet. Auch die USA-Patentschrift 2 208 679 ist somit nicht neuheitsschädlich.

4) Die von der Klägerin im zweiten Rechtszuge vorgelegte USA-Patentschrift 2 229 608 vom 21. Januar 1941 betrifft nicht einen Schlafwagen mit Einbettabteilen. Sie beschreibt eine Vorrichtung, durch die in Abteilen mit vorzugsweise quer liegenden Ober- und Unterbetten das Oberbett bei Tageseinstellung so verlegt werden kann, daß es als Rückenlehne des als Sitzfläche verwendeten Unterbettes zu dienen vermag. Auch diese Patentschrift kann dem Streitpatent daher als neuheitsschädlich mit Erfolg nicht entgegengehalten werden.

5) Die von der Klägerin im zweiten Rechtszuge dem Streitpatent weiter entgegengehaltene, in Fotokopie vorgelegte druckschriftliche Vorveröffentlichung aus der Zeitschrift "Railway Age" vom 25. April 1942 S 822 und 826 bezieht sich auf einen Schlafwagen mit Einbettabteilen, die zu beiden Seiten eines Mittelganges liegen und mit Längsbetten versehen sind. Jedes zweite Abteil ist gegenüber dem benachbarten als Ganzes in der Höhenlage versetzt, und soll zwei Fuß, also etwa 60 cm, über dem Wagenboden liegen. Die Betten sind in beiden Abteilen, wie aus den Abbildungen auf S 826 ersichtlich ist, etwa in Sitzhöhe angeordnet. Das Bett des höher gelegten Abteils wird bei Tageseinstellung gegen die Wand zum Nachbarabteil geklappt, das Bett dieses Abteils liegt mit seinem Fußende in einer Nische unter dem höher gelegenen Abteil und wird bei Tageseinstellung unter die nach dem höher gelegenen Abteil führende Stufe geschoben, dessen Gesamtlänge es einnimmt. Die Veröffentlichung steht der Lehre des Streitpatents wesentlich näher als die oben erörterten Entgegenhaltungen, ohne indessen die kennzeichnenden konstruktiven Merkmale dieser Lehre sämtlich zu benutzen. Allerdings wird jedes zweite Abteil ebenso wie bei der ersten Ausführungsform des Streitpatents als "vollständiges Abteil" in der Höhenlage versetzt, und zwar zu dem erklärten Zweck, es mit dem Nachbarabteil derart verschachteln (dovetail) zu können, daß ein Längengewinn erzielt wird, ohne den für die Bequemlichkeit des Fahrgastes erforderlichen Raum opfern zu müssen (without sacrifice of the space needed for comfort). Beide ineinandergeschachtelten Abteile sollen - ebenso wie beim Streitpatent - praktisch dieselben Ausmessungen haben (practically the same dimensions). Deshalb ragt, wie aus den Abbildungen hervorgeht, nur das Fußende des Bettes des unteren Abteils unter das höher gelegte, so daß jenes nur um dieses Stück kürzer ist als dieses. Die insoweit

der des Streitpatents gleichartige Verschachtelung bringt es auch mit sich, daß sämtliche Abteile vom Abteilhoden bis zum Wagendach durchgehen. Die Veröffentlichung ist, wie übereinstimmend mit dem gerichtlichen Sachverständigen angenommen werden kann, gleichwohl nicht neuheitsschädlich. Die dort beschriebene Anordnung verwendet nicht das kennzeichnende Merkmal der Lehre des Streitpatents, das höher gelegene Abteil nur zu einem Teil vom Nachbarabteil her zu unterziehen. Infolgedessen befindet sich der Fußboden des höher gelegenen Abteils in unvorteilhafter Weise erheblich höher über dem Wagenboden als der Fußboden der entsprechenden Abteile des Streitpatents. Die Möglichkeit, das obere Abteil in der Regel über eine, allenfalls über zwei normale Treppenstufen zu erreichen, ist daher nicht gegeben. Vielmehr sind zwei hohe Trittstufen von je etwa 30 cm erforderlich, bei deren Begehung der Fahrgast sich an einem neben der Tür im Inneren des Abteils angeordneten senkrechten Handgriff festhalten muß. Auch ist die Verschachtelung auf Gruppen von jeweils nur zwei Abteilen (erste Ausführungsform des Streitpatents) begrenzt. Bei einer Verschachtelung von drei Abteilen bliebe kein Raum zum Wegschieben des Bettes aus dem zweiten unteren Abteil. Die Lehre des Streitpatents wird daher in ihrer Gesamtheit durch die Vorveröffentlichung nicht vorweggenommen.

6) Der in den Zeichnungen vom 25. November und 8. Dezember 1937 veranschaulichte "Mielich"-Wagen schließlich scheidet als neuheitsschädlich schon deshalb aus, weil er keine Verschachtelung von Abteilen aufweist. Auf die Frage, ob dieser Wagen im Sinne des § 2 PatG in Inlande offenkundig vorbenutzt worden ist, brauchte daher im Rahmen der Neuheitsprüfung nicht eingegangen zu werden.

V. Das Streitpatent hat auch, wie mit dem gerichtlichen Sachverständigen anzunehmen ist, die Technik bereichert,

also einen technischen Fortschritt gebracht. Der Erfinder hat die von ihm erstrebten Vorteile in vollem Umfange erreicht. Die nach dem Streitpatent konstruierten Schlafwagen zeigen trotz der Verschachtelung für alle Abteile eine günstige Raumgestaltung. Die Abteile sind von klarer und einfacher Linienführung und bieten dem Fahrgast nach allen Richtungen hin genügend Platz, ohne ihn - trotz der Verschachtelung - zu beengen. Sie lassen sich infolge der Klarheit der Linienführung gut belichten und durchlüften und gestatten die Anbringung großflächiger Fenster in allen Abteilen. Sämtliche Betten und Tagessitze liegen in etwa Sitzhöhe. Auch die höher gelegenen Abteile sind infolge des geringen Ausmaßes der Höherlegung bequem zu erreichen. Diese Vorteile werden in ihrer Gesamtheit bei keiner der Vorveröffentlichungen erzielt. Das bedarf hinsichtlich der USA-Patentschriften 1 635 467 und 2 208 679 schon wegen der verwickelten Bauart der dort beschriebenen Anordnungen, die den Raum für den Fahrgast beengend einschränkt und, zumal für den Benutzer der nur mit Trittstufen zu erreichen, den oberen Abteile erhebliche Unbequemlichkeiten mit sich bringt, sowie hinsichtlich des auf Längenersparnis durch Verschachtelung verzichtenden "Mielich"-Wagens keiner weiteren Ausführungen, trifft aber auch für die Anordnungen nach der französischen Patentschrift 374 713 und der Veröffentlichung aus "Railway Age" zu. Gegenüber der französischen Patentschrift zeigt die Anordnung des Streitpatents schon insofern einen wesentlichen technischen Fortschritt, als sie es gestattet, sämtliche Betten in etwa Sitzhöhe anzubringen. Gegenüber dem in "Railway Age" dargestellten Wagen ist sie technisch fortschrittlich, da das geringere Ausmaß der Höhenversetzung einen erheblich bequemeren Zugang zu den höher gelegten Abteilen ermöglicht und - bei gleichem Waggonprofil - eine größere lichte Höhe dieser Abteile zur Folge hat, als sie bei den entsprechenden Ab-

teilen des amerikanischen Wagens gegeben ist, ferner Raum für zwei Tagessitze in jedem Abteil geboten wird, während in den Abteilen des amerikanischen Wagens, wie der gerichtliche Sachverständige ausgeführt hat, jeweils nur ein Tagessitz angebracht werden kann, und sie schließlich die unter Umständen vorteilhafte Verschachtelung von jeweils drei hintereinanderliegenden Abteilen zuläßt. Nicht zu verkennen ist zwar, daß die Anordnung des Streitpatents auf den vorteilhaften Vorschlag der Vorveröffentlichung Verzicht leistet, ohne weiteres gebrauchsfertige und vom Reisenden selbst un-
schwer in Nacht- oder Tagstellung zu bringende Betten zu verwenden. Der mit diesem Verzicht in Kauf genommene Nachteil tritt aber gegenüber den erwähnten Vorteilen, von denen insbesondere dem geringeren Ausmaß der Höhenversetzung mit dem dadurch ermöglichten leichteren Zugang zu den höher gelegten Abteilen und dem gerade bei Waggonprofilen, wie sie in Deutschland üblich sind, bedeutsamen Gewinn an lichter Höhe in diesen Abteilen erhebliches Gewicht beizulegen ist, derart zurück, daß ein für die Begründung der Patentfähigkeit vollauf hinreichender technischer Fortschritt verbleibt.

VI. Der erkennende Senat ist schließlich auch zu der Auffassung gelangt, daß dem Streitpatent die erforderliche Erfindungshöhe zuzusprechen ist. Das Streitpatent enthält, wie der gerichtliche Sachverständige zutreffend ausgeführt hat, nicht etwa nur eine Aneinanderreihung von verschiedenen vorbekannten Merkmalen und von an sich nicht patentfähigen Einzelheiten, sondern stellt sich als Neuschöpfung eines zusammengesetzten, aber einheitlich ineinandergefügten technischen Gebildes mit neuer fortschrittlicher Wirkung sachlicher und wirtschaftlicher Art dar. Es offenbart eine Raumgestaltungsidee, durch die die Aufgabe, die sich der Erfinder in gleicher Weise wie die Erfinder der entgegengehaltenen Konstruktionen gestellt hat, einer besonders

glücklichen, allen Entgegenhaltungen überlegenen, zum Teil weitaus überlegenen Lösung zugeführt worden ist. Der Erfinder hat dabei allerdings auf im einzelnen bekannte Merkmale zurückgreifen können. Die Wertung seiner Leistung wird dadurch aber nicht entscheidend beeinträchtigt. Die Lösung bleibt - als Ganzes betrachtet - trotz jenes Umstandes gegenüber dem vorbekannten und als vorbekannt behaupteten Stand der Technik selbständig und eigenartig. Sie war auch durch diesen Stand der Technik nicht derart nahegelegt, daß es lediglich des bei dem Durchschnittsfachmann vorauszusetzenden fachlichen Könnens bedurft hätte, um sie aufzufinden. Wenn die Klägerin demgegenüber meint, daß nur dem seit langem bekannten allgemeinen Gedanken der Verschachtelung von Abteilen erfinderischer Wert beizumessen sei, den verschiedenen Ausgestaltungen dieses Gedankens aber keine Erfindungshöhe zukomme, weil der Fachmann sie auf Grund seines fachlichen Könnens im Wege bloßen Ausprobierens habe auffinden können, so kann dem nicht beigetreten werden. Die in den Entgegenhaltungen offenbarten unterschiedlichen und zum Teil offensichtlich unzureichenden Lösungsversuche rechtfertigen vielmehr die Annahme, daß mit der Offenbarung jenes allgemeinen Gedankens allein noch nichts gewonnen war und die befriedigende Lösung des Problems unter Verwendung dieses Gedankens weitere schöpferische Leistungen erforderte. Soweit die angefochtene Entscheidung die Erfindungshöhe für das Streitpatent gegenüber dem im ersten Rechtszuge entgegengehaltenen Stande der Technik bejaht hat, ist ihr demzufolge - in Übereinstimmung mit der Auffassung des gerichtlichen Sachverständigen - unbedenklich zuzustimmen. Die im zweiten Rechtszuge entgegengehaltene amerikanische Patentschrift 2 229 679 und der nach der Darstellung der Klägerin im Inlande offenkundig vorbenutzte "Mielich"-Wagen sind für die Beurteilung der Erfindungshöhe des Streitpatents, soweit dessen allein angegriffener erster Anspruch in Betracht kommt, ersichtlich ohne wesentliche Bedeutung. Nicht zu

verkennen ist dagegen, daß die oben bezeichnete Vorveröffentlichung aus "Railway Age", wie auch der gerichtliche Sachverständige zugegeben hat, die Frage als zweifelhaft erscheinen lassen kann, ob dem Streitpatent gegenüber dieser Vorveröffentlichung bei Berücksichtigung des übrigen Standes der Technik noch Erfindungshöhe zukommt. Der erkennende Senat hat die Frage indessen bejaht. Wenn auch die in der Vorveröffentlichung gezeigte Verschachtelung ihrer Art nach die gleiche ist wie die des Streitpatents, so kann doch die Lösung des Streitpatents nicht als eine bloße Weiterentwicklung der vorveröffentlichten Anordnung betrachtet werden, die, wenn sie, wie der gerichtliche Sachverständige allerdings ausdrücklich in Abrede gestellt hat, für den Fachmann nahe gelegen hätte, nicht als erfinderisch bezeichnet werden dürfte. Eine solche Betrachtung würde der Leistung des Erfinders nicht gerecht werden. Die Lösung des Streitpatents beruht, wie dargelegt, auf einem einheitlichen, in sich geschlossenen Konstruktionsgedanken, mit dem im einzelnen bekannte konstruktive Merkmale zu einer überraschend vorteilhaften Anordnung zusammengefügt worden sind. Sie ermöglicht insbesondere nicht nur die Verschachtelung von jeweils zwei, sondern in gleicher Weise auch die Verschachtelung von jeweils drei hintereinanderliegenden Abteilen, wobei jeweils das nach oben versetzte Abteil nur um ein verhältnismäßig geringes Maß höher gelegt zu werden braucht als die übrigen Abteile, und beweist eben hierdurch ihre Selbständigkeit und Eigenart auch gegenüber der Veröffentlichung aus "Railway Age". Es ist durchaus denkbar, daß diese Veröffentlichung dem Fachmann gewisse Änderungen nahelegen konnte, die den dort beschriebenen Wagen für mitteleuropäische Verhältnisse hätten verwendbar machen können. Für die Gesamtlösung des Streitpatents bot die Veröffentlichung, die vor allem die Möglichkeit der Verschachtelung sowohl von zwei als auch von jeweils drei hintereinanderliegenden Abteilen

nicht aufzeigt und die das eine der von ihr gezeigten beiden Abteile unvorteilhaft hoch legen muß, indessen doch keine ausreichenden Anregungen, die dazu berechtigenden könnten, dem Streitpatent die Erfindungshöhe abzusprechen. Sie hat mit der in ihr offenbarten Art der Verschachtelung zwar ein weiteres Konstruktionselement für diese Lösung geliefert. Die Leistung des Erfinders des Streitpatents, der dieses Element neben anderen im Rahmen seines Lösungsgedankens verwertet hat, bleibt aber gleichwohl noch verdienstvoll und erfinderisch. Daß die von Dr.-Ing. Leicher entworfenen Einbett-Schlafwagen der Klägerin, wie der Beklagte nicht bestritten hat, gebaut worden sind, bevor Dr.-Ing. Leicher von dem Streitpatent Kenntnis erlangt hatte, hindert nicht, das Streitpatent als erfinderisch anzuerkennen. Wie der Senat in seinem Urteil vom 14. November 1952 - LM Nr 3 zu § 1 PatG - ausgeführt hat, kann allerdings die mehrfache Wiederholung der gleichen Erfindung, wenn diese eine Kombination an sich bekannter Einzelelemente darstellt, ein Anzeichen dafür sein, daß der Lösungsweg dem Fachmann nahelag. Dieser Satz gilt aber, wie der Senat dabei hervorgehoben hat, nicht im Sinne einer allgemeinen Richtlinie, vielmehr kann eine solche Wiederholung immer nur als ein Umstand neben der sonstigen Gestaltung des Einzelfalles gewertet werden. Im vorliegenden Falle kann die Mitberücksichtigung jenes Umstandes im Rahmen der Gesamtwertung nach der Auffassung des Senats nicht dazu führen, dem Streitpatent die erforderliche Erfindungshöhe abzusprechen.

VII. Die Berufung ist hiernach unbegründet und war daher zurückzuweisen. Zur Klarstellung erschien es dem Senat jedoch geboten, dem angegriffenen Anspruch die aus dem Urteilsausspruch ersichtliche Fassung zu geben.

Die Kostenentscheidung beruht auf den §§ 40, 42
Abs 3 PatG.

Weinkauff

Weiss

Bock

Nörr

Nastelski