

14. Wann ist der Motor eines Seeschiffes als wesentlicher Bestandteil des Schiffes anzusehen?

BGB. § 93.

II. Zivilsenat. Urf. v. 4. August 1936 i. S. N. als Verwalter des Nachlasses von B. (Bekl.) w. M.-Werte AG. (Kl.). II 50/36.

I. Landgericht Hamburg.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Der Schiffer B. in Hamburg, dessen Nachlaß nach seinem am 15. Dezember 1933 erfolgten Tode der Beklagte verwaltet, war Eigentümer des auf der Fahrt vom Rhein nach Berlin über Elbe und Havel, notfalls bei niedrigem Wasserstand über Stettin und Ober verwendeten 124-to-Schiffes „Zufriedenheit“. Das Schiff strandete am 15. Dezember 1933 zwischen Ahrenshoop und Darßerort, wobei B. den Tod fand. Es lag zuletzt zur Ausbesserung auf der Neptunwerft in Rostock. Es war als Segelschiff erbaut, erhielt 1923 einen sogenannten Glühkopfmotor von 60 PS als Antriebskraft und im Jahre 1933 einen 100-PS-Dieselmotor, um den sich der Streit dreht. Seit 1923 wird das Schiff im deutschen Schiffsregister als „Segelschiff mit Hilfsmotor“ geführt. Es ist auch im englischen Register des Britischen Lloyd in dem Verzeichnis der Dampfer und Motorschiffe unter 300 Register-Tonnen eingetragen und zwar als Motorschiff mit der Bezeichnung „ex sailing vessel“ (gewesenes Segel-Fahrzeug). Den Dieselmotor für Schiffsbetrieb MWM Patent Benz Typ. K₅ 124 EU., normale Leistung 100 PS bei 550 Umdr./min., hat B. nach Bestellschein vom 22. Juni 1933 zum Preise von 12879 RM., zuzüglich 250 RM. für Verpackung, für 13129 RM. gegen eine Anzahlung von 700 RM. und Abzahlung in 24 Monatsraten nach Akzepten gekauft mit Vorbehalt des Eigentums für die Klägerin nach dem Bestellschein und den beigelegten allgemeinen Lieferungsbedingungen. Ein Rücktrittsvorbehalt für den Fall der Nichtzahlung der Raten liegt nicht vor. Da sich der Nachlaßverwalter außerstande erklärt hat, die fälligen Raten zu bezahlen, fordert die Klägerin mit der Klage die Herausgabe des Motors, die der Beklagte verweigert, weil der Motor gemäß §§ 947, 93 BGB. wesentlicher Bestandteil des Schiffes und daher Eigentum des Schiffers geworden sei.

Der Erstrichter hat nach Einholung eines Gutachtens des Schiffsfachverständigen St. die Klage abgewiesen, weil der herausverlangte Motor durch Einbau in das Schiff dessen wesentlicher Bestandteil geworden und dadurch das vorbehaltene Eigentum erloschen sei. Auf die Berufung der Klägerin hat das Oberlandesgericht nach Erhebung eines weiteren Gutachtens des Zibilingenieurs für Schiffsbau Fr. abändernd erkannt, daß der Beklagte zur Herausgabe des Motors verurteilt werde. Die Revision des Beklagten führte zur Wiederherstellung des landgerichtlichen Urteils.

Aus den Gründen:

Die Revision bittet um Nachprüfung des Urteils seinem ganzen Inhalt nach, indem sie Verletzung der §§ 90 ff. BGB. behauptet. . . Sie beruft sich ganz allgemein auf die Ausführungen des Erstrichters und hebt als einzigen Punkt, zu dem die Nachprüfung verlangt werde, die Frage hervor, ob nicht die Eintragung des Schiffes in das deutsche und englische Schiffsregister für sich allein oder im Zusammenhang mit dem übrigen Tatbestand den Schluß rechtfertigten, daß der Motor wesentlicher Bestandteil des Schiffes geworden sei. Der Eintragung kann aber nicht bloß aus dem allgemeinen Grunde, weil sie sich mit dem wirklichen Tatbestand nicht zu decken braucht, keine Bedeutung zugemessen werden, sondern auch aus dem besonderen Grunde, weil sie gar nicht geschehen ist in Ansehung des mit dem Motor, den die Klägerin geliefert hat, ausgestatteten Schiffes. Die Eintragung geht zurück auf die Zeit, da das Schiff mit dem 60-PS-Glühkopfmotor ausgestattet war. Der Einbau des 100-PS-Dieselmotors von der Klägerin, bestellt am 22. Juni 1933, kann erst in den letzten Monaten vor der Strandung vom 15. Dezember 1933 geschehen sein.

In seiner Entscheidung, daß der Motor des Schiffes im vorliegenden Fall zwar als Bestandteil, nicht aber als wesentlicher Bestandteil des Schiffes anzusehen sei, kann dem Berufungsrichter nicht beigelegt werden. Es handelt sich hier um ein Seeschiff, wie die Eintragung im Schiffsregister nicht nur in Deutschland, sondern auch in England erweist und wie sich ferner daraus ergibt, daß die Fahrt vom Rhein nach Berlin über Elbe oder Oder in jedem Falle über die See führt, nicht nur über Flüsse oder sonstige Binnen-
gewässer (§ 1 des Binnenschiffahrtsgesetzes vom 20. Mai 1898 RWL.

§. 868). Seeschiffe sind ihrem Wesen nach ein Einheitsgegenstand, wie schon vom ehemaligen Bundesoberhandelsgericht in R.D.G. Bd. 1 S. 187 (189) ausgesprochen worden ist. Sie bedürfen anders als die Binnenschiffe, bei denen „Dampfschiffe und andere Schiffe mit eigener Triebkraft“ und „sonstige Schiffe“ zu unterscheiden sind (§ 119 BinnSchG., 9. Abschnitt „Schiffsregister“), stets einer Triebkraft, sei es einer Segelafelage oder eines Dampf- oder Motorantriebs¹⁾. Deswegen spielt bei ihnen die Antriebskraft eine andere Rolle als in einer Fabrik oder genauer einem Fabrikgebäude die Maschine, sei es Antriebsmaschine oder Arbeitsmaschine. Dies hat der Vorderrichter selbst richtig erkannt, wenn er ausspricht, die Anschauungen über lose mit einem Gebäude verbundene Maschinen, die sich in der Regel mit dem Gebäude nicht zu „einem körperlichen Gegenstand“ — einer Einheits Sache — vereinigen, sondern zusammen mit dem Gebäude eine Mehrheit von Sachen bleiben, seien nicht ohne weiteres auf den Einbau eines Motors in ein Schiff zu übertragen. Für das Seeschiff ist der Antrieb derart begriffswesentlich, daß es dadurch zum „Segelschiff“, „Dampfschiff“, „Motorschiff“ als eine Unterart wird. Diesen begrifflichen Unterarten gegenüber tritt in der Verkehrssprache sogar der gemeinsame Oberbegriff Seeschiff zurück. Daß Zwischen- oder Doppelformen vorkommen, hervorgerufen durch die mehr oder minder große Unbeständigkeit der einzelnen gebräuchlichen Antriebskräfte, insbesondere des Segelantriebs, zeigt der gegebene Fall, in dem das „Segelschiff mit Hilfsmotor“ oder das „Motorschiff mit Hilfsbesegelung“ auftritt, wobei die Hilfskraft ebensowohl als Ersatz beim gänzlichen Versagen der Hauptkraft wie auch zu ihrer Verstärkung zum Zweck der Beschleunigung der Fahrt und beim Motorschiff insbesondere zur Ersparung von Treibstoff und Verminderung des Verschleißens der Maschinen dienen kann. Ohne Antriebskraft ist das zur Seefahrt bestimmte Schiff zwar kein „Waad“, wie in einem Kölner Rechtsstreit, von dem die Klägerin das erstinstanzliche und das rechtskräftig gewordene Berufungs-Urteil beigebracht hat, von der Klagepartei gesagt wurde, welche die Eigenschaft des Motors als wesentlichen Bestandteils vertrat, übrigens nicht bei einem Seeschiff, sondern bei einem „Kahn“, also einem Binnenschiff. Aber das Seeschiff ohne Antrieb ist unfertig oder, wenn nachträglich seines

¹⁾ Daran ändert nichts, daß es auch Hilfschiffe der Seeschiffahrt gibt, wie z. B. Leichter, die geschleppt werden. Sie spielen hier keine Rolle. D. E.

Antriebs beraubt, nicht mehr seefertig eingerichtet und ausgerüstet (§ 513 HGB.); es ist ein Schiffskörper, aber kein Seeschiff. Hieraus folgt aber mit logischer Notwendigkeit, daß der Antrieb des Schiffes, der sein Wesen als Artbegriff bestimmt, also beim Segelschiff die Bemastung mit dem Segelwerk, beim Dampfschiff die Dampfmaschine mit Rad oder Schraube, beim Motorschiff der Motor mit Schraube, nicht nur nach der allgemeinen Anschauung Bestandteil des Seeschiffes ist, wie der Vorberrichter ausspricht, sondern dann auch wesentlicher Bestandteil, was er verneint.

Das Kölner Berufungsurteil vom 11. Oktober 1935 2 U 110/35 hat in dem anders liegenden Fall des Rahnes mit Motor die Bestandteilseigenschaft überhaupt verneint und angenommen, daß der Motor „Zubehör“ des Rahnes sei — wie das die Revisionsbeantwortung hier auch für den Motor des Seeschiffes vertritt — mit der Wirkung, daß der Motor seine Sonderrechtsfähigkeit behalte. Es hat dabei hingewiesen auf § 1265 Abs. 1 BGB., worin von der Erstreckung des Schiffspfandrechtes auf das Zubehör gerade die nicht in das Eigentum des Schiffseigentümers gelangten Zubehörfüße ausgenommen werden. Der Fall des Rahnes mit Motor steht hier nicht zur Entscheidung; er ist aber lehrreich für die Betrachtungen, die in jedem Fall angestellt werden müssen. Der „Rahn“ als Binnenschiff mit Laderraum — von oft beträchtlichem Umfang — ist seinem Begriff nach nicht mit einer Antriebskraft ausgestattet. Er kann auf Flüssen die Talfahrt schon allein mit der fließenden Welle ausführen, wobei ein Motor nur der Beschleunigung der Fahrt dienlich wäre; für die Bergfahrt oder wo es sonst am treibenden Strom fehlt, ist ein Schleppdienst gebräuchlich und, wenn von dessen Benutzung abgesehen werden, der „Rahn“ also selbständig zur Fahrt imstande sein soll, ein Motor von erhöhter Stärke erforderlich. Handelt es sich um ein so ausgestattetes Fahrzeug, so könnte von einem „Motorkahn“ gesprochen werden, wobei dann das Vorhandensein des Motors auch begriffswesentlich wäre. Ob sich auf diesem Sondergebiet in der Praxis auch schon ein bestimmter Begriff „Motorkahn“ gebildet hat, ist eine tatsächliche Frage und hier nicht zu untersuchen. Entscheidend dafür, was bei den einzelnen Gegenständen und demnach auch Fahrzeugen zu Wasser als wesentlicher Bestandteil, unwesentlicher Bestandteil oder Zubehör anzusehen ist, ist in letzter Reihe die allgemeine Verkehrsanschauung, die ihren festesten Niederschlag in der Bildung

anerkannter Begriffe findet. Ein solcher anerkannter Begriff ist aber, wie schon gesagt, das Motorschiff.

Die Revisionsbeantwortung hat noch zwei weitere Gerichtserkenntnisse beigebracht, die sie mit Vorteil für die Klägerin verwenden zu können glaubt und deren Gegenstand den hier in Betracht kommenden Fragenkreis zu beleuchten geeignet ist. Das eine Urteil, erlassen vom Landgericht Mannheim am 20. Februar 1930 (3 HH 542/29) zu Gunsten der jetzigen und damaligen Klägerin, betrifft einen Viertakt-Schiffs-Dieselmotor im Preis von über 26000 RM., der in einen für seine Aufnahme besonders eingerichteten Schiffsneubau bereits eingesetzt war, als der Konkurs über die Schiffsbaufirma ausbrach. Das Gericht hat festgestellt, daß in keiner Weise sicherstehe, ob das Schiff überhaupt fertiggestellt werde und daß nach der allgemeinen Anschauung und aus wirtschaftlichen Rücksichten der Motor nicht als wesentlicher Bestandteil des unfertigen Schiffes anzusehen und daher der Eigentumsvorbehalt der Klägerin „noch wirksam“ sei. Das andere Urteil, erlassen vom Oberlandesgericht Stettin am 28. November 1930 (1 U 275/30) hatte es mit einem 12-PS-Glühkopfmotor für ein Hochseefischereifahrzeug von 9,74 Reg.-Lo. zu tun, das als „Segelschiff“ bezeichnet war. Hier wird ausgesprochen, die Frage, ob der in ein Segelschiff eingebaute Motor wesentlicher Bestandteil des Schiffes werde, könne nicht einheitlich beantwortet werden; die Entscheidung hänge von den besonderen Umständen des Einzelfalles, namentlich von der Beschaffenheit und Zweckbestimmung sowohl des Schiffes als auch des Motors, von der Art ihres Zusammenhangs und von der Verkehrsauffassung der beteiligten Kreise in ihrer überwiegenden Mehrheit ab. Unter Feststellung der Eigenschaft des Motors als Inpente und seiner Entfernbarkeit ohne wesentlichen Schaden wird überdies festgestellt, daß das nach dem Schiffsmessbrief des Reichsschiffsvermessungsamtes in Berlin als „Segelschiff mit Hilfsmotor“ bezeichnete Fahrzeug nach der Entfernung des Motors immer noch als Segelschiff verwendet werden könne, wenn auch die durch das Vorhandensein des Motors bedingten Vorteile wegfielen, und es wird daher erklärt, das Fahrzeug werde durch die Entfernung des Motors in seinem Wesen als Segelschiff nicht beeinträchtigt; der Motor habe seine Selbständigkeit behalten, der Eigentumsvorbehalt dauere daher fort. Dabei wird auch auf ein Gutachten des Professors Dr. K. als Beleg für die Verkehrsauffassung

Bezug genommen, worin ausdrücklich unterschieden werde zwischen „Segelfahrzeugen mit Hilfsmotoren“ und „Motorschiffen mit Hilfsbefegelung“. Zu den ersten würden von R. Schiffe mit Befegelung und Motoren von 8 bis 10 PS gezählt, zu den letzten Schiffe mit Motoren von 25 bis 35 PS. Hiernach steht dieses Stettiner Urteil auf dem der Meinung der Klägerin entgegengesetzten Standpunkt, daß zwar bei Schiffen (Fischereifahrzeugen), die ihrem Wesen nach Segelschiff sind, der nur zur Hilfe beigegebene Motor von schwachen Kräften eine Zutat für die bessere Erreichung des wirtschaftlichen Zwecks des Ganzen, deren auch entzogen werden könne, und demnach bei Erhaltung seiner Selbständigkeit Zubehör sei, daß dagegen ein Motor von erheblicher Stärke, der die eigentliche Triebkraft ausmache, bei solchen Schiffen als wesentlicher Bestandteil anzusehen wäre.

Daß nun auch in dem hier zur Entscheidung stehenden Fall ein Motorschiff — mit Hilfsbefegelung — in Frage steht, ergibt sich nicht nur aus der Stärke des Motors von 100 PS, sondern auch aus den sachlich in diesem Punkt übereinstimmenden Gutachten der beiden gerichtlichen Sachverständigen. St. bezeichnet das Schiff unter Begründung als „Seemotorschiff“. Fr., dem der Berufsrichter in jeder Hinsicht vertraut, stellt fest, daß die auf dem Schiff vorhandene Takelage für ein Segelschiff bei weitem nicht genüge und daß sich der Schiffskörper nur mit erheblichen Unkosten in ein Segelschiff zurückbauen lasse, ohne daß dabei eine Aussicht auf Wirtschaftlichkeit des Schiffes entstehe. Er entscheidet zwar nicht — und deshalb hat auch der Vorderrichter von einer Stellungnahme dazu abgesehen, zumal das bei seiner sonstigen rechtlichen Stellungnahme nicht nötig war — ob das Schiff „Zufriedenheit“ als „Segelschiff mit Hilfsmotor“ anzusehen ist oder als „Motorschiff“. Aber da er ihm die Eignung zum Fahren als Segelschiff überhaupt abspricht — er sagt, nach Ausbau des Motors sei es für die Fahrt als See- und Flußschiff zugleich überhaupt nicht mehr zu gebrauchen —, so fehlt es auch nach ihm an der Grundeigenschaft als Segelschiff, und das Schiff muß unter die Motorschiffe — mit Hilfsbefegelung — eingereiht werden. Auch der Vorderrichter stellt fest, daß der Schiffskörper erst nach Einbau eines neuen Motors entsprechender Größe wieder verwendet werden könne.

Zu dem Ergebnis, daß der Motor, wenn Bestandteil dieses Schiffes, wesentlicher Bestandteil ist, gelangt man auch, wenn man,

wie der Borderrichter es tun will, die Anwendung nicht nur des § 93 BGB., der auf Schiffe als Sachen unmittelbar zutrifft, sondern auch der folgenden Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuchs über Grundstücke wenigstens in entsprechender Weise für möglich erachtet. Grundstücke oder Gebäude, die sich durch ihre Eigenschaft als fester Boden oder durch ihren festen Zusammenhang mit dem Boden (§ 94 Abs. 1 Satz 1 BGB.) kennzeichnen und bei denen der gemeinrechtliche Grundsatz „superficies solo cedit“ die gesetzliche Behandlung der Bestandteile beherrscht, sind zwar die Schiffe nicht, weder vor noch nach dem Stapellauf, wie auch die Einführung eines besonderen Schiffspfandrechts — jedoch nur für die im Schiffsregister eingetragenen Schiffe und Schiffsanteile (§§ 1259 bis 1272 BGB.) — unter dem allgemeinen Titel „Pfandrecht an beweglichen Sachen“ (§§ 1204 flg. BGB.) zeigt. Aber der in § 94 Abs. 2 BGB. ausgesprochene Satz, daß zu den wesentlichen Bestandteilen eines Gebäudes die zur Herstellung des Gebäudes eingefügten Sachen gehören, verträgt wohl eine Übertragung auf die Schiffe, die immerhin Baumerke sind. Daß, was hinzukommen muß, damit das Schiff, und zwar nicht bloß der Schiffskörper, sondern das Schiff in seiner Gesamterscheinung und begrifflichen Eigenart überhaupt erst entsteht, muß wesentlicher Bestandteil sein. Dabei macht es keinen Unterschied, ob diese Gesamterscheinung und Eigenart von Anfang an bestanden hat oder erst nachträglich durch einen Umbau oder Einbau entstanden ist (RGZ. Bd. 62 S. 406 [409], Bd. 150 S. 22 [27]). Übertragbar wäre dann natürlich auch der andere Grundsatz des § 95 Abs. 1 BGB., daß Bestandteil (und daher auch wesentlicher Bestandteil) nicht wird, was nur zu einem vorübergehenden Zweck — z. B. zur Aushilfe bei Motorausbesserungen — dem Schiff eingefügt worden ist, weil es hier (Motive zum BGB. Bd. 3 S. 48) „an dem inneren Momente der beabsichtigten Zusammengehörigkeit“ fehlt und daher keinerlei rechtliche Verbindung eintreten soll. Aber darum handelt es sich nicht bei einem zum dauernden Verbleiben im Schiff erworbenen Stück, an dem sich nur der Verkäufer das Eigentum zum Zwecke seiner Sicherung für den Erwerbsspreis vorbehalten hat.

Auch der § 93 BGB. steht mit seinen positivrechtlichen Bestimmungen der Behandlung des Motors als wesentlichen Bestandteils eines Schiffes, das sich als Motorschiff darstellt, selbst dann nicht im Wege, wenn Schiffskörper und Motor nicht aufeinander gearbeitet

sind und, wie hier festgestellt, eine unschädliche, d. h. für die Teile stofflich unschädliche, Trennung erfolgen kann. Der Hauptrechtsatz des § 93 BGB. geht dahin, daß wesentliche Bestandteile einer Sache nicht Gegenstand besonderer Rechte sein können. Was „wesentlicher“ Bestandteil ist, wird durch den Nebenatz bestimmt: „die voneinander nicht getrennt werden können, ohne daß der eine oder andere (Bestandteil) zerstört oder in seinem Wesen verändert wird“. Daß hier von einer Zerstörung durch die Trennung bei den beiden Bestandteilen — Motor einerseits, Schiffskörper mit allem übrigen andererseits — nicht gesprochen werden kann, hat der Vorderrichter tatsächlich festgestellt. Es besteht auch kein Bedenken gegen die Annahme, daß am Wesen des Motors durch den Ausbau keine Veränderung eintritt, da er überall auf einem anderen Schiff, mit dem er verbunden wird, oder in einer sonstigen entsprechenden Betriebsanlage seine Arbeit wieder verrichten kann. Anders steht es dagegen hinsichtlich der Wesensveränderung beim Schiffskörper oder Kumpfschiff. Dieses Schiff wird zum unfertigen Stück, für sich allein zur Seefahrt nichts nütze. Es mag schwimmen, kann aber nicht fahren, wie es will und soll. Allenfalls könnte es vor Anker gelegt als Wohn- oder Lagerraum dienen oder mit der Hilfsbesege lung Binnengewässer befahren.

Der Begriff der Wesensveränderung ist nicht rein stofflich aufzufassen, er gestattet auch die Berücksichtigung wirtschaftlicher Tatsachen und Begriffe. Die Beachtung dieses Gesichtspunktes der Wesensveränderung des einen Teiles ist wichtig, weil die Technik heutzutage in der Richtung weit voran geschritten ist, Sachen, die nach natürlicher Betrachtung und nach der Verkehrsanschauung als Einheitsgegenstand erscheinen — ein Seeschiff, ein Orgelwerk, einen Kraftwagen — derart zu gestalten, daß Bestandteile, die dem Verbrauch besonders ausgesetzt sind, ohne Schaden herausgenommen und durch andere Stücke ersetzt werden können; es wird dadurch der verschiedenen Lebensdauer der einzelnen Bestandteile Rechnung getragen. Diese tatsächlichen Verhältnisse erfordern es, in der Regel des § 93 BGB. den zweiten Gesichtspunkt der Wesensveränderung — nicht des Ganzen, sondern — eines Teiles zu betonen. Sonst würde sich oftmals eine Sache, die dem Verkehr als Einheitsgegenstand erscheint und als solcher bei Geschäftsabschlüssen genommen wird, bei genauerem Zusehen als eine Zusammensetzung von Stücken verschiedener Eigentümer erweisen und sich rechtlich die nach natürlicher

Betrachtung angenommene Einheit wieder auflösen. Demgemäß hat die Rechtsprechung des Reichsgerichts schon wiederholt eine Veränderung des Wesens des einen Teiles nach der Trennung angenommen, wenn dieser Teil die Hauptsache war und der wirtschaftliche Zweck des Ganzen mit dem des Hauptteils zusammenfiel (RGZ. Bd. 50 S. 241 [243], Bd. 62 S. 406 [409/410], Bd. 69 S. 150 [158]; JZ. 1911 S. 573 Nr. 3). Das sind diejenigen Fälle, in denen auch § 947 Abs. 2 BGB. eingreift, der bestimmt, daß, wenn mehrere bewegliche Sachen dergestalt miteinander verbunden werden, daß sie wesentliche Bestandteile einer einheitlichen Sache werden (allgemeiner Fall des Abs. 1; Folge: Miteigentum der bisherigen Eigentümer), daß dann, sofern eine der Sachen als die Hauptsache anzusehen ist, ihr Eigentümer das Alleineigentum am Ganzen erwirbt. Ein derartiger Fall und ein derartiges Verhältnis von Haupt- und Nebensache liegt aber hier vor. Der übrigbleibende Schiffskörper verliert sein bisheriges Wesen, wenn er nach Entfernung des Motors zum seeuntauglichen Rumpfschiff wird. Auch der Vorderrichter spricht von einem „Entfallen der Wesensänderung“, „sobald“ das Schiff mit einem anderen Motor wieder verbunden sei. Das „Entfallen“ setzt den Eintritt einer Wesensänderung voraus. Freilich kann das beigefügte Wort „überhaupt“ bedeuten, daß vom „Entfallen“ im Hinblick auf das Ganze gesprochen worden ist. Das hätte aber für § 93 BGB. rechtlich nichts zu bedeuten. Offenbar ist dem Vorderrichter an dieser Stelle das Ganze und der Schiffskörper auch in eines zusammengelassen. Für das Verhältnis als Haupt- und Nebensache ist nicht das hier unausgemittelte Wertverhältnis entscheidend, sondern die allgemeine Bedeutung für das Wesen des Ganzen, und dabei kommt dem schon äußerlich in der Erscheinung weit überwiegenden 124 t großen Schiffskörper, der das allgemeine Wesen des Ganzen als Schiff bestimmt, die hauptsächlichliche Bedeutung gegenüber dem Motor zu, von dem nur die Unterart als Motorschiff abhängt. Daß der Schiffskörper die Hauptsache ist, würde auch daraus folgen, daß, wie die Revisionsbeantwortung geltend macht, bei einem regelmäßig im Gebrauch befindlichen Fahrzeug etwa viermal die Maschine erneuert werden muß, solange das Schiff diensttauglich ist.

Bei der entscheidenden Bedeutung, welche der Verkehrsauffassung dafür einzuräumen ist, ob ein Gegenstand wesentlicher oder unwesentlicher Bestandteil einer einheitlichen Sache oder nur Zubehör zu ihr

ist, wäre, wie auch der Vorderrichter nach dem Schluß seines Urteils angenommen hat, dieser Verkehrsauffassung, wenn sie sich in bestimmter Richtung hinsichtlich der Schiffsmotore gebildet hätte, Rechnung zu tragen. Der Vorderrichter stellt aber fest, daß eine solche einheitliche Verkehrsanschauung aller beteiligten Kreise nicht bestehe. Das wirtschaftliche Interesse der Maschinenfabriken daran, ihr Eigentum durch einen Vorbehalt zu ihrer Sicherung wegen ihrer Kaufpreisforderung erhalten zu sehen, ein Interesse, dem wegen der Erlangung des Kaufgegenstandes auch das Interesse zahlungsschwacher Schiffseigner begegnet, kann eine die gesetzlichen Regeln, insbesondere die des § 947 Abs. 2 BGB., außer Wirkung setzende Bedeutung nicht beanspruchen. Der Eigentumsvorbehalt mag seine Wirkung behalten, bis der Motor eingebaut und das Schiff entstanden ist, muß dann aber dem gesetzlich entstehenden Mleineigentum am Motorschiff weichen. Diese Stellungnahme erfordert die Sicherheit des Rechtsverkehrs und das allgemein volkswirtschaftliche Interesse an der Erhaltung der Einheiten (Motive zum BGB. Bd. 3 S. 41, 43). Die zeitweilige allgemeine Wirtschaftslage der Seeschifffahrt und insbesondere der Kleinschiffer, welche die Revisionsbeantwortung zum wesentlichen Grund der Entscheidung dieses Falles erhoben sehen will, kann für eine grundsätzliche Entscheidung, wie sie hier getroffen werden muß, nicht maßgebend sein.

Zum Fall eines Hilfsmotors für eine Windmühle, der dem Fall des Hilfsmotors für ein Segelschiff nahe steht, hat der V. Senat des Reichsgerichts in seinem Urteil vom 22. November 1919 V 267/19 die Bestandteilseigenschaft des Motors überhaupt verneint. Dieser Fall des Segelschiffes mit Hilfsmotor steht hier nicht zur Entscheidung.