

052  
Gesetz: BGB §§ 94 Abs.2, 946.

Rechtssatz: Auch der serienmäßig hergestellte Motor eines  
im Schiffsregister eingetragenen Motorschiffes  
ist wesentlicher Bestandteil des Motorschiffes.

Aktenzeichen: II ZR 275/56  
BGH Urteil vom 9.1.1958

LG Aurich  
OLG Oldenburg

Verkündet  
am 9. Januar 1958  
Pfauz, Justizangestellter  
als Urkundsbeamter der  
Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

der Firma Hamburger Motorenfabrik Carl . J [REDACTED]  
in H [REDACTED], O [REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Prof. Dr. [REDACTED] -

gegen

die W [REDACTED]-T [REDACTED]-Aktiengesellschaft in  
D [REDACTED], gesetzlich vertreten durch ihren Vorstand,

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die  
mündliche Verhandlung vom 9. Januar 1958 unter Mitwirkung  
der Bundesrichter Dr. Haidinger, Dr. Fischer, Dr. Nörr,  
Dr. Haager und Liesecke

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 4. Zivilsenats  
des Oberlandesgerichts in Oldenburg vom 3. Januar 1956  
wird auf Kosten der Klägerin zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

### Tatbestand:

Der Diplomvolkswirt C.P. U. [REDACTED] erwarb im November 1952 das niederländische Motorschiff "A. [REDACTED]". Das Schiff wurde nach seinem Ankauf durch U. [REDACTED] für diesen unter dem Namen "M. [REDACTED]" in das Schiffsregister beim Amtsgericht Emden eingetragen. Da der Motor des Schiffes nicht mehr betriebsfähig war, erwarb U. [REDACTED] von der Klägerin im Frühjahr 1953 einen 6-Zylinder-Jastram-Viertakt-Schiffsdieselmotor der Type KRU - 6 A mit Getriebe, Propeller und Lichtmaschine. Der Motor wurde in das Schiff eingebaut. Die Klägerin stellte U. [REDACTED] hierfür einen Betrag von 90 000 DM in Rechnung, von dem Uphoff einen Teil von 50 000 DM alsbald bar bezahlen sollte, während zur Sicherung der Restforderung in Höhe von 40 000 DM eine Schiffshypothek für die Klägerin eingetragen wurde.

Mit Antrag vom 5. Februar 1954 beantragten die Beklagte und die Firma C. C. [REDACTED], Schiffswerft und Maschinenfabrik GmbH in E. [REDACTED], eine Tochtergesellschaft der Beklagten, zunächst wegen vollstreckbarer persönlicher Forderungen gegen U. [REDACTED] die Zwangsversteigerung des Motorschiffes "M. [REDACTED]", die durch Beschluß vom 6. Februar 1954 angeordnet wurde. Das Ersuchen um Eintragung des Versteigerungsvermerkes in das Schiffsregister ist ebenfalls am 6. Februar 1954 beim Registergericht eingegangen. Im Laufe des Zwangsversteigerungsverfahrens traten eine Reihe weiterer Gläubiger dem Verfahren bei, darunter auch die Beklagte und die Firma C. C. [REDACTED] GmbH wegen zu ihren Gunsten eingetragener Schiffshypotheken und die B. [REDACTED] und B. [REDACTED]-AG in H. [REDACTED] wegen einer Bergelohnforderung von noch 11 051,12 DM nebst Zinsen und Kosten.

Die Klägerin hat behauptet, sie sei Eigentümerin des von ihr gelieferten und in das Schiff eingebauten



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Motors geblieben, weil sie den Motor an U [REDACTED] nur unter ausdrücklichem Vorbehalt ihres Eigentums bis zur vollständigen Bezahlung ihrer Forderung von 90 000 DM verkauft habe und weil ihr Uphoff auf diese Forderung noch 81 107,48 DM schulde. Sie sei außerdem auch deshalb Eigentümerin des Motors geblieben, weil der Motor als erster seiner Art in ein Seeschiff eingebaut worden sei und als Versuchsmotor habe dienen sollen, so daß seine Verbindung mit dem Schiff nur zu einem vorübergehenden Zweck vorgenommen worden sei. U [REDACTED] habe auch mit Schreiben vom 7. Februar 1954 gerügt, daß der Motor in seiner Konstruktion nicht einwandfrei und für das Schiff nicht geeignet sei, und der Klägerin den Motor zur Verfügung gestellt. Die Klägerin hat deshalb Klage erhoben, und zwar zunächst mit dem Antrag, die Zwangsvollstreckung in den Motor für unzulässig zu erklären. Das Landgericht hat durch Beschluß vom 7. März 1955 die Fortsetzung der Zwangsvollstreckung gemäß §§ 771, 769 ZPO davon abhängig gemacht, daß die Beklagte zur Sicherheit gegen einen der Klägerin aus der Zwangsvollstreckung etwa erwachsenden Rechtsverlust einen Betrag von 90 000 DM hinterlege. Die Beklagte hat diese Sicherheit geleistet. Das Schiff, dessen Verkehrswert auf 340 000 DM festgesetzt war, ist daraufhin am 16. März 1955 versteigert und durch Beschluß vom gleichen Tage der Beklagten, die als einzige Bieterin ein Gebot von 200 000 DM abgab und damit Meistbietende blieb, zugeschlagen worden. Bei der Zwangsversteigerung fiel die Schiffshypothek der Klägerin aus. Die Klägerin war in dem Versteigerungstermin zwar vertreten; sie hatte auch bereits vor der Versteigerung beim Vollstreckungsgericht beantragt, den Motor von der Versteigerung auszunehmen; dieser Antrag war aber durch Beschluß vom 28. Februar 1955 vom Vollstreckungsgericht abgelehnt worden, und die Klägerin hat im Versteigerungstermin ausweislich des Versteigerungsprotokolls den Antrag nicht erneuert, nachdem ihr früherer Antrag und die daraufhin ergangene Entscheidung des Vollstreckungsgerichts bekannt gegeben worden waren.

- 4

Auch im Verteilungstermin vom 5. Mai 1955 hat die Klägerin, die in diesem Termin gleichfalls vertreten war, keinen Anspruch darauf erhoben, daß ihr wegen des von ihr behaupteten Eigentums an dem Motor bis zum Zuschlag ein entsprechender Teil des Versteigerungserlöses ausgezahlt werde. Durch den Verteilungsplan ist deshalb die Verteilung des Erlöses an die betreibenden Gläubiger nach der Rangfolge ihrer Ansprüche angeordnet worden, wobei die letzten 57 860,50 DM auf eine durch eine Schiffshypothek gesicherte Kaufpreisforderung der früheren Schiffseigner E. entfielen. Da die Klägerin gegen diesen Verteilungsplan keinen Widerspruch erhob, wurde er ausgeführt.

Im Hinblick darauf, daß damit die Zwangsvollstreckung beendet war, gegen die sich die Klage ursprünglich gerichtet hatte, hat die Klägerin sodann beantragt, die Beklagte zu verurteilen, der Klägerin das Eigentum an dem streitigen Schiffsmotor zu verschaffen, hilfsweise den Schiffsmotor an die Klägerin herauszugeben. Weiter hat sie den Hilfsantrag gestellt, die Beklagte zu verurteilen, in die Auszahlung eines Betrags von 81 107,48 DM abzüglich eines etwaigen Abnutzungsbetrages, dessen Höhe in das Ermessen des Gerichts gestellt wird, aus dem bei der Hinterlegungsstelle des Amtsgerichts Emden am 12. März 1955 hinterlegten Beträge von 90 000 DM an die Klägerin einzuwilligen.

Die Beklagte hat Klageabweisung beantragt. Sie hat bestritten, daß der Motor unter Eigentumsvorbehalt verkauft worden und ein Versuchsmotor gewesen sei. Im übrigen sei dieses Vorbringen der Klägerin aber unerheblich gewesen, weil der Motor durch den Einbau in das Schiff wesentlicher Bestandteil des Schiffes geworden und schon damit das Eigentum der Klägerin auf jeden Fall erloschen sei. Für ihre durch Schiffshypotheken gesicherten Forderungen habe ihr das Schiff mit Motor gehaftet.

Das Landgericht hat die Beklagte verurteilt, den Schiffsmotor an die Klägerin zu Eigentum herauszugeben. Auf die Berufung der Beklagten hat das Oberlandesgericht die Klage abgewiesen. Hiergegen wendet sich die Revision der Klägerin, mit der sie die Wiederherstellung des landgerichtlichen Urteils erstrebt. Die Beklagte bittet um Zurückweisung der Revision.

### Entscheidungsgründe:

Zutreffend geht das Berufungsgericht davon aus, daß die Beklagte durch den Zuschlag Eigentümerin des Schiffsmotors geworden ist ohne Rücksicht darauf, wem bis zur Versteigerung das Eigentum an dem Motor zustand (§§ 37 Nr. 5, 55, 90, 91, 162 ZVG; vgl. RGZ 156, 395 399). Die Klage auf Herausgabe des Motors kann daher nicht auf § 985 BGB gestützt werden. Auch im Wege des Bereicherungsanspruches könnte die Klägerin nicht die Herausgabe des Motors verlangen, wenn sie früher Eigentümerin gewesen wäre, da sich der Bereicherungsanspruch nur auf den Erlös, nicht auf den Motor bezieht (§ 37 Nr. 5 ZVG; RGZ 156, 399), woran sich nichts dadurch ändert, daß die Beklagte den Motor mit ersteigert hat (Rosenberg, Lehrbuch des Zivilprozeßrechts 7. Aufl. § 185 III 4). Ebensowenig wäre, wenn der Motor nicht wesentlicher Bestandteil gewesen wäre, gegen die Beklagte als Ersteherin ein schuldrechtlicher Anspruch entstanden, weil in die Versteigerungsbedingungen kein Vorbehalt dahingehend aufgenommen wurde, daß der Motor auf den Ersteher nicht übergehen sollte (RGZ 150, 22 24 f). Gegen die Beklagte als die die Zwangsversteigerung betreibende Gläubigerin wäre, das frühere Eigentum der Klägerin an dem Motor vorausgesetzt, ebenfalls kein Bereicherungsanspruch entstanden, da ihr der Erlös, soweit er sich durch die Mitversteigerung des Motors erhöht hatte, nicht zugeflossen ist; denn den letzten Teilbetrag von 57 860,50 DM aus

dem Erlös haben die früheren Schiffseigner E [REDACTED] und nicht die Beklagte erhalten; die Klägerin ist aber selbst der Auffassung, daß die Motorenanlage keinen höheren Wert als 50 000 DM hat.

Gegen den Gläubiger, der eine nicht seinem Schuldner, sondern einem Dritten gehörige Sache versteigern läßt, kann ein Anspruch aus unerlaubter Handlung gegeben sein (RGZ 61, 430; 108, 260; 156, 400), der nach § 249 BGB den Herausgabeanspruch auf den noch im Besitz der Beklagten befindlichen Motor begründen könnte. Das Berufungsgericht lehnt einen Anspruch aus unerlaubter Handlung schon deshalb ab, weil sich nicht feststellen lasse, daß das Vorgehen der Beklagten für die Entstehung eines etwaigen Schadens der Klägerin ursächlich gewesen sei; denn auch die Firma C. C. [REDACTED] GmbH habe die Freigabe des Motors abgelehnt. Dem kann nicht gefolgt werden. Da feststeht, daß die Beklagte den Motor versteigern ließ; würde die Ursächlichkeit ihres Vorgehens nicht dadurch beseitigt werden, daß auch ein anderer Gläubiger -- immer das Eigentum der Klägerin am Motor vorausgesetzt -- widerrechtlich die Zwangsvollstreckung in einen der Klägerin gehörigen Gegenstand betreiben ließ. Dagegen könnte die Ursächlichkeit des Vorgehens der Beklagten entfallen, wenn die B. [REDACTED] und B. [REDACTED], für deren Schiffsgläubigerforderung ein gesetzliches Pfandrecht an dem Motor (§§ 754 Nr.4, 755, 768 Nr.3 HGB) auch dann bestand, wenn dieser der Klägerin gehörte, ohne Rücksicht auf das Vorgehen der Beklagten die Zwangsversteigerung betrieben hätte. Denn dann hätte die Klägerin durch das rechtmäßige Vorgehen dieser Reederei ihr Eigentum an dem Motor auf jeden Fall verloren, ohne daß ihr gegen irgendjemanden ein Ersatzanspruch zugestanden hätte. Das Berufungsgericht läßt aber die Frage offen, ob diese Reederei sich zu einer Freigabe des Motors bereitgefunden hätte. Daher muß für die Revisionsinstanz die Bereitwilligkeit dieser Reederei zur Freigabe des Motors und damit die Ursächlichkeit des Vorgehens der Beklagten unterstellt werden.

Das Berufungsgericht verneint weiterhin, daß die Beklagte vorsätzlich oder fahrlässig das etwaige Eigentum der Klägerin verletzt habe, da die Beklagte nur der höchststrichterlichen Rechtsprechung (RGZ 152, 91) gefolgt sei, wenn sie den Schiffsmotor als wesentlichen Bestandteil des Schiffs betrachtet und demnach angenommen habe, daß der Eigentumsvorbehalt der Klägerin durch den Einbau des Motors in das Schiff wirkungslos geworden sei. Rechtliche Bedenken gegen diese im angefochtenen Urteil eingehend begründete Ansicht bestehen nicht. Das Berufungsgericht neigt jedoch - ohne die Frage zu entscheiden - zu der Auffassung, die Beklagte, die nach § 771 ZPO gemäß der Entscheidung des Prozeßgerichts die Zwangsvollstreckung gegen Sicherheitsleistung zu Ende geführt habe, sei auch ohne Nachweis eines Verschuldens ersatzpflichtig, wenn sich die von ihr durchgeführte Zwangsvollstreckung nachträglich als unzulässig erweise. Für den Senat besteht kein Anlaß, diese Frage zu prüfen, da die Beklagte, wie das Berufungsgericht zutreffend angenommen hat, das Eigentum der Klägerin nicht verletzt hat. Denn der Motor ist durch den Einbau in das Schiff, der nicht zu einem vorübergehenden Zweck erfolgt ist, Eigentum des Schuldners U. geworden (§ 946 BGB).

Der IV. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat in dem in der amtlichen Sammlung Bd. 18 S. 226 vorveröffentlichten Urteil die Auffassung vertreten, der serienmäßig hergestellte Motor eines Kraftfahrzeuges sei, wenigstens solange das Fahrzeug noch Eigentum des Herstellungsbetriebes ist, nach § 93 BGB nicht wesentlicher Bestandteil des Fahrzeuges. Der IV. Senat hat sich dabei mit dem Urteil des Reichsgerichts in RGZ 152, 91 auseinandergesetzt, in dem das Reichsgericht angenommen hat, daß der Motor eines Motorschiffes wesentlicher Bestandteil des Schiffes sei, und zwar auch dann, wenn Schiffskörper und Motor nicht aufeinander gearbeitet sind und wenn sie ohne Beschädigung der einzelnen Teile voneinander

der getrennt werden können. In dem Urteil des Bundesgerichtshofs ist ausgeführt, daß die Rechtsverhältnisse bei einem Seeschiff, das bereits seiner eigenen Zweckbestimmung zugeführt ist, anders liegen können, als bei einem noch beim Hersteller befindlichen Kraftfahrzeug. Da ein Kraftfahrzeug nur nach den für bewegliche Sachen geltenden Vorschriften behandelt werden kann, hat und konnte sich der Bundesgerichtshof nur mit der Auslegung des Begriffes des wesentlichen Bestandteils im Sinne des § 93 BGB befassen. Das Berufungsgericht hat im vorliegenden Fall ebenso wie das Reichsgericht in dem erwähnten Urteil die Eigenschaft des Schiffsmotors als wesentlichen Bestandteil des Schiffes sowohl im Sinne des § 93 als auch im Sinne des § 94 Abs.2 BGB bejaht. Ob im Hinblick auf den Fortschritt der technischen Entwicklung den Ausführungen des Berufungsgerichts und des Reichsgerichts zu § 93 zuzustimmen ist, kann dahingestellt bleiben. Denn der Schiffsmotor ist im vorliegenden Fall jedenfalls nach § 94 Abs.2 wesentlicher Bestandteil des Schiffes geworden.

Nach § 94 Abs.2 gehören zu den wesentlichen Bestandteilen eines Gebäudes – auch eines solchen, das selbst nicht wesentlicher Bestandteil des Grundstückes ist – die zur Herstellung des Gebäudes eingefügten Sachen. In RGZ 152, 97 ist ausgeführt, daß Schiffe zwar keine Grundstücke oder Gebäude im Sinne des § 94 Abs.1 Satz 1 seien, daß aber der in § 94 Abs.2 ausgesprochene Satz eine Übertragung auf die Schiffe, die immerhin Bauwerke seien, vertrage. Zur Zeit jener Entscheidung konnte die Rechtslage noch zweifelhaft erscheinen, da eine gewisse Verwandtschaft des für registrierte Schiffe geltenden Rechtes mit dem Grundstücksrecht nur hinsichtlich des Schiffspfandrechtes bestand, das freilich in den §§ 1259 ff BGB aF unter dem allgemeinen Titel "Pfandrecht an beweglichen Sachen" (§§ 1204 ff) geregelt war. Die Angleichung des für Rechte an eingetragenen Schiffen geltenden Rechtes an das Grundstücksrecht wurde jedoch

inzwischen durch das Gesetz über Rechte an eingetragenen Schiffen und Schiffsbauwerken (SchiffsRG) vom 15. November 1940 (RGBl I 1499) weitgehend herbeigeführt. Eingetragene Schiffe sind, wie auch die Revision nicht verkennt, nunmehr sowohl materiell wie hinsichtlich der Vollstreckung (vgl. insbesondere §§ 864 ff ZPO, §§ 162 ff ZVG) den Grundsätzen des Liegenschaftsrechtes unterworfen, wenn auch sachlich Abweichungen bestehen, so daß im einzelnen zu prüfen ist, ob ein für das Grundstücksrecht geltender Rechtsatz auch auf eingetragene Schiffe anzuwenden ist (vgl. Krieger DJ 1941, 97). Die Einführung des Begriffes der wesentlichen Bestandteile, die nicht Gegenstand besonderer Rechte sein können, beruht auf wirtschaftlichen Erwägungen. Bei den Gebäuden dient sie nicht nur der Erhaltung von Werten, sondern fördert auch die Sicherheit des Rechtsverkehrs. Im Grundstücksverkehr ist die Schaffung sicherer Rechtsverhältnisse von besonderer Bedeutung. Das Grundbuchsystem mit seinem Eintragungsgrundsatz und den Vorschriften über den öffentlichen Glauben des Grundbuchs bezweckt die Schaffung klarer und sicherer Rechtsverhältnisse. Dieser Zweck würde teilweise gefährdet werden, wenn die zur Herstellung des Gebäudes eingefügten Sachen Gegenstand besonderer, aus dem Grundbuch nicht ersichtlicher Rechte sein könnten. Dieselben Gesichtspunkte müssen auch bei den wegen ihres erheblichen, den Wert von Grundstücken oft weit übersteigenden wirtschaftlichen Wertes in das Schiffsregister eingetragenen Schiffen gelten. Bei Schiffen erfüllt das Schiffsregister weitgehend dieselben Funktionen, die dem Grundbuch im Grundstücksverkehr zukommen. Da eingetragene Schiffe rechtlich grundsätzlich wie unbewegliche Sachen behandelt werden, liegt es schon nahe, die mit einem solchen Schiff fest verbundenen Sachen als wesentliche Bestandteile anzusehen (§ 94 Abs. 1 Satz 1), wobei freilich, wie der Revision zugegeben werden kann, es zweifelhaft sein mag, ob im vorliegenden Fall die nach dem Gesetz erforderliche Voraussetzung einer festen Verbindung erfüllt ist. Jedenfalls gehören aber die

zur Herstellung eines solchen Schiffes eingefügten Sachen zu den wesentlichen Bestandteilen des Schiffes (§ 94 Abs.2).

Zur Herstellung eines Motorschiffes muß ein Schiffsmotor eingefügt werden. Im Gegensatz zu § 93 (BGHZ 20, 154, 156 ff.) darf bei der Auslegung des § 94 Abs.2 nicht von dem trennbaren Bestandteil, sondern muß von dem Gebäude (Schiff) als Ganzem, so, wie sich das Gebäude (Schiff) in seiner Sonderart und seinem Sonderzweck darstellt, ausgegangen werden (RGZ 150, 22 [267]; BGH L-M § 93 Nr.2). Ein Schiff, das mit eigener Antriebskraft fahren soll, ist ohne Antriebsanlage noch kein Schiff, sondern der Rumpf eines Schiffes, ein Schiffskörper. Ein Schiff ohne Schiffsmotor ist noch kein Motorschiff. Zu einem solchen wird es erst durch die Einfügung des Motors, ohne den es seinen besonderen Zweck, auf dem Wasser als Beförderungsmittel mit eigener Antriebskraft zu dienen, nicht erfüllen kann. Der Motor selbst dient daher "zur Herstellung" des Motorschiffes. Er ist auch in das Motorschiff "eingefügt". Der Einbau des Motors erfolgt nach dem Klagevorbringen derart, daß der Motor im Maschinenraum auf dem Fundament mit Fundamentbolzen befestigt wird. Da es bei der Vorschrift des § 94 Abs.2 auf die Festigkeit der Verbindung mit dem Gebäude (Schiff) nicht ankommt (RGZ 150, 27), ist auch die Voraussetzung des Einfügens in das Schiff erfüllt. Daran ändert auch nichts, daß der Schiffsmotor serienmäßig hergestellt und gegen einen anderen ausgewechselt werden kann.

Die auch nach Ansicht des IV. Zivilsenats bei der Auslegung der Vorschriften über wesentliche Bestandteile gebotene wirtschaftliche Betrachtungsweise führt zu dem gleichen Ergebnis. Für die Anerkennung des Eigentumsvorbehalts an dem eingebauten Motor besteht kein so starkes wirtschaftliches Bedürfnis wie bei Kraftfahrzeugmotoren. Die Motorenfabriken können sich gegen Verluste dadurch sichern, daß sie sich eine Schiffshypothek eintragen lassen. Von dieser Mög-

lichkeit machen sie auch Gebrauch, wie die vorgelegten Allgemeinen Lieferungsbedingungen einiger Maschinenfabriken ergeben. Auch für die Klägerin ist im vorliegenden Fall eine Schiffshypothek in Höhe von 40 000 DM eingetragen worden. Es wäre ihre Sache gewesen, vor Lieferung des Motors mit den bereits vorhandenen Hypothekengläubigern eine Vereinbarung über eine sie sichernde Rangstelle ihrer Schiffshypothek zu treffen. Während so die Rechtsordnung dem Maschinenlieferanten Sicherungsmöglichkeiten an die Hand gibt, würde auf der anderen Seite bei Anerkennung des Eigentumsvorbehaltes die Schiffsfinanzierung erschwert werden und die Lage der Kreditgeber sich verschlechtern. Der Wert des Motors im Verhältnis zum Wert des ganzen Schiffes kann sehr hoch sein (im vorliegenden Fall betrug bei einem vom Oberlandesgericht angenommenen Schiffswert von 340 000 DM der Kaufpreis für den Motor 90 000 DM). Für den Schiffskredit spielen daher die Eigentumsverhältnisse am Motor eine erhebliche Rolle. Dazu kommt, daß ein Motorschiff ohne Motor zwar kein Wrack, wie das Berufungsgericht meint, wohl aber ein unfertiges Schiff ist, das bei einer Zwangsversteigerung allein schon aus diesem Grunde und wegen des darin liegenden Unsicherheitsfaktors einen geringeren Erlös erbringen wird, da u.U. der für den Motor zu zahlende Preis nicht geklärt ist, ja vielleicht überhaupt offen ist, ob der Motor im Schiff bleibt. Hiernach muß auch die wirtschaftliche Betrachtungsweise bei einem Eigentumsvorbehalt am Schiffsmotor zu einem andern Ergebnis führen, als beim Eigentumsvorbehalt am Kraftfahrzeugmotor. (Der Motor eines Motorschiffes wird als wesentlicher Bestandteil angesehen von Abraham, Die Schiffshypotheken im deutschen und ausländischen Recht § 18 B III 1 mit Anm. 60; derselbe, Das Seerecht § 6 IV 1; Wüstendörfer, Neuzeitliches Seehandelsrecht 2. Aufl. § 5 II 1; Ritter, Das Recht der Seeversicherung § 1 Anm. 42; Vortisch/Zschucke BSchG 2. Aufl. § 1 Anm. 5 d; Bühling, Hansa 1954, 1333; Heinerici/Gilgan, Das deutsche Schiffsregisterrecht S. 176 f; Schaps, Seerecht, 2. Aufl. § 478 Anm. 2; Mittelstein, Das Recht der Binnenschifffahrt § 4 Nr. 2;

Gierke, Handelsrecht und Schifffahrtsrecht, 7. Aufl. § 80 I 2; Erman BGB § 94 Anm. 6, 8; Palandt BGB 15. Aufl. § 94 Anm. 4 c; BGB RGRK 10. Aufl. § 94 Anm. 7 a. E.; Soergel 8. Aufl. § 94 Anm. 5; - aa Enneccerus/Nipperdey, Allg. Teil des bürgerl. Rechts § 125 Fußnote 13 (nur zu § 93 BGB); Staudinger 11. Aufl. § 94 Anm. 14; Planck § 94 Anm. 6 a; Oertmann § 94 Anm. 4 a; OLG Köln JW 1936, 466; Hagen Hensa 1955, 245; Brecher, Das Unternehmen als Rechtsgegenstand S. 55, 58.)

Unerheblich für die Anwendung des § 94 Abs. 2 ist, daß der Motor der Klägerin in das Motorschiff nachträglich zum Ersatz des nicht mehr betriebsfähigen Motors eingebaut wurde (RGZ 158, 362 367; 160, 166 183; vgl. § 946 BGB).

Bei dieser Rechtslage braucht zu der Auffassung des Berufungsgerichts, die Schiffshypothek der Beklagten habe sich nach § 31 SchiffsRG auch auf die einfachen, nicht in das Eigentum des Schiffseigentümers gelangten Bestandteile erstreckt - diese sind nach den vom Reichsgericht in RGZ 158, 368 f aufgestellten Grundsätzen als unbewegliche Sachen zu behandeln -, nicht Stellung genommen zu werden. Ebensowenig bedarf es der Prüfung, inwieweit in diesem Falle etwa der gute Glaube des Schiffshypothekengläubigers von Bedeutung ist.

Ohne Rechtsirrtum hat das Berufungsgericht die Anwendung des § 95 Abs. 2 BGB abgelehnt, wonach zu den Bestandteilen eines Gebäudes (eingetragenen Schiffes) solche Sachen nicht gehören, die nur zu einem vorübergehenden Zweck in ein Gebäude (Schiff) eingefügt sind. Der Zeuge C.P. U. hat zwar bekundet, daß der Motor gleichsam als Versuchsmotor einer neuen Serie bei ihm laufen sollte. Er hat aber nichts davon gesagt, daß der Motor nach Beendigung des Versuchs wieder ausgebaut werden sollte. Vielmehr hat der Zeuge nach seiner Aussage bei den Besprechungen zum Ausdruck gebracht, daß er den Motor notfalls zurückgeben könne, wenn er ihn nicht zufriedenstelle. Wenn das Berufungsgericht

hieraus im Zusammenhang mit der von ihm zugunsten der Klägerin als richtig unterstellten Vereinbarung vom 22. Mai 1953 den Schluß gezogen hat, U. [REDACTED] sollte den Motor zurückgeben dürfen, wenn er sich als mangelhaft erweise, die Vertragsschließenden seien aber davon ausgegangen, daß der Motor den Anforderungen genügen werde und für dauernd in dem Schiff verbleiben werde, wenn sie auch damit gerechnet hätten, daß sich diese Erwartungen möglicherweise nicht erfüllten, so liegen diese Ausführungen im Rahmen der dem Tatrichter obliegenden Beweiswürdigung. Der Wiederausbau des Motors war hiernach weder von Anfang an beabsichtigt noch mit Sicherheit erwartet (Palandt § 95 Anm. 2). Die nach den Vorstellungen der Beteiligten nicht erwartete, aber auch nicht ausgeschlossene Möglichkeit künftiger Trennung rechtfertigt es nicht, die Einfügung zu einem vorübergehenden Zweck anzunehmen (vgl. OGHZ 1, 168; BGHZ 10, 171 176). Tatsächlich wurde auch der Motor, obwohl Uphoff ihn nach der Beschlagnahme der Klägerin zur Verfügung gestellt hat, nach dem unwidersprochenen Vortrag der Beklagten im Schriftsatz vom 2. Dezember 1955 auf dem Schiffe belassen und es wurden nur einzelne seiner Teile durch andere ersetzt.

Da die Klägerin durch den Einbau des Motors in das Schiff das Eigentum am Motor verloren hat, war die von der Beklagten betriebene Zwangsversteigerung auch in den Motor zulässig. Der Klägerin steht daher gegen die Beklagte weder ein Schadensersatzanspruch noch ein Bereicherungsanspruch zu.

Die Revision war daher als unbegründet mit der Kosten-

folge aus § 97 ZPO zurückzuweisen.

Dr.Haidinger    Dr.Fischer    Dr.Nörr    Dr.Haager    Liesecke