

### 110. Bedeutung der Klausel „per steamer zu verschiffen“ beim Verkaufe zu verschiffender Ware.<sup>1</sup>

I. Civilsenat. Urth. v. 20. März 1880 in S. N. & Co. (Kl.) w. B. N. & Co. (Bekl.) Rep. I. 625/79.

I. Handelsgericht Hamburg.

II. Obergericht daselbst.

Laut Schlussnota vom 22. August 1878 verkauften Kläger den Beklagten:

„4500 Saß Guayaquil-Steinmüße, welche . . . für die Herren Verkäufer im Laufe der Monate Juli, August und September von Guayaquil <sup>und</sup> <sub>oder</sub> Manta <sup>und</sup> <sub>oder</sub> Bahia de Caraquez abgeladen werden sollen, per Steamer via Panama . . . nach hier zu verschiffen, nach Ankunft seinerzeit den Herren Käufern hier hinter den Speicher zu liefern.“

Käufer verweigerten Annahme und Bezahlung der Ware, weil sie von Manta im Staate Ecuador nach Panama mit einem Segelschiffe und erst von der Landenge von Panama ab mit einem Dampfer nach Hamburg befördert worden war. Verkäufer klagten auf Abnahme und Bezahlung der Steinmüße. Im Prozeß wurde festgestellt, daß die Klausel „per Steamer via Panama“ die Bedeutung hatte, daß die Ware vom Abladehafen bis zum Bestimmungsplatze, abgesehen vom Transport über die Landenge von Panama, in Dampfschiffen transportiert werden sollte. Das Handelsgericht wies die Klage ab. Das Obergericht ließ den Klägern den Beweis nach, daß die Ware auch im Falle der Verschiffung von Manta nach Panama per Steamer nicht früher als geschehen nach Hamburg gelangt sein würde. Das Reichsgericht stellte das erste Erkenntnis wieder her.

Aus den Gründen:

„Wenn beim Verkaufe von Waren, welche von Hafenplätzen im Westen von Südamerika nach europäischen Plätzen verschiffet werden, Dampfer=Abladung bedungen wird, so hat diese Verabredung, wie man zufolge der seitens der Kläger in thatsächlicher Hinsicht nicht beanstandeten Darlegung der Beklagten annehmen muß, nicht bloß die Bedeutung, die Zeitdauer des Transportes und die Zeit der Ankunft

<sup>1</sup> Vgl. R.D.G.-Entsch. Bd. 3 S. 219.

zu bestimmen, sondern auch den Zweck, dem Käufer eine Gewähr dafür, daß die Ware in unverändertem Zustande am Bestimmungsplatze eintrifft, in höherem Maße darzubieten, als bei Segler-Abladung stattfindet. Es unterliegt keinem Zweifel, daß die direkte Beförderung der Ware auf durchgehende Konnossemente (throughbills of lading), bei welcher die Ware sich ohne Unterbrechung im Gewahrsame des Verfrachters befindet, die gedachte Gewähr in höherem Maße bietet, als die Beförderung durch zwei oder mehr getrennte Vers Schiffungen, bei welcher durch Auslieferung der Ware nach Beendigung des ersten Transportes an den vom Ablader bezeichneten Empfänger die Möglichkeit gegeben ist, vor der Weiterbeförderung auf die Ware einzuwirken. Da nun auf der in Rede stehenden Strecke, worüber kein Streit obwaltet, die direkte Beförderung auf durchgehende Konnossemente bei Dampfer-Abladung, nicht aber bei Segler-Abladung stattfindet, so ist anzunehmen, daß die Verabredung der Dampfer-Abladung wesentlich auch zu dem Zwecke getroffen wird, dem Käufer und dessen Abnehmern die mit dieser Beförderungsweise verbundene wertvolle Sicherheit hinsichtlich der Erhaltung der Ware in unverändertem Zustande zu gewähren. Hat die Verabredung aber diesen Sinn, so dient sie nicht bloß dazu, den Transport des Kaufobjektes zu ordnen, sondern auch dazu, das Kaufobjekt selbst zu bestimmen, und es vermag die Beförderung durch Segelschiff die im Kaufvertrage ausbedingene Dampfer-Abladung auch dann nicht zu ersetzen, wenn bei ersterer der Transport nicht mehr Zeit in Anspruch nähme, als bei letzterer.“

