

7. Ist der Aussteller eines s. g. durchgehenden Konnossements unbedingt verpflichtet, in Ermangelung einer bestimmten, in demselben vorgeschriebenen Reiseroute die betreffenden Güter auf dem geographisch nächsten Wege nach ihrem Bestimmungsorte zu befördern, und haftet er bei der Beförderung eines ihm vertragsmäßig nicht gestatteten Umweges für höhere Gewalt?

Bedeutung von „intermediate ports“.

I. Civilsenat. Urt. v. 5. Mai 1883 i. S. Hamb.-Amerik.-Pacetsfahrts-Gesellschaft (Bekl.) w. Ever'sche Manufaktur (Kl.). Rep. I. 184/83.

I. Landgericht Hamburg.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Aus den Gründen:

„Der Anspruch der Klägerin gründet sich auf drei von ihr beibrachte, von dem Agenten der Beklagten in Charleston gezeichnete, an Ordre ausgestellte, mit dem Giro des Abladers auf F. & Co. und mit einem Blankogiro der letzteren versehene Konnossemente, inhalts deren die darin näher bezeichneten bezw. 200, 200 und 500 Ballen Baumwolle in einen ebenfalls näher bezeichneten, in Charleston liegenden, nach New-York bestimmten Dampfer verladen sind, und die Beklagte sich verpflichtet, diese an ihre Agenten in New-York abzuliefernde Baumwolle durch einen oder mehrere Dampfer der Beklagten von New-York nach Neval zu transportieren und dort an die Empfänger

abzuliefern. Zu den in englischer Sprache ausgestellten Konnossementen ist ein gedrucktes Formular benutzt, welches, wie schon die Überschrift „Through Bill of Lading — Charleston S. C. to Hamburg“ ergibt, ursprünglich nur für einen Transport von Charleston bis Hamburg berechnet war, weshalb im Texte zweimal der darin vorkommende Bestimmungsort Hamburg durchstrichen und durch Reval ersetzt wurde. Ebenso ist der gedruckte Vermerk

„Newyork to Hamburg“

durch Einschubung der betreffenden Worte dahin verändert, daß er lautet:

„Newyork to Reval via Hamburg“

Im übrigen enthält der gedruckte Text der Konnossemente die Klausel:

„Steamers to be at liberty to touch at intermediate ports, to tow and assist vessels in all situations and to sail with or without pilots“

und unter dem als „Ice Clause“ bezeichneten Vermerke den Vorbehalt, daß, wenn das Schiff durch Eis verhindert sein sollte, Hamburg zu erreichen, die Güter auf Kosten des Schiffes, aber ohne Gefahr für dasselbe, in Rughaven oder Glückstadt gelöscht und gelagert werden dürfen, um auf Leichtern oder auf der Eisenbahn, ebenfalls auf Kosten, aber nicht auf Gefahr des Schiffes, sobald als möglich (as soon as practicable) nach Hamburg befördert zu werden, sowie für durchgehende Güter nach Häfen über Hamburg hinaus (for through freight to ports beyond Hamburg) den Vorbehalt des Rechtes, diese zu löschen und zu lagern in Zwischenhäfen (at intermediate ports) entweder am Lande oder in Leichtern, ebenfalls auf Kosten, aber nicht auf Gefahr des Schiffes, um sie sobald als möglich nach ihrem Bestimmungshafen zu befördern. Auf zweien der hier fraglichen Konnossemente findet sich am Rande noch der Ausdruck einer Klausel von wesentlich gleichem Inhalte.

Die Baumwolle ist nun zwar wohlbehalten in Hamburg angelangt. Nachdem sie dort von der Beklagten, ebenfalls auf Grund eines durchgehenden Konnossements, mit dem Dampfer „Empress“ nach Hull verladen war, um von da weiter nach Reval transportiert zu werden, ist aber der Dampfer Ewadne, in welchen sie in Hull übergeladen war, auf der Fahrt von Hull nach Reval im Kattegat gestrandet, und sind von den 900 Ballen Baumwolle 779 infolge dessen

beschädigt und deshalb in Kopenhagen verkauft worden. Für diesen Schaden nimmt Klägerin die Beklagte in Anspruch, weil diese zum Transporte der Baumwolle über Hull nach den Konnossementen nicht berechtigt gewesen sei, durch denselben vielmehr ihren Verpflichtungen als Verfrachterin zuwidergehandelt und sich mithin für die Gefahren dieses unberechtigten Transportes verantwortlich gemacht habe.

Der Berufungsrichter führte nun aus: Wenn es auch nach dem Inhalte der Konnossemente nicht die Meinung der Kontrahenten gewesen sei, daß die Ware direkt von New-York nach Reval befördert werden solle, auch die Weiterbeförderung von Hamburg nach Reval nicht gerade durch Dampfer der beklagtischen Gesellschaft geschehen solle, so könne doch andererseits den Konnossementen auch nicht entnommen werden, daß die Art und Weise der Weiterbeförderung von Hamburg nach Reval lediglich dem verständigen Ermessen der Beklagten anheimgegeben sei; vielmehr müsse auch dafür die Regel gelten, welche sich aus der, zugleich eine Fakultät und eine Begrenzung derselben enthaltenden Bestimmung der Konnossemente ergebe: „steamers to be at liberty to touch intermediate ports“. Als ein intermediate port sei nun zwar nach seiner Lage auf dem nächsten Wege zwischen Hamburg und Reval ohne Zweifel Lübeck (vielleicht auch noch einige andere Ostseehäfen) anzusehen, keinesfalls aber Hull, welches erheblich weiter westwärts als Hamburg liege und welches sich vielmehr als ein retrograder Hafenplatz darstelle; deshalb habe die Beklagte durch die Beförderung über Hull gegen die von ihr in den Konnossementen übernommene Verpflichtung verstoßen und sei auch der Einwand der Beklagten, daß es nicht möglich gewesen sei, die Ware anders als via Hull nach Reval zu befördern, unerheblich, weil in diesem Falle die Beklagte die Ware so lange hätte lagern lassen müssen, bis eine Weiterbeförderung auf dem in den Konnossementen vorgeschriebenen Wege wieder möglich war.

Diese Argumentation, inhalts deren der Berufungsrichter die Vertragswidrigkeit der Weiterbeförderung der Baumwolle von Hamburg nach Reval über Hull lediglich aus dem Nichteinhalten des geographisch direkten Weges folgert und in jeder Abweichung von diesem eine Deviation findet, ist von der Revisionsklägerin mit Recht als irrtümlich oder doch einer genügenden Begründung entbehrend und gegen den §. 259 und §. 513 Ziff. 7 C.P.O. verstoßend angegriffen.

An sich ist zwar davon auszugehen, daß der Verfrachter bei Ausföhrung des von ihm übernommenen Transportes verpflichtet ist, eine möglichst direkte Richtung der Reise einzuhalten, so daß bei der geographischen Lage Hulls zu Hamburg und Reval der Weitertransport über Hull prima facie allerdings nicht für statthast zu erachten sein würde. Allein gerade bei dem im vorliegenden Falle maßgebenden Inhalte der Konnossemente kommen doch noch besondere Umstände in Betracht, welche bei der Prüfung der Frage, ob die Beklagte so, wie geschehen, verfahren durfte, zu erwägen gewesen wären. In dieser Beziehung ist zunächst zu bemerken, daß, wie die Beklagte mit Recht geltend gemacht hat, der geographisch nächste Weg von Hamburg nach Reval über Lübeck (oder einen ähnlich gelegenen Ostseepfah) hier überhaupt nicht in Frage kommt, da nach den Konnossementen nur ein Transport „by steamer“, also zu Wasser, übernommen war und die Beklagte daher jedenfalls nicht als verpflichtet angesehen werden kann, die Ware auf dem Landwege nach Lübeck zu schaffen, um sie von dort weiter über See an ihren Bestimmungsort versenden zu können. Auch hat die Klägerin selbst eine direkte Verladung von Hamburg nach Reval auf dem Seewege für zulässig erklärt und es ist bei Auslegung der Konnossemente zu berücksichtigen, daß, obwohl eine solche Reise wegen der erforderlichen Umschiffung Skagens geographisch ebenfalls einen Umweg im Verhältnisse zu der direkten Seereise von New-York nach Reval involviert, dennoch — wie die Konnossemente deutlich ergeben und auch der Berufsungsrichter annimmt — die Beförderung der Ware über Hamburg gestattet war, wie denn auch schon der gewählte Transport der Ware von Charleston über New-York anstatt direkt nach Hamburg oder Reval einen Anhalt dafür bietet, daß bei Ermittlung des den hier fraglichen Konnossementen zum Grunde liegenden Vertragswillens keineswegs lediglich die Rücksicht auf eine möglichst direkte geographische Richtung der Reise als für den Ablader maßgebend betrachtet werden kann. Nach den Konnossementen war allerdings die Beklagte, da sie sich zur Ablieferung der Baumwolle in Reval verpflichtet hatte, auch für deren Weiterbeförderung von Hamburg bis Reval nicht bloße Spediteurin, sondern Transportunternehmerin (vgl. Pierulff, Sammlung Bd. 2 S. 402 flg.), und es war daher, wenngleich sie nach der Annahme des Berufsungsrichters nicht verpflichtet war, die Baumwolle in einem eigenen Dampfer zu befördern, ihre

Sache, sich eine entsprechende Schiffsgelegenheit zu verschaffen, wobei nach den Konnossementen nur ein Transport per Dampfer in Frage kam. Hierbei ist aber zu erwägen, daß eine bestimmte Route für den Transport von Hamburg nach Reval in den Konnossementen nicht vorgeschrieben ist, andererseits aber die Beklagte für eine möglichst rasche (as soon as practicable) Weiterbeförderung zu sorgen hatte, so daß sich die vom Berufungsrichter nicht erwogene Frage erhebt, ob es nicht dem aus den Konnossementen zu entnehmenden Vertragswillen der Kontrahenten mehr entsprach, daß für den — von der Beklagten behaupteten — Fall, daß die Beförderung der Ware auf einem anderen Wege als über Hull zur Zeit unmöglich war, dieser indirekte und mit einem Umwege verbundene Transport anstatt eines — möglicherweise trotz aller Sorgfalt der Beklagten nicht zu vermeidenden — vorgängigen längeren Lagerns der Ware in Hamburg gewählt werde. Auch wäre mit Rücksicht auf den Einwand der Beklagten, daß der nächste Weg nicht immer der richtige und schnellste sei, und daß sie einige Monate früher für denselben Ablader 2953 Ballen Baumwolle ebenfalls von Hamburg nach Reval über Hull weiter befördert habe, zu prüfen gewesen, ob nicht etwa die Übung im Frachtverkehre bei f. g. durchgehenden Konnossementen der vorliegenden Art dem Verfrachter eine freiere Stellung in der Wahl der für den Transport einzuschlagenden Richtungen gewähre, so daß auch dem Ausdruck „intermediate port“ eine weitere Bedeutung beigelegt werden dürfe, als in den Fällen, in welchen es sich um die Beförderung der Ware mit demselben Schiffe bis zu ihrem Bestimmungsorte handelt. Speziell würde auch zu berücksichtigen sein, ob es in Hamburg nicht etwa außergewöhnlich, sondern regelmäßig und üblich ist, bei nicht sofort vorhandener direkter Dampfergelegenheit nach Reval die per Dampfer nach dort zu sendenden Güter über Hull zu befördern, da dies für die Frage, ob der Beklagten eine solche Maßregel nach dem Konnossement gestattet gewesen, nicht ohne Bedeutung sein würde. Für die Beurteilung dieser Maßregel ist ferner in Betracht zu ziehen, ob die Beklagte nach dem Inhalte der Konnossemente eventuell verpflichtet gewesen wäre, in Ermangelung einer regelmäßigen, direkten Dampferverbindung zwischen Hamburg und Reval mit einem vielleicht ganz unverhältnismäßig großen Kostenaufwande einen besonderen Dampfer zu chartern, oder ob sie die Baumwolle in Hamburg hätte lagern lassen

dürfen, bis dort ein Dampfer auf Stückgüter nach Reval anlegte. Auch kommt in Betracht, daß die Klägerin selbst die Eigenschaft Hulls als Zwischenstation nicht etwa aus kommerziellen Gründen bestritten, sondern hierfür nur einen Blick auf die Landkarte geltend gemacht hatte. Dies allein ist aber für die Richtung der Reise nicht als entscheidend anzusehen. Denn wie nach dem jetzigen Standpunkte der Schifffahrt je nach den Witterungsverhältnissen oft ganz verschiedene Wege nach ein und demselben Orte eingeschlagen werden, und der Schiffer nicht gerade verpflichtet ist, den nächsten Weg zu wählen, sondern von ihm nur verlangt werden kann, daß er einen üblichen oder doch zweckmäßigen Weg einschlage,

vgl. die Motive zu Artt. 414—417 des preußischen Entwurfes und die Kommissionsprotokolle S. 1781 und S. 2617 ff.; Lewis, Kommentar zum Seerecht bei Art. 694; Abbott, Law of merch. ships (12 ed.) S. 187. 306 und 307; Lowndes, On the law of marine insurance §. 154,

so kann es bei den gegenwärtig bestehenden Mitteln und Einrichtungen für den Seetransportverkehr, z. B. bei den nur zwischen gewissen Hafensplätzen vorhandenen regelmäßigen und frequenten Dampfschiffsverbindungen, welche auch von anderen Häfen aus trotz eines damit verbundenen räumlichen Umweges benutzt zu werden pflegen, auch nicht bedenklich sein, die von einem Transportunternehmer ohne Beschränkung auf eine bestimmte Reiseroute eingegangene Verpflichtung zur Beförderung von Gütern mit Rücksicht darauf zu interpretieren und die Bedeutung der gebrauchten einzelnen Ausdrücke danach zu bemessen.

Das angefochtene Urteil war hiernach aufzuheben und die Sache zur andertweiten Verhandlung und Entscheidung darüber, ob nach den obigen Grundsätzen die Beklagte durch den Transport der Baumwolle über Hull den ihr nach den Konnossementen obliegenden Verpflichtungen zuwidergehandelt habe, in die Berufungsinstanz zurückzuverweisen. Der weiteren Ausführung des Berufungsrichters, daß, falls dies anzunehmen, die Gefahr der Ware auf der unkontraktlichen Reise von der Beklagten zu tragen sei, daß letztere sich dann weder auf höhere Gewalt, noch darauf, daß der Unfall im Kattegat auch bei direkter Beförderung habe eintreten können, berufen könne und der Klägerin, nach Maßgabe von Art. 612 H.G.B. Ersatz zu leisten habe, kann dagegen nur beigespflichtet werden. . . .