

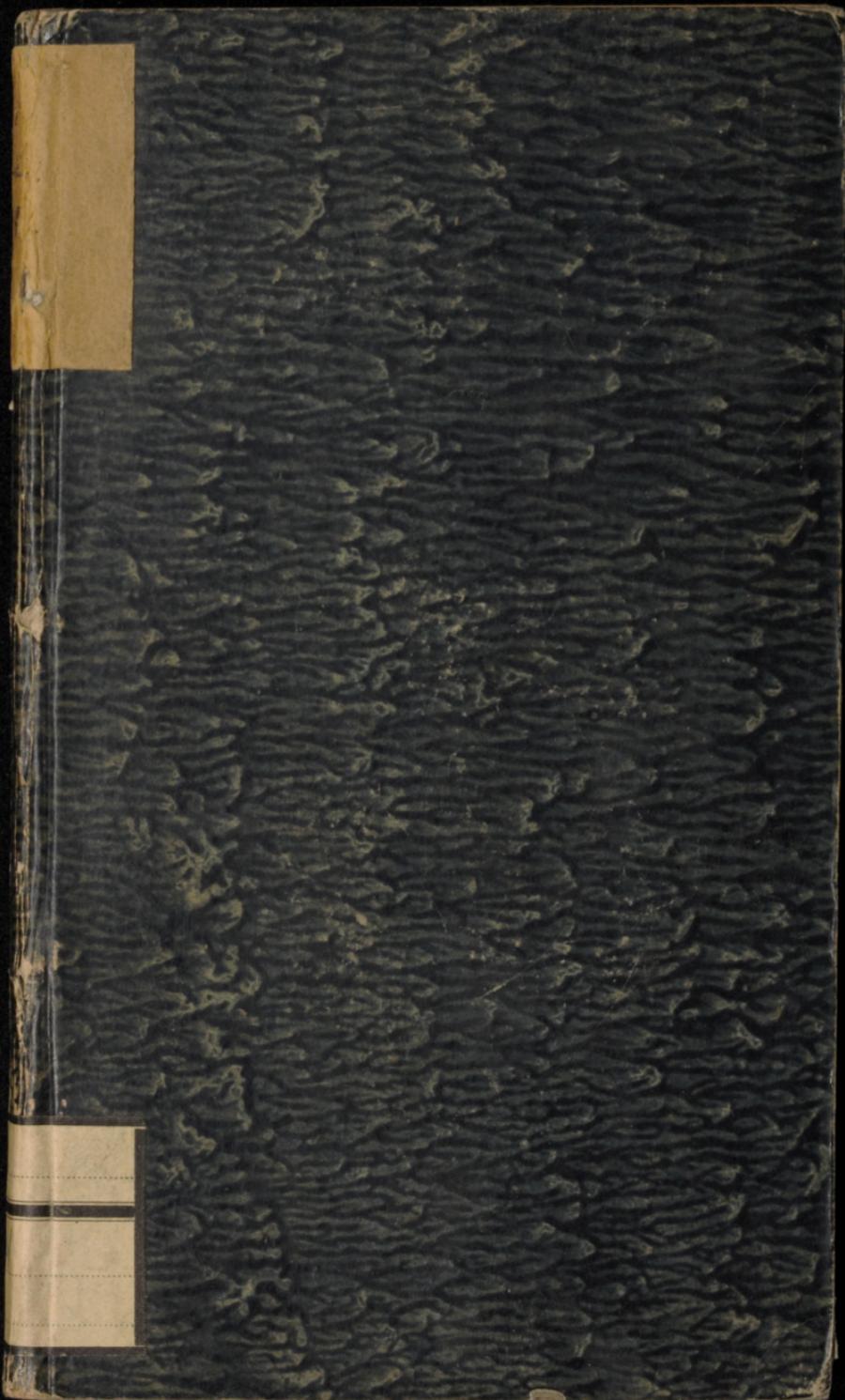
**Der wohl instruirte Schiffer, und zwar was derselbe vor angetretener- währender- und nach abgelegter Reise zu beobachten hat : Sammt einem Anhang, in welchem die vornehmsten See-Contracten, Schiffs-Documenten und andere denen zur See fahrenden und negotiirenden nützliche Nachrichten enthalten**

Zweyte, vermehrte und verbesserte Auflage, Lübeck und Wißmar: Auf Kosten guter Freunde, 1747

<http://purl.uni-rostock.de/rosdok/ppn1681522969>

Druck Freier  Zugang





W. Prof. p 176

40. - 9.

Jf 3211.



S  
wa  
m  
en  
die  
trach  
and  
Zwe  
2

Der  
wohl instruirte

# Schiffer,

und zwar  
was derselbe vor angetretener,  
während- und nach ab-  
gelegter Reise  
zu beobachten hat.

Sammt  
einem Anhange,  
in welchem

die vornehmsten See-Con-  
tracten, Schiffs-Documenten und  
andere denen zur See fahrenden  
und negotiirenden nützliche  
Nachrichten enthalten.

---

Zweyte, vermehrte und verbesserte Auflage.

---

Lübeck und Wismar,  
Auf Kosten guter Freunde. 1747.





## Beneigter Leser!

**S**o würde zu Verbesserung einer weitläufftigen Vorrede im geringsten nicht an Materie fehlen, wenn man die Schiff-Fahrt zur Beforderung des Commercii als ein nöthiges, ja, so zu reden, unentbehrliches Mittel angeben, oder eines Theils derselben grosse Gefahr, andern Theils den mercklichen Vortheil in Erwägung ziehen, oder von der Beschaffenheit des See-Wesens in alten,  
\* 2 und

und florisanten Stande jekiger Zeiten, von Glückseligkeit der an See und Strömen belegenen Dertex, und was dergleichen mehr, etwas anführen wollte; so aber will man, zu Erspahrung des Raums, vor dieses mahl nur dem Geneigten Leser die Absicht dieser unternommenen Arbeit in einem kleinen Vor-Bericht lediglich eröffnen.

Es mangelt zwar keinesweges an gelehrten Schrifften, worinnen die See-Rechte bereits vorgetragen worden,

den , und deren man ver-  
 schiedene anführen könnte ;  
 Allein es sind dieselbe , so  
 viel mir bekannt , auffer des  
 Wohl-seel. Herrn Lan-  
 genbeck's Anmerckun-  
 gen über das Hambur-  
 gische See-und Schiffs-  
 Recht , alle in Lateinischer  
 Sprache geschrieben , daß al-  
 so diejenige , so dieser Sprache  
 nicht mächtig , selbe weder le-  
 sen , noch sich zu Nutzen ma-  
 chen können.

Nachdem man nun wahr-  
 genommen , daß gleichwohl

\* 3

CU-

curieuse zur See Fahrende und Negotiirende, einige Information und Wissenschaft von den See-Rechten zu haben, Verlangen getragen, um sich in vorkommenden besondern Fällen selber rathen zu können, und was Rechtens, nicht allererst von andern sich belernen zu lassen bedürffen; So hat man demnach denselbigen gleichsam in einer kurzen Instruction darzu beförderlich zu seyn, der Mühe wehrt gemacht.

In gegenwärtiger so genannten Instruction aber sind

sind nicht so sehr die in dem Römischen Gesez, Buche hin und wieder vom See Wesen handelnde Geseze erkläret, weilien die mehresten zu jetzigen Zeiten nicht wohl applicabel, und darnach decidiret werden kan, als vielmehr die bey Handen gewesene neuere See Rechte zum Grunde gesezet und bey Gelegenheit die See Coustummes mit beygefüget worden, welche in den vorkommenden See Händeln den besten Ausschlag geben.

Es möchte zwar jemand einwenden, wie ein bestell-

ter Schiffer, oder sonst zur See Negotiirender ohnedem schon verstehen werde, was seines Amtes, und wie er sich zu verhalten; allein so wird niemand in Abrede seyn, daß gute Erinnerungen auch bey den Klügsten nicht dann und wann einigen Nutzen schaffen können, zudem lehret die Erfahrung, daß mancher seine nicht bekannt gewesene Unwissenheit am Ende mit Schaden wahrnimmt, und zu späte bedauert, daß er sich bey Zeiten nicht besser belernet, was er in der ihm aufgetragenen  
Fun-

Function zu beobachten gehabt, wie weit er zu contrahiren bemächtigt gewesen, und seine habende Vollmacht sich erstrecket, auf was Art er seine Gewalt leichtlich mißbrauchen, und in Verantwortung, ja gar auf Straffe kommen können.

Die Ordnung betreffend, so ist diese Arbeit in drey Theile abgefasset, in der ersten Abtheilung ist enthalten, was ein Schiffer vor angetretener, in der andern, was er währen-

\* 5

der,

Der, und in der Dritten,  
was er nach abgelegter  
Reise zu beobachten, die dar-  
innen allegirte Contracten  
und Schiffs-Documenten  
sind nebst andern nützlichen  
Nachrichten besonders in ei-  
nem Anhange, um durch die  
Zrennung der Materie dem  
Leser nicht verdrießlich zu ma-  
chen, beygefüget worden.  
Uebrigens wolle der Ge-  
neigte Leser die vielleicht  
eingeschlichene geringe Druck-  
Fehler seinem Gefallen nach  
selbsten corrigiren.

In=



# Inhalt.

## Erste Abtheilung.

Das erste Capitel von Schliessung der Fracht	pag. I
Das andere Capitel von Einladung der Güter	8

## Andere Abtheilung.

Das erste Capitel von des Schiffers Pflicht, während der Reise überhaupt	23
Das andere Capitel von Einnehmung der Piloten	29
Das dritte Capitel von Bodemerer	36
Das vierdte Capitel von Werfung der Güter oder Avarrey	60
Das fünfte Capitel vom Schiffbruch und Strandung	78

Dritte

## Inhalt.

### Dritte Abtheilung.

Das erste Capitel von des Schiffers Verrichtung bey An- kunft an dem Lössungs- Ort . . . . .	pag. 85
Das andere Capitel von Lössung der Güther . . . . .	„ 93
Das dritte Capitel von Bezah- lung der Fracht . . . . .	„ 99
Das vierdte Capitel von Able- gung des Schiffers Rech- nung . . . . .	„ 102

### Anhang.

Num. I. Zerteparthen . . . . .	„ 107
Num. II. Ein ander Formular . . . . .	„ 109
Num. III. Project einer Specifica- tion der Güther, wenn ein Kauff-Mann ein Schiff al- leine geladen, Tabell . . . . .	ad „ 110
Num. IV. Ein ander Project, Ta- bell . . . . .	ad „ 110

Num-

## Inhalt.

- Num. V. Project, wenn etliche  
Rauff-Leute ein Schiff beladen,  
Tabell . . . . . ad pag. 110
- Num. VI. Project, von Empfang  
und Lieferung der Güther,  
Tabell . . . . . ad 110
- Num. VII. Ein Holländisches  
Connossement . . . . . 111
- Num. VIII. Ein Teutsches  
Connossement . . . . . 112
- Num. IX. Formular eines Schiff-  
Journals, Tabell . . . . . ad 113
- Num. X. Signals, wenn Schiffer  
mit einander Compagnie geschlossen,  
Tabell . . . . . ad 113
- Num. XI. Signals, wenn Schiffer  
unter Commendeurschafft fahren.  
Item Signals der Rang-  
Ordnung im Treffen, Tabell  
. . . . . ad 113
- Num. XII. Nachricht von denen  
Piloten in der Ost-See . . . . . 114
- Num. XIII. Taxa des Loots-Gel-  
des auf der Elbe . . . . . 121

Num.

## Inhalt.

Num. XIV. Bodemerey = Brief auf ein Schiff . . . . .	pag. 122
Ein ander Formular . . . . .	= 123
Num. XV. Bodemerey = Brief auf Kauff . Manns = Güh- ter . . . . .	= 125
Num. XVI. Ein Avarie-Attesta- tum. . . . .	= 126
Num. XVII. Dispache . . . . .	= 129
Num. XVIII. Project, wie die Schiffer, so auf Schweden fahren, bey dem Königl. Zoll sich angeben müssen . . . . .	= 134
Num. XIX. Project, wie man sich in Rußland beym Zoll an- zugeben hat . . . . .	= 135
Num. XX. Meß-Brief . . . . .	= 140
Num. XXI. Schiffe oder Fahr- zeuge zu messen . . . . .	= 141
Num. XXII. Tabell, wie viel auf eine Last pro Fracht ge- rechnet wird . . . . . ad	= 141
Num. XXIII. Schiffs = Rech- nung . . . . .	= 142

Num.

## Inhalt.

- g. 122  
123  
125  
126  
129  
134  
135  
140  
141  
141  
142  
Num.
- Num. XXIV. Rechnung von  
der Ladung und Wieder-  
Beladung eines Schiffes,  
sammt den Unkosten der gan-  
zen Reise . . . pag. 146
- Lic. I. Specification von der La-  
dung, wie die Waaren ver-  
handelt worden sind, Tabell  
. . . . . ad = 151
- Num. XXV. Vollmacht eines  
Schiffers, so ein Mit-Reh-  
der ist . . . . . = 152
- Num. XXVI. Testimonium ei-  
nes Schiffers . . . . . = 153
- Num. XXVII. Schreiben der  
Rehder, worinnen sie den  
Steuer-Mann als Schiffer  
bestellen . . . . . = 154
- Num. XXVIII. Inventarium  
von einem Schiffe, so von  
dem Schiffer aufgerichtet . . . = 155
- Num. XXIX. Contract wegen  
Erbauung eines Schiffes  
mit einem Schiff's-Bau-  
Meister . . . . . = 166

Num.

## Inhalt.

---

Num. XXX. Biel = Brief oder Obligation auf ein Schiff	pag. 168
Num. XXXI. Biel = Brief von dem Schiffs = Zimmer = Mann	≈ 169
Num. XXXII. Kauff = Brief	≈ 171
Num. XXXIII. Kauff = Brief ei- nes Schiffs = Partes	≈ 174

---

### An den Buchbinder.

Die Tabellen werden nach Anwei-  
sung der darüber stehenden Pag.  
eingefügt.



Erste



# Erste Abtheilung.

## Das erste Capitel. Von Schliessung der Fracht.

§. 1.

**S**eien die Eigenthümer der Schiffe nicht allemahl theils die Gelegenheit, theils das Vermögen haben ihre Schiffe selbst zu beladen, sie dieselbe aber nicht fruchtlos an den Wall liegen lassen können; so ist nichts gewöhnlicher, als daß sie andere Befrachtung suchen, und fremde Kaufmanns-Güter um einen gewissen Lohn von einem Ort zum andern transportiren, welches die Schiffleute nennen: Vor Fracht fahren.

§. 2.

Der Eigenthümer des Schiffes ist nun entweder selber Schiffer, oder bestellet einen andern dazu, welcher alsdann ein Sez-Schiffer, er aber der Rehdter oder auch der Schiff's-Patron benahmet wird, und ist also ein Rehdter derjenige, welcher das Schiff ausrehdet, das ist ausrüstet, und mit aller zur Reise erforderlichen Nothdurfft versiehet.

21

§. 3.



S. 3.

Es sind aber oftmahls zwey, drey oder mehr in einem Schiffe interessiret, und hat mancher ein Viertel, Achttheil, oder halben Theil darinn, welches Schiffs Parten, die Interessenten aber Schiffs Freunde oder Mit-Rehdere genennet werden.

Hamb. See-Recht Tit. I. art. 2. & 3.

Hanseat. See-Recht Tit. XII.

S. 4.

Alle und jede Können in Rehdereyen hereditiren, welchen Kaufmannschafft zu treiben nicht verboten ist.

Marquard. de Jur. Mercat. Lib. I. Cap. IX. n. 4. sq.

Svendendorff. dissert. de privil. Mercat. Cap. 3. §. 22. seq.

Godofr. Bariblii dissert. de magistro navis Cap. 2. §. 5.

Also kan ein Pupill mit Beystand seines Vormundes, folglich auch so mehr ein Minderjähriger mit Genehmhaltung seines Curatoris ein Schiff gar wohl rehdren, und einen Schiffer bestellen; gleichermassen eine Frauens Person, sie sey verheyrathet oder nicht,

L. I. §. 16. de Exerc. act.

indem sie hier nicht für einen andern intercediret, sondern ihren eigenen Nutzen suchet; wie denn eine Kaufmanns Frau gar wohl ohne Curatore nach allen, auch den Hamburgischen Rechten

Part. 2. Tit. 8. art. 1.

beständ



beständig für sich contrahiren, Gelder aufnehmen, ihren Creditoribus Güther verpfänden, auch überhaupt alles, was ein Mann in Handlungssachen thun kan, zu verrichten bemächtiget, und kömmt ihr das beneficium Senatus Consulti Vellejani alsdenn nicht zu statten.

*Eckold. ad Inst. Lib. 4. Tit. 5. Ecclog. 42.*

*Marquard. de Jur. Mercat. Lib. I. Cap. XII. n. 7. seq.*

S. 5.

Sind nun viele Rehder eines Schiffes, müssen dieselbe auch wegen Befrachtung ihres Schiffes wie in allen andern Vorfällen, so das Schiff angehet, sich berathschlagen, auf welche Art und unter welchen Conditionen die Fracht zu ihrem größten Vortheil zu schliessen. Solten sie sich aber darüber nicht vereinigen können, so gilt die Meynung derjenigen, welche den größten Antheil an dem Schiff haben, und von den übrigen, so den mindern Theil haben, auch angenommen werden muß.

*Preuss. See-Recht Cap. 2. art. 3.*

*Schwed. See-Recht. Class. 3. Cap. 4.*

S. 6.

Es geschieht aber die Befrachtung entweder bey der Reise, oder auch bey Monathen. Die erste Art ist nach zeitiger Gewohnheit am gebräuchlichsten. Es wird aber ein Unterschied gemacht unter einer einzelnen Reise, z. E. von Lübeck nach Stralsund, oder einer doppelten,



v. g. von Lübeck nach Wismar, und von dar wieder nach Lübeck, oder einer durchgehenden, als von Lübeck auf Stralsund, von dort auf Stockholm, und von Stockholm wieder zurück nach Lübeck.

§. 7.

Ferner wird ein Schiff befrachtet entweder (1) überhaupt, das ist, die ganze Schiffs-Ladung, so viel es führen kan, die Holländer sagen: *by den hoope, sonder maate*, die Frankosen: *en gros*, die Lateiner: *per averfionem*, oder (2) ein gewisser Raum des Schiffes, und (3) nach einer gewissen Zahl, Masse und Gewicht der Güther, v. g. nach Lasten, Packen und Fässer, Stückweise, welches die Frankosen *Cevillette* nennen. Diese drey Arten der Befrachtung sind darinnen unterschieden, daß in denen beyden erstern der Schiffer das ganze Fracht-Geld bekommt, es mag viel oder wenig eingeladen werden, in dem letztern Fall aber, nach Anzahl der Waaren, nur so viel, als Tonnen oder Packen eingebracht werden, bezahlet wird.

*Loccen. de Jur. Marit. Lib. III. Cap. 6.*

§. 7.

§. 8.

Beÿ Accordirung nach Lasten muß ein Schiffer die Qualität der Waaren wohl ansehen, ob dieselbe einen grossen Raum erfordern, und viel oder wenig derselben einladen könne; also wird für eine Last Theer, Hanf oder Flachs allezeit mehr als für Eisen bezahlet, ohngefehr wie 18



zu 30, und ist eine ordinaire Last per Fracht  
12 Schiff-Pfund. In Schweden wird, was  
die Ungelder betrifft, eine Last vor 18 Schiff-  
Pfund, oder 18 Tonnen Saltz 24 Tonnen Korn  
gerechnet, imgleichen werden auch nach solchen  
schweren Lasten die Schiffe gemessen. Ein Exem-  
pel von Ausrechnung eines Schiffs, wie auch  
ein Formular eines Meß-Briefes suche im An-  
hang Num. XX. & XXI.

## §. 9.

Der zwischen dem Verhåurer und Befrachter  
geschlossene Contract muß allezeit schriftlich ab-  
gefasset werden.

Preuss. See-Recht. Cap. 5. art. 3.

Schwed. S. R. Class. 2 Cap. 1.

Dän. S. R. Cap. 2. art. 2.

Dieses Document nennen die Deutschen *Zerteparthey*, die Italiåner *Charta partita*, und  
die Frankosen *Charte partie*, es wird in duplo  
ausgefertiget und bekõmmt ein jeder der Contra-  
henten davon ein Exemplar.

## §. 10.

In solcher Zerteparthen werden alle Condi-  
tiones, so die Contrahenten unter sich verab-  
redet, eingeführet, gemeiniglich aber, wenn des  
Befrachters und Frachters Nahme, item wie  
das Schiff heisse, wie groß es von Lasten, und  
dergleichen, Erwẽhnung geschehen, verbindet sich  
(1) darinnen der Schiffer, daß er die Fracht-  
Gũther in seinem dichte mit guten Anckern und

A 3

Tauen,



Zauen, wie auch allem andern zu der accordirten Reise benöthigten Geräthschaft, versehenen Schiff einnehmen, darauf während der Reise ein wachendes Auge haben, an den destinirten Ort überbringen, und demjenigen, an welchen sie consigniret, so wie er sie empfangen, wohl conditioniret einliefern wolle. (2) Verpflichtet sich der Befrachter dem Schiffer die bedungene Reise zu halten, die Güther zu rechter Zeit einzuladen, und gegen richtige Lieferung die bedungene Fracht zu bezahlen. Die Formularen der Zertepartheyen siehe im Anhang sub Num. I. & II.

S. II.

Hiebey ist zu bemercken, daß nach heutiger See-Coutyme annoch dem Schiffer über das bedungene Fracht-Geld eine Ergößlichkeit accordiret wird, welches Kapp-Lacken, von dem Frankosen *pour le Chapeau* genennet wird und so viel bedeuten soll, als zu einer Kappe oder einem Kleide; imgleichen Priem- oder Premie-Geld, welches so viel ist, als Schreib-Geld, beydes hat keinen gewissen Tax, sondern wird jedesmahl nach Belieben determiniret und der Zerteparthey eingerücket. Es muß aber der Schiffer bey Annehmung einer Fracht, wie in allen andern Schiffs-Geschäften, auch vornemlich auf den Nutzen seiner Nehder sehen, hinfolglich um des Kapp-Lackens oder andern eigenen Vortheils halber keine gute Fracht ausschlagen, weniger das Kapp-Lacken, falls ihm solches von den



den Nehdern zugestanden worden, so hoch bedin-  
gen, daß dadurch den Nehdern an der Fracht  
Abbruch geschehe, wie denn, um allen Unter-  
schleif zu vermeiden, im Preussischen See-Rechte  
Cap. 5. artic. 2.

ausdrücklich verordnet, daß wenn ein Schiffer  
mehr als den dreyßigsten Theil bedingener Fracht  
an Kapp Lacken bekommen würde, er den Neh-  
dern solches auf Erfordern zu berechnen verbun-  
den seyn solle, ohnerachtet ihm selbiges zu bedin-  
gen vergönnet gewesen.

S. 12.

Ist ein Schiff nicht überhaupt, sondern von  
unterschiedenen nach Lasten, Gewicht, oder son-  
sten befrachtet, wird zwar keine Zerteparthey noth-  
wendig erfordert, es muß aber der Schiffer sich  
dennoch eine deutliche und glaubhafte Verzeich-  
niß über die eingeladene Partheyen der Ladung,  
zu Verhütung allen Streits und Irrung, geben  
lassen und bey sich behalten.

S. 13.

An Orten, wo bey der Befrachtung Mäck-  
lers, oder wie in Schweden Schiffs-Clarirer  
gebraucht werden, thut er sehr wohl, wenn er  
einen Attest zu seiner Sicherheit sich von ihnen  
geben läßet. Nach dem Preussischen See-Recht  
Cap. 5. art. 3.

muß er die Zerteparthey allemahl auf der Reise  
im Schiffe bey sich haben, bey 10 Rthlr. Straf-  
se wenn disfalls Streit entstehen würde.



## Das andere Capitel. Von Einladung der Gütther.

§. 1.

§ Mann also, wie im vorhergehenden erinnert, die Fracht ordentlich bedungen, und eine Zerteparthey darüber schriftlich aufgerichtet worden, muß der Schiffer seine erste Sorge seyn lassen, das Schiff, wenn es nöthig seyn solte, wohl zu calsfatern und zu dichten, wie denn gemeiniglich in der Zerteparthey unter andern mit verabredet wird, ein dichtes und wohl calsfartertes Schiff zu liefern; wenn er demnach hierunter säumig gewesen und solches nicht gebührend beschaffet, allen etwa dem Kaufmann dadurch zugefügten Schaden zu vergüten gehalten.

*Stracha de Naut. Part. 3. N. XI.*

*Schwed. G. R. Class. 2. Cap. 4. §. 1.*

*Hanseat. G. R. Tit. 5. art. 5.*

§. 2.

Ingleichen muß er auch zu verabredeter Zeit das Schiff in völligen Stande und seegelfertig liefern, damit es zur bestimmten Zeit die Fracht einnehmen, und mit dem ersten guten Wetter und Wind abgehen könne, widrigenfalls, wenn der Befrachter darzuthun vermögte, daß durch des Schiffers Zögerung ihm Schaden zugefüget worden, ist er solchen von demselben zu fordern berechtigt,

Dän.



Dän. S. R. Cap. 2. art. 3.

Hanseat. S. R. Tit. 5. art. 5.

wie denn auch im letztern, und zwar

Tit. 5. art. 4.

besonders verordnet, daß wann ein Schiffer das letzte Guth auf und eingenommen er bey 50 Ungarischer Gulden Straffe zum längsten in zweyen oder dreyen Tagen hernach, so nur der Wind etwas füget, zu Seegel gehen soll.

§. 3.

Beÿ der Einladung selbstn hat der Schiffer wohl in Acht zu nehmen (1) daß alle Packen, Ballen und Stück-Güther wohl gezeichnet, damit, wann er von unterschiedenen Ladung eingenommen, bey der Ablieferung keine Irrung entstehe, und (2) so vielleicht bey dem Empfang etwas an den Güthern beschädiget oder nicht wohl einballiret gefunden würde, solches dem Ablader so gleich anzeige und verbessern lasse, (3) wohl zusehe, daß keine contrabande Waaren eingebracht werden, wohin v. g. bey Krieges-Zeiten Pulver, Bley und dergleichen Ammunition, in Pest-Zeiten Todte-Cörper und andere einzuführen verbotene Waaren zu rechnen.

§. 4.

(4) Auf das Schiff-Volck fleissige Acht haben, daß solches bey Einnehmung oder Einwindung der Güther vorsichtig umgehe, auch das Tau-Werck, womit die Güther in das Schiff gehisset werden, starck und tüchtig sey, denn er,

A 5

wenn



wenn solches zerreißen und das Guth dadurch beschädiget würde, allen dadurch überkommenen Schaden allein zu bezahlen gehalten,

Swed. S. R. Class. 2. Cap. 4.

Hamb. S. R. Tit. XIV. art. 36.

sollte aber durch Unvorsichtigkeit des Volcks das Guth aus dem Tackel fallen, daß sie es nicht wohl gelegen, muß dasselbe den Schaden tragen.

Dän. S. R. Cap. 2. art. 18.

S. 5.

(5) Die Güther im Schiffe wohl stauen und nach Qualität derselben verwahren lassen, und dürfen insonderheit keine Güther platt auf den Boden gelegt, sondern es muß eine Stellung oder Bettung gemacht werden, damit selbe vor dem See-Wasser gesichert, weiln jedes Schiff Wasser ziehet, imgleichen die Stauung auch darum nothwendig, damit die Güther fest und unbeweglich liegen, und muß jederzeit die Placirung nach den Eigenschaften der Waaren wohl eingerichtet werden, daß z. E. kein fließende auf trockene, v. g. Wein auf Zucker oder schwere auf schwache gestauet werden.

Böhmer. Dissert. de discrim. tempest. Marin. Cap. 1. §. XXVII.

Swed. S. R. Class. 2. Cap. 4. §. 1.

Hamb. S. R. Tit. XIV. art. 34.

Dän. S. R. Cap. 2. art. 10.

S. 6.

(6) Das Schiff nicht zu überladen und durch schändlichen Geiß Schiff und Guth in Gefahr zu

zu



zu sehen, denn es muß ein jeder Schiffer seines Schiffs Vermögen wie ein Reuter seines Pferdes Kräfte wissen,

*Boer. decis. 177. n. 7.*

folglich seyn Schiff also zu laden, daß, wenn durch die See der Ueberlauf voller Wasser geschlagen würde, es dennoch floß bleiben könne. In denen See-Rechten ist auch dieserwegen wohl verordnet, daß der Ueberlauf und die Cajüte frey gelassen werden sollen, und darf kein Schiffer in die Cajüte ein mehres einnehmen, als was ohne Behinderung seiner und des Schiffs, damit selbiges nicht hinterlastig werde, geschehen könne.

*Preuss. S. R. Cap. 3. art. 31. & 42.*

Im Hanseatischen See-Rechte

*Tit. 3. art. 2.*

steht davon: Sondern also mit Waaren oder Ballast versehen seyn möge, daß es seiner Ranckigkeit halben nicht *periclitiret*, noch zu werffen nöthig habe.

*Stracha de Naut. P. 3. n. 13.*

In dem Dänischen See-Rechte

*Cap. 2. art. 9.*

wird ein solcher geiziger und unachtsamer Schiffer condemniret aus seinem eigenen Beutel 40 Loth Silbers Straffe an den König und eben so viel an die Stadt zu erlegen, auch dazu den Schaden zu bezahlen.

§. 7.



## §. 7.

Um nun solches desto mehr vorzubeugen, ist noch ferner in denen See-Rechten versehen, daß, wenn ein Schiff, welches überladen worden, und nachgehends einige Güther in See geworffen werden müsten, oder sonst Schaden an dem Schiff oder Guth daher entstehen würde, solcher Schade nicht als Haverey gerechnet, sondern der Schiffer denselben wegen seiner begangenen Schuld allein tragen müsse.

Preuss. S. R. Cap. 3. art. 30.

Schwed. S. R. Class. 5. Cap. 2.

Lüb. S. R. Tit. 2. art. 7.

## §. 8.

Damit aber bewiesen werden könne, was vor Güther geladen, muß der Steuermann, wenn kein eigener Schreiber im Schiffe, von den Gütern, so an Bord geliefert werden, eine richtige Rolle und Specification halten, und zwar eines jedweden Namen wer es geladen, wie auch die Anzahl, Numern und Marck-Zeichen von allen Tonnen, Packen, Kasten, Ballen und dergleichen accurat beschreiben.

Dän. S. R. Cap. 2. art. 20.

Schwed. S. R. Class. 2. Cap. 6.

Einige Projecte von solchen Specificationen findet man im Anhang sub. Num. III. IV. V. & VI.

## §. 9.

Nach solcher Specification nun muß der Schiffer unter seiner Hand, in seiner Abwesenheit aber



aber der Steuermann oder Schreiber, ein Re-  
cipisse oder Recive über den richtigen Empfang  
der geladenen Waaren ausgeben, welches die  
Schiffer auf Teutsch das *Connossement*, die  
Franzosen *Conoissement* oder *Brevets*, und die  
Lateiner *Instrumentum recognitionis* nennen,  
so vermuthlich von dem Italiänischen Worte  
*conoscere* herstammet; gemeinlich wird solches  
drenmahl ausgefertigt, da denn das eine der Ab-  
lader zu sich nimmt, das andere dem Empfan-  
ger, an welchen die Waaren consigniret, per  
posta gesandt wird, und das dritte der Schif-  
fer bey dem Schiffe zu seiner Nachricht behält.  
In Stockholm, Pommern, Lübeck werden ge-  
meinlich Teutsche; in Königsberg, Danzig,  
Riga, St. Petersburg und Hamburg Hollän-  
dische *Connossementen* gebrauchet, ein Formu-  
lar eines Teutschen und Holländischen ist im An-  
hang sub Num. VII. & VIII. befindlich.

## §. 10.

Bey Unterschreib- und Ausgebung der *Con-  
nossementen* hat ein Schiffer sich wohl vorzu-  
sehen, weil darunter oftmahlen viele Betrüge-  
repen vorgehen, unter andern kan er auch, um  
sich auffer aller Verantwortung zu sehen, als ei-  
ne Cautel wohl gebrauchen, daß er in dem Fall,  
wann in dem *Connossement* die Sorte der  
Kaufmanns- Waaren oder auch das Gewicht  
exprimiret ist, bey der Unterschrift seines Na-  
mens die Worte beysetz: *den inhoudt*, oder  
auch *dat gewicht unbekent*. Bisweilen wird  
kein



kein ordentliches Connoissement ausgefertigt, sondern es schreibet der Schiffer nur unter des Steuermanns Specification ohngefehr also;

Obenstehende Anzahl an Packen mit ihren Numern und Zeichen habe richtig empfangen, doch mir unbekandt was in jedem Packen enthalten, oder wie schwer am Gewichte.

## S. 11.

Sind nun die Güther versprochener massen alle eingeladen und wohl gestauet, muß der Schiffer auch leztlich noch dahin sehen, daß er seine Lucke im Raum wohl zucalfatere oder brewe, und wenn das Schiff ein doppeltes Deck hat und Kaufmanns Waaren unter dem Deck enthalten, gleichfals seine obersten Lucken mit Pressennings, das ist geteert Seegel Tuch, wohl zuschalcken oder zunageln lasse, damit die Ladung vor dem See Wasser gesichert.

## S. 12.

Bishero haben wir angeführt, was ein Schiffer zu observiren hat, wenn accordirter massen das Schiff beladen wird; im folgenden müssen wir also auch bemercken, wie derselbe sich zu verhalten, wenn die Ladung entweder gar nicht, oder nur zum Theilerfolget. Es ist aber am süglichsten so die Eintheilung zu machen, daß es geschehe (1) durch Schuld, per culpam, und zwar wiederum so wohl (a) von Seiten des Schiffers als (b) des Befrachters, (2) durch einen



einen besondern Zufall, per casum, wobin wir alle Verhinderungen und Aufhebungen der Fracht, so durch Verbot des Handels, Beschlag der Schiffe u. d. g. entstehen, rechnen wollen.

S. 13.

Das erste nun anlangend, wann nemlich die Schuld an Seiten des Schiffers ist, daß die Ladung ganz zurücke bleibt, z. E. wenn das Schiff zu der gesetzten Ladungszeit nicht im Stande und Seegelfertig, oder, wenn ein Theil der Ladung nicht eingenommen werden kan, z. E. da ein Schiffer bey Schliessung der Fracht das Schiff grösser von Lasten angegeben, als es nachgehends in der That sich befunden, oder auch, wenn das Schiff wegen privat Schulden des Eigenthümers mit Arrest belegt worden, in diesen und dergleichen Fällen muß der Schiffer dem Befrachter für allen erweislichen Schaden und Interesse stehen.

Dän. S. R. Cap. 2. art. 3.

Preuss. S. R. Cap. 5. art. 15.

Hieher gehöret auch der Casus, wenn ein Schiffer bey der Einladung aus eigener Schuld etwas von den bedungenen Güthern zurück lässet, und deshalb niemanden ausdrückliche Vollmacht geben, in solchem Fall muß zwar der Ablader für die Conservation der Güter, so bald er davon Wissenschaft erhält, sorgen, doch stehet es in seinem Belieben, ob er dieselbe als sein Eigenthum weiter an sich behalten und selbst darüber dispo-



disponiren, oder ob er sie der Gefahr und Rechnung des Schiffers lediglich überlassen, und nur in so weit sich derselben annehmen wolle, daß sie unbeschädigt erhalten, und nach dem bestimmten Lossungs-Platz befördert werden; in dem ersten Fall hat er an den Schiffer weiter keinen Anspruch zu machen, in dem letztern aber ist der Schiffer nach glücklicher Ankunfft der Güther nicht allein zur Ersekung der höhern Fracht, sondern auch für aller Gefahr, Schaden und Unkosten responsabel. Es hat aber der Befrachter als eine Cautel hiebey wohl zu beobachten, daß er sich nicht ehender der zurückgelassenen Güther annehme und dieselbe nachsende, bis er seine Erklärung förmlich gethan, und sich durch eine Protestation verwahret hat.

§. 14.

Ist nun vors andere die Schuld an Seiten des Befrachters, daß er die Ladung der Zerteparthey gemäß auf den bestimmten Tag und Zeit nicht eingeben kan, so hat man vor allen Dingen zu sehen, ob diesermwegen etwas in der Zerteparthey verabredet; ist solches geschehen, hat es seine Richtigkeit, falls aber nichts deswegen accordiret worden, muß der Schiffer auf des Befrachters Verlangen, und zwar nach den Schwedischen, Spanischen und Wisbunyschen See-Rechten, annoch 15 Tage über den Tag, der zur Einladung angefetzt gewesen, warten, jedoch daß er ihm die Liege-Tage pro rata der Zeit, entweder nachdem sie sich darüber vereinigen,



gen, oder auch wie das Interesse, welches vornehmlich in den Monat-Geldern, Interesse moræ, in dem Kost-Gelde und der Schlitage des Schiffes bestehet, von guten und erfahrenen See-Leuten gesezet wird, bezahle.

*Loccen. de Jur. Marit. Lib. 3. Cap. 6.*

§. 8.

*Kürick. ad Jus Hanseat. Tit. V. art. 5.*

Und hievon bekömmt der Schiffer, weil er das Volck beköstiget, drey Theile, und das Schiff-Volck den vierdten Theil.

*Wisbuysches S. R. art. 34.*

*Placat Philippi de Ao. 1563. Tit. van schipper en Coopliden art. 5.*

*Hamb. S. R. Tit. XV. art. 4.*

Im Schwedischen See-Recht ist dieses

*Class. 2. cap. 7.*

noch deutlicher erkläret, daß, was der Befrachter zu Wart-Geldern oder Schadens-Erstattung bezahlen müsse, der Schiffer nebst den Rehdern drey Viertheil in zwey Theilen, und das Schiff-Volck den vierdten Theil genieße und unter sich theile, nach eines jeden Lohn.

§. 15.

Liefert der Befrachter eines ganzen Schiffes zwar einige Güter, nicht aber die völlige Ladung, so muß der Schiffer vor allen Dingen von der Faut-Fracht, welches die Franzosen *Faux fret* nennen protestiren lassen, alsdann der Befrachter auch vor den ledigen Raum, und also die völlige Fracht zu bezahlen schuldig.

B

*Loccen.*



Loccen. de Jur. Marit. Lib. 3. Cap. 6.

§. 7.

Schwed. S. R. Class. 2. Cap. 5. pr.

Preuss. S. R. Cap. 5. art. 9.

Hamb. S. R. Tit. XV. art. 3.

Wenn aber der Schiffer andere Fracht bekommen kan, muß der Befrachter dennoch allen Schaden wegen der etwa Mindern Fracht, Aufhaltung und andern Unkosten ersetzen, welches der Billigkeit nicht zuwider, zumahlen kein Schiffer gegentheils, welcher das ganze Schiff verhäuret, sich unterstehen darf, bey Straffe, so viel das Guth werth, ohne Consens und Vorwissen des Befrachters, andre fremde Güter, entweder an den Ladungs-Platz, noch unterweges, mit einzunehmen.

Hamb. S. R. Tit. XIV. art. 10.

Wisbuysches S. R. art. 42.

Dän. S. R. Cap. 2. art. 8.

§. 16.

Wenn zwey, drey oder mehr ein Schiff befrachten, und einer unter denselben zu rechter Zeit gar nicht, oder doch nicht völlig einladet, so ist nach dem Hamburgischen See-Rechte

Tit. 15. art. 5.

geordnet, daß der Schiffer, wenn er seegeln will, dem Kauffmann oder andern guten Leuten binnen Schiffs-Boort, den ledigen Raum zeigen soll, alsdenn ihm die völlige Fracht bezahlet werden muß, es wäre denn, daß er anderes Gut in die Stelle bekommen könnte, welches dem Kauffmann

mann



mann zu gute kommet. Womit das Dänische See-Recht

Lib. 4. Cap. 2. art. 4.

in allen übereinstimmet. Es ist aber nicht ohne Ursache hinbey gefüget, falls die anderweitige Befrachtung ohne Verhinderung und Schaden der übrigen Befrachtere geschehen könne; denn wenn sonst der Schiffer seegelfertig lieget, auch gut Wetter und Wind, muß er die Reise nicht versäumen und sich darnach aufhalten, sondern wegen Interesse der Mit-Einladere versprochener massen zu Seegel gehen.

Schwed. S. R. Class. 2. Cap. 5. S. 1.

Sicherer aber geht der Schiffer, wann er nicht nur denen angeführten Rechten nach, dreyen binnen Schiffs-Boort solchen ledigen Raum zeige, sondern auch wegen der Faut-Fracht ordentlich durch einen Notarium und Gezeugen protestiren lasse.

§. 17.

Da auch öftters ein Schiff auf eine doppelte Reise, als hin und zurück, befrachtet wird, so kan es sich begeben, daß solches die Retour-Ladung, durch Schuld des Befrachters oder seiner auswärtigen Commissionairen und Factoren, entweder ganz nicht, oder nur zum Theil erhalte, oder es ist ein Schiff nach einem gewissen Ort befrachtet, daselbst seine Ladung einzunehmen, gehet auch dahin, bekommt aber entweder gar keine Ladung oder nur einen Theil derselben, in beyden Fällen muß der Schiffer nicht verabsäumen

B 2

ordent.



ordentlich zu protestiren, denn wenn er nachgehends bey seiner Zurückkunft mit dem gethanen protest beweisen kan, daß die Schuld an dem Befrachter, oder dessen Bevollmächtigte gewesen, hat er nicht nur die ganze Fracht, sondern auch allen causirten Schaden zu gewarten,

Schwed. S. R. Class. 2. Cap. 5. §. 2.

Preuss. S. R. Cap. 5. art. 13.

indessen muß sich doch der Schiffer Mühe geben, bey so gestalten Sachen, ehe er mit dem ledigen Schiff zurück gehet, andere Ladung, auf Kosten des Befrachters zu suchen, und wenn er einige Güter erhalten sollte, hat er wegen etwa geringern Fracht und verursachter Aufhaltung, an denselben seinen Regress zu nehmen.

§. 18.

Wir wollen auch allhier den Fall bemerken, wenn etwa ein Befrachter des ganzen Schiffes gewisser Ursachen halber, z. E. wenn er von seinen Correspondenten contra ordre erhalten, die Waaren wegen Abschlag des Preises nicht zu senden, wieder auszuladen begehret; so verordnen die See-Rechte hierinnen, daß solches demselben gegen Erlegung der halben Fracht, auf seine Unkosten zu thun frey stehe, wenn die eingegebene Güther annoch in dem Haven, sind aber dieselbe schon aus dem Haven und das Schiff auf der Reise begriffen, muß er die ganze Fracht bezahlen. Gleicher massen, wenn ein Schiff von Unterschiedenen beladen, und einer von den Befrachtern sein Gut wieder auszulassen verlanget, kan ihm



ihm solches nicht verwehret werden, er muß aber den Schiffer befriedigen und Schadlos halten, auch den übrigen Mit-Befrachtern, wegen der Aufhaltung oder andern Nachtheils, für allen erweißlichen Schaden stehen, es wäre denn, daß die sämtliche Befrachtere die eingegebene Ladung wieder lossen wollten, und in diesem Fall muß der Schiffer nach dem Dänischen See-Recht

Cap. 2. art. 4.

sich an der halben Fracht, und das Schiffsvolk an der halben Häuer begnügen lassen.

Preuss. S. R. Cap. 5. art. 10. & 12.

§. 19.

Es kan auch die Reise durch einen äußerlichen Zufall, per casum, wie im §. 12. erwühnet, gehindert oder aufgehoben werden, und solches kan geschehen, (1) wenn z. E. ein Schiff mit Korn, Salz, Mustern, Citronen und anderen in sich verderblichen Waaren beladen, das Schiff aber durch contrairen Wind aufgehalten, daß inzwischen die Waaren verderben, oder, wenn lebendiges Vieh, als Pferde, Rühе, Schaafе, ꝛc. eingeschiffet, und dieselbe unterwegs, ohne Schuld und Verwahrlosung des Schiffers alle, oder doch grösten Theils sterben, also daß der Schiffer die Reise zu vollführen nicht der Mühe werth achtet, alsdenn der Befrachter dennoch dem Schiffer die ganze Fracht zu bezahlen verbunden.

L. 10. ff. ad L. Rhod. de Jactu.

Hamb. S. R. Tit. 15. art. 1.

B 3

Schwed.



Schwed. S. R. Class. 2. Cap. 13.

Böhmer. Dissert. de discrim. tempest.  
Marin. Cap. I. §. 9.

Es wäre denn daß unter ihnen absonderlich verabredet worden, daß der Schiffer allein für so viel Vieh oder Waaren, als er lebendig und gut an den Loffungs-Platz liefern würde, die Fracht zu genießen haben sollte, wiewohl nicht gerne ein Schiffer solch Risiko übernehmen wird.

§. 20.

Weiter kan die Fracht, (2) *per Casum* verhindert werden, 3. E. wenn das *Commercium* mit demjenigen Lande, dahin das Schiff befrachtet ist, vor dessen Auslauff aus dem Haven, verboten, oder ein Beschlag auf die Schiffe gesetzt und zu der Landes Obrigkeit Diensten genommen worden, welches die Lateiner *Angariatio* nennen; Hievon kan nachgesehen werden

*Loccenius de Jure Maritimo. Lib. I.*

Cap. 5.

*Kürickii quaest. Illust. Marit. qu. 27.*

in diesen Fällen ist die Befrachtung aufgehoben, und kan keiner der Contrahenten desfalls an den andern einigen Anspruch machen, was aber die bereits gemachte Unkosten betrifft, muß ein jeder der Contrahenten nach dem Schwedischen See-Recht

Class. 2. Cap. 9. pr.

die Helffte der Unkosten, so der Ladung und Loffung

sung



fung halber aufgewandt, nach dem Preussischen  
See-Recht aber

Cap. 5. art. 26.

dieselbe der Befrachter alleine tragen.

§. 21.

Solte aber das Schiff bereits auf der Reise  
begriffen seyn, ist der Schiffer schuldig, so bald  
er es unterwegs erfähret, in den nechsten siche-  
ren Haven einzulauffen, seinen Befrachtern das  
von Nachricht zu geben, auch daselbst derer Or-  
dres desfalls abzuwarten, und kommt solches  
denn in diesem Fall, falls sie sich wegen der Fracht  
in der Güte nicht vereinbahren können, auf recht-  
liche Entscheidung und Erkänntniß an, weilten  
wegen vorkommenden besondern Umständen hier-  
innen nichts gewisses determiniret werden kan.

Preuss. S. R. Cap. 5. art. 29.

## Andere Abtheilung.

### Das erste Capitel.

Von des Schiffers Pflicht wäh-  
render Reise überhaupt.

§. 1.

**I**n dem vorhergehenden ist von dem Ampte  
und Pflichten eines Schiffers vor angetrete-  
ner Reise gehandelt; im folgenden soll angeführet  
wer-

B 4

wer-



werden, was er während der Reise in allerhand Vorfällen und Begebenheiten zum Besten seiner Rehrer zu observiren, und zwar wollen wir um besserer Ordnung willen in gegenwärtigem Capitel das Vornehmste von des Schiffers Pflicht während der Reise überhaupt bemerken.

§. 2.

Inhalts der geschlossenen Zerteparthey muß der Schiffer, wenn er seine Ladung einbekommen, bey erster Gelegenheit seine Reise antreten und keinen guten Wind verliegen, falls er sich, wie bereits erwehnet, nicht in Verantwortung setzen wolle.

Schwed. S. R. Class. 2. Cap. 10.

Nach dem Wisbünyschen See-Rechte

Art. 14.

Hamb. See-Recht Tit. XIV. art. 6.

Placcat Philippi de Ao. 1563.

Schwed. S. R. loc. cit.

ist er gehalten, ehe er aus dem Haven oder zur See und Seegel gehet, mit seinem Schiff-Volck wegen Wind und Wetter sich zu berathschlagen, und nach der meisten Gutdüncken sich zu richten, denn, falls er anders thun, und einiger Schade dem Schiffe oder Gut daraus zuwachsen würde, er denselben bessern und bezahlen müsse. Wie wohl ich zweiffele, daß dieses heutiges Tages in praxi so genau beobachtet wird, absonderlich auf grossen Schiffen, wo viele und oft unbefahrne Matrosen, es wäre denn, daß solches von denen Officieren nur zu verstehen, sondern es kommt auf



auf einen vernünftigen Schiffer, der mit seinen Steuermann und erfahrensten See-Männern überleget, was das Beste vorzunehmen, hauptsächlich an, auf kleinere Schiffe läset sich dieses besser practiciren.

S. 3.

Hat der Schiffer sein Ancker gelüchtet und gehet zu Seegel, muß er von Anfang der Reise bis zu Ende ein ordentliches richtiges Schiff-Journal oder Tage-Buch sammt dem Steuermann halten, darinnen alle Veränderungen der Winde, Wetter, Coursen, Tage und Stunden der Veränderungen, die Meilen, welche er jedes Et-Mahl oder in 24. Stunden avanciret zu haben vermerket, die Veränderung der Compas-Nadel, auch alle Unglücks-Fälle und andere Begebenheiten fleißig und deutlich anzeichnen, wodurch er seinen Rehdern sowohl als Befrachtern beweisen kan, daß er nichts versäümet, sondern sich in allen während der Reise als ein getreuer und fleißiger Schiffer bezeigt.

Dän. S. R. Lib. 4. Cap. 2. art. 19.

Preuss. S. R. Cap. 3. art. 29.

Ein formular von solchem Journal ist in dem Anhange Num. IX. befindlich.

S. 4.

Weiter ist der Schiffer schuldig während der Reise auf die eingeladene Güter ein wachendes Auge zu haben, und so viel möglich dieselbe in gutem Stande zu erhalten suchen, mithin, wenn er in fließenden Sachen, als Del, Wein, Saltz,

B 5

Zucker,



Zucker, eine Lecage vermercken sollte und dazu kommen kan, so viel in seinen Kräfften, dem weitem Lecken vorkommen; hat er aber in sich verderbliche Waaren, als Castanien, pomes de fina, Orangen, Citronen und dergleichen, so sich gar leichtlich anstecken, müssen, so oft es thunlich, bey guten Wetter die Lucken offen gehalten werden, damit die Luft durchstreichen könne, welches er auch gleichermassen bey Korn und anderem Getrände nicht nur in Acht zunehmen, sondern auch dasselbe durch sein Volck, so oft es nöthig und das Ungewitter es nicht verhindert, umstechen zu lassen verbunden, dergestalt, daß wenn er solches versäumete, und das Korn erhizet oder muchlicht werden würde, in Anspruch genommen werden kan.

Schwed. S. R. Class. 2. Cap. 8.

Lüb. S. R. Lib. 6. Tit. I.

Vor solche Mühe aber wird dem Schiff, Volck nach dem Wisbüyschen See-Rechte

Art. 46.

ein gewisses Kuhl-Geld, als von jeder Last Rosten 1. Grot, nach dem angeführten Lübeckischen von jeglicher Last  $1\frac{1}{2}$  Schilling, nach dem Schwedischen 2. Rundstücke, so oft solches geschiehet, zugestanden, welches der Kauffmann bezahlen muß.

S. 5.

Nicht weniger soll ein Schiffer jederzeit, wenn er Waaren geladen, welche von dem Ungezieffer zernaget, oder gefressen werden können, gute Kasen

sen



ken im Schiffe haben; Hätte er solches unterlas-  
sen, und die Waaren würden beschädigt werden,  
ist er den Schaden aufzurichten schuldig, wie es  
denn in Consulatu Marit. Cap. 56. davon also  
heisset:

*indien 't goed in't Schip van de Muysen  
beschadigt word, en in't Schip geen Kat  
is, moet de Schipper het vergoeden.*

welches jedoch in dem folgenden Capitel also limi-  
tirt wird, daß er auffer aller Verantwortung,  
wann dieselben auf der Reise verstorben, woselbst  
die Worte also lauten:

*Maer het spreckt niet, in gevalle hy in  
gemelde Schip een Kat sol hebben als hy  
begint te laaden, en geseyde Katten, na  
dat se von die Plaats sullen vertrokken  
zyn, komen te sterven, of gestorven sul-  
len zyn, en de Muysen eenig Goed be-  
schadigt hebben, voor dat se aan een  
Plaats zyn, daar se Katten kunnen kry-  
gen. Indien de Schipper aanstonts Kat-  
ten koopt, so haast als hy an een Plaats  
weesen sal, daar hy se voor Geld, of an-  
derfints kan bekomen, en in 't Schip set,  
is hy niet gehouden de Schade te ver-  
goeden, terwyl se door syn schuld niet  
ontstaen is.*

In einigen Zertepartheyen wird dieses so gar  
expresse mit verabredet, und zwar ohngefährlich  
in diesen Formalien:

*Myn*



Myn Schip wel met Katten versien, en  
die Goedern so veel moglyk also stauen,  
dat die Katten, om sulke van die Muysen  
toe befryen, toe cornen komen.

§. 6.

Wann auch öftermahlen, insonderheit zu  
Krieges-Zeiten, die Schiffe sowohl unter Con-  
voy und Commandeurschafft, als auch in Com-  
pagnie zu seegeln pflegen, so muß alsdann der  
Schiffer, und zwar in denen beyden ersten Fäl-  
len, die von dem Convoyer oder von dem Com-  
mandeur vorgeschriebene *Signales*, welches  
der *Admirals-* oder *Seyn-Brief* genennet wird,  
aufs genaueste observiren und nachleben, von  
den übrigen in der Admiralschafft zusammen fah-  
renden Schiffen sich nicht trennen noch entfernen,  
weilen er sonst den Interessenten des Schif-  
fes und Gutes für allen durch seine Entfernung  
und Versehen entstandenen Schaden zu antwor-  
ten verbunden.

Preuss. S. R. Cap. 3. art. 35.

Dän. S. R. Cap. 7. art. 5.

Schwed. S. R. Class. 7. Cap. 6.

In dem letztern Fall müssen auch gleichfalls die  
von der Compagnie beliebte *Signales* wohl in  
Acht genommen und keiner den andern muhtwil-  
liger Weise verlassen, wiewohl in solcher Com-  
pagnieschafft ein jeder einen Tag Wechselsweise  
das Commando führet. Ein Formular eines  
Admirals- und *Seyn-Briefes* ist zu finden in  
des Hrn. Langenbeck's Anmerkungen über das  
Hamo



Hamburgische Schiff- und See-Recht und zwar in den Beylagen ad Tit. XIV. sub. Lit. E. daher wir allhier dergleichen einzurücken vor unnöthig erachtet. Indessen haben wir doch mittelst der in dem Anhange sub Numeris X. & XI. befindlichen beyden Tabellen zeigen wollen, auf welche Art ein Schiffer den ganzen Inhalt eines solchen Seyn-Briefes auf einmahl vor Augen haben könne.

## S. 7.

Endlich lieget auch dem Schiffer ob, seinen Nehdern und Befrachtern, so oft es thunlich, auf der Reise von allen hauptsächlichen Vorfällen, so ihm in Ansehung seines Schiffes begegnen, in Zeiten behörige Nachricht zu ertheilen, als z. E. von seiner Ankunfft, Abseegelung, gesuchten Noth-Haven, Ablieferung der Fracht-Gelder und dergleichen,

Preuss. S. R. Cap. 3. art. 28.

welches insonderheit dazu dienlich, wenn etwa die Umstände es erfordern, Schiff oder Gut assuren zu lassen.

## Das andere Capitel.

### Von Einnehmung der Piloten.

## S. 1.

Eine mehr als bekannte Sache ist es, daß nicht nur ein Schiff enge Reviren oder Seegaten, verborgene Sand-Bäncke und Klippen passiren



passiren müsse, sondern auch manchesmahl durch Sturm und contrairen Wind an Derter verschlagen werden könne, wo der Steuermann nicht allemahl des Fahrts-Wassers kundig: impossibile enim est, ut gubernator navis omnes maris angulos & vada perreptare possit, saget der bekannte *Stypmannus* in seinem *Tractat de Jure maritimo*.

Part. 3. Cap. 5. num. 18.

Dannenhero bey solchen Umständen ein Schiffer genöthiget wird, einen Piloten oder der Orten bekannten Schiffmann zu miethen, der ihn nach dem destinirten Ort bringe.

§. 2.

Das Wort *Pilote*, oder auf Holländisch *Py-lote*, ist zusammen gesetzt von *Peylen*, das ist die Tieffe eines Grundes abzumessen, und *Loot*, welches so viel bedeutet als ein Bley an einer Linie oder Corde von gewisser Faden Länge, so mit Knoten abgetheilet, durch dessen Gebrauch man accurat die Tieffen und Höhen der *Loots-Manns* Fahrts-Wassern erforschen kan, ein solcher *Pilote* wird auch sonst genennet *Loots-Mann*, oder per apharesin der *Loots*. In dem *Wibbünyschen* See-Rechte art. 36. findet man das Wort: *Leyts-Mann*. Mehrers hievon kan in des berühmten seel. Herrn *Langenbeck's* Anmerkungen über das *Hamburgische* See-Recht Supplemento 7. p. 438. nachgesehen werden.

§. 3.



## §. 3.

An einigen Orten nun sind gewisse Piloten bestellet, so ordentlich examiniret und auch beyndiget werden; an andern aber findet man Schiffer und Seefahrende Leute, welche der Gründen kündig. Kommt nun ein Schiffer vor Bajen, See-Gaten, Strömen, oder auf Plätzen, wo Loots-Manns Fahr-Wasser, da dieselbe gebraucht zu werden pflegen, und zu bekommen, ist er schuldig einen Piloten einzunehmen, dergestalt, daß er nach dem Schwedischen See-Recht

Claff. 5. Cap. 7.

solches bey Straffe 150 Rithl., auffer allen Schaden zu vergüten, der davon entstanden, nicht unterlassen darff. Vermöge Dänischen See-Rechts

Lib. 4. Cap. 3. art. 23.

ist er gleicherweise den etwa daraus entstandenen Schaden aus seinen Mitteln zu erstatten schuldig. Womit ferner übereinstimmt

Placcat Philippi Tit. van Schipbreekinge.

wobon der Fall jedoch ausgenommen, wenn es die Noth und Umstände nicht zulassen wollen.

Preuss. S. R. Cap. 3. art. 1.

## §. 4.

Es gehet dannenhero ein Schiffer allezeit sicherer, daß er, wann er gleich des Fahr-Wassers noch so kündig, das wenige Loots-Geld und die Kost nicht ansehe, welches er auch um so weniger Ursache, zumahlen zwar die Kost dem Schiffe,  
das



das Geld aber denen Befrachtern zur Last kommet, zu geschweigen, daß auch an denen meisten Orten, wo ordentlich bestellte Lootsen, der Gebrauch, daß wenn gleich keiner genommen, doch das Loots-Geld bezahlet werden muß.

S. 5.

Sobald der Loots am Bord gekommen, ist der Schiffer schuldig was den Cours betrifft nicht nur demselben die Direction des Schiffes zu überlassen, sondern auch das Schiff-Volck dahin anzuhalten, daß es in allen Stücken, vornemlich bey Regierung des Ruders und der Seegel demselben nach seiner Disposition genau folge, indem er alsdann so zu reden Meister vom Schiffe, und allein das Commando führet; sollte aber der Schiffer oder sein Volck dawider handeln, müssen sie allen Schaden, welcher dadurch entstünde, erstatten, der Loots-Mann aber wäre auffer aller Verantwortung.

Preuss. S. R. Cap. 3. art. 3.

S. 6.

Ferner ist Schiffer und Schiff-Volck gehalten, dem Piloten bey seiner Ankunfft aufrichtig und ohne Berrug das rechte Märck, wie tieff das Schiff gehet, imgleichen ob es einen hangenden oder geraden Kiel, anzuzeigen, welches sowohl dem Piloten zu wissen nöthig den Cours darnach zu richten, als auch seine Bezahlung vermöge der eingeführten Ordinantzten zu gewarten hat, zumahlen gemeiniglich das Pilotage-Geld nach  
der



der Fuß-Masse der Tiefe eines Schiffes bezahlet wird. Im Schwedischen See-Rechte

Class. 5. Cap. 7. S. 1.

ist geordnet, daß ein Schiffer, der solches nicht aufrichtig angegeben, auffer der Ersekung des Schadens noch 9. Rthlr. vor jedwedem Fuß, so das Schiff tieffer gehet, büßen. Nach dem Dänischen See-Rechte

Cap. 3. art. 24.

für jedwedem Fuß, so verschwiegen, 16. Loth Silbers, und nach dem Preussischen See-Recht

Cap. 3. art. 2.

zwey Thaler von jeden zehen Lasten, nach der Größe seines Gefäßes, erlegen solle.

§. 7.

Das Loots-Geld ist an einigen Orten mittelst einer gewissen Taxa von der Obrigkeit determiniret, an einigen Orten aber muß ein Schiffer so gut er kan mit dem Piloten accordiren, ferner wird das Loots-Geld entweder dem Lootsen selbst bey seinem Abschiede vom Bort gezahlet, oder auch solches auf denen Zoll- und Loots-Comptoiren erleget, und nur demselben ein Trinck-Geld nach Belieben gegeben.

§. 8.

Das nun von dem Schiffer den Piloten bezahlte Loots-Geld, wird in denen See-Rechten in ordinair und extraordinair eingetheilet. Vor ordinair Loots-Geld wird gerechnet, wenn an gewöhnlichen Orten und Fahr-Wassern ein Piloten eingenommen wird, alsdenn muß der Schiffer

E

fer



fer demselben die Kost, so lange er im Schiffe ist, geben, das Loots-Geld aber wird pro rata von den Kauffmanns-Waaren bezahlet.

Wisbuysches S. R. art. 60.

Placcat Philippi 1563. Tit. van Schip-breeckinge art. 9.

Wiewohl es doch an einigen Orten wenn es mehr als 6. Flandrische Gulden beträgt, nach dem Zeugniß

*Vinnii ad Peckium in Lege 7. ad Leg. Rhodiam de jactu.*

*Marquardi de Jur. Mercat. Lib. 3. Cap. 4. n. 11.*

und *Quintini Weitsen de Avaria §. 5.*

in Schweden aber, wenn es über 90. Marck sich belaufft, zur Haverie Gros gerechnet, und von Schiff und Gut bezahlet wird.

Schw. S. R. Class. 5. Cap. 17.

Extraordinair Loots-Geld aber ist wenn ein Schiff wegen überkommenen Leck oder in andern Noth-Fällen einen Haven suchet, oder vor ein Land kommt, da es Haven muß und daselbst unbekannt, welches Schiff und Gut als Haverie Gros bezahlet.

§. 9.

Das Loots-Geld bringet der Schiffer nach denen Umständen seinen Nehdern und Befrachtern zu Rechnung, und stellen dieselbe ihm gemeinlich Glauben zu, solten sie aber einen Unterschleiff vermuthen und seinen Worten nicht trauen wollen, muß er mittelst Eydes solches erhärten, im  
Fall



Fall sie aber auch einen Mein-Eyd besorgten, ist er gehalten, solches ordentlich zu beweisen, oder zum wenigsten denen Kauff-Leuten den Pyloten, wenn er nicht weit von dem Orte, wo das Schiff zu Hause, zu stellen. Hievon kan weiter nachgesehen werden

*Quintien Weitsen Tractat de Avaria*

§. 4.

Dieserwegen hat ein Schiffer, um solche Weitsläufftigkeiten zu vermeiden, als eine Cautel wohl in Acht zu nehmen, daß er von dem Pyloten eine Quitung, was er bezahlet, und wie viel Fuß er angegeben, zu seiner Sicherheit fordere, wie denn auch im Schwedischen See-Rechte

Claff. 5. Cap. 7. §. 1.

Dän. G. R. Cap. 3. art. 24.

Hanseat. G. R. Tit. XII. art. 1.

ausdrücklich versehen, daß kein Loots-Geld in Rechnung passiren solle, ohne was mit Quitungen erwiesen werden kan.

§. 10.

Wann nun die vorsichtigen Pyloten vor ihre Arbeit und Mühe wohl belohnet, also ist auch hingegen billig, daß die Unvorsichtige und Unverständige hart bestraffet werden, und zwar nach dem Dänischen See-Rechte

Cap. 1. art. 5.

sind sie den zugefügten Schaden zu erstatten schuldig, wenn sie aber nicht bezahlen können, das

Ⓒ 2

Leben



Leben verwürcket haben, mit welchen übereinkommet das Schwedische See-Recht.

Class. 5. Cap. 7. §. 2.

§. II.

Wie zu Hamburg alles, was zu Beförderung des See-Commercii nützlich und nöthig seyn kan, sehr wohl geordnet, also ist das Pylotage-Wesen auf der Elbe nicht weniger sehr löblich eingerichtet. Wovon Langenbeck in seinen Anmerkungen über das Hamburgische See-Recht Supplem. 7. pag. 439. & sqq. kan nachgesehen werden. Von denen Pyloten in der Ost-See habe eine kurze Nachricht, wie dieselbe von einem erfahrenen See-Mann mir communiciret, in dem Anhange sub Num. XII. beygefüget, imgleichen sub Num. XIII. die Taxa des Loots-Geldes auf der Elbe.

## Das dritte Capitel. Von Bodemerey.

§. I.

Nach dem gemeinen Sprichwort heisset es: es wisse einer wohl wann er ausreise, nicht aber wenn er wieder zu Hause komme, solches wird vornemlich an denen See-Fahrenden wahr befunden, zumahlen die tägliche Erfahrung lehret, daß sie vielmahlen wegen contrairen Windes nicht nur viele Tage, sondern auch wohl Wochen und Monathe ihre Reise fortzusetzen behindert werden,  
dahero



Dahero es denn leicht geschehen kan, daß sowohl ein Schiffer an Proviant und Victualien Mangel leiden, als auch Mast und Ancker verlihren, ja bey anhaltenden langen contrairren Winde leck werden könne, anderer dergleichen unglücklichen Zufälle zu geschweigen, folglich wenn er zur Proviantir- oder Reparirung nicht Geld genug bey sich hat, auch sonst keinen Raht zu schaffen weiß, Bodemerey zu machen genöthiget wird; wolten also auch deswegen von der Bodemerey etwas kürzlich anführen; jedoch ist unser Vorhaben nicht, diese an sich weitläufftige Materie gründlich abzuhandeln, sondern bloß dasjenige zu berühren, was ein Schiffer bey Aufnehmung Bodemerey-Gelder zu observiren.

## S. 2.

Das Wort Bodemerey oder Bodemerie, Bodmery, Boemeie wird hergeleitet von dem teutschen Worte Boden, welches soviel als den Grund oder Kiel des Schiffes bedeutet, und wenn das Wort Bodemerey zusammen gezogen wird, heisset es Bodmen, welches soviel seyn soll, als wenn jemand Geld auf dem Boden, welcher auf des Schiffes Kiel ruhet, ausleihet, und solches nicht anders wieder erhält, als wenn der Boden, oder deutlicher das Schiff glücklich seine Reise vollbringet, und wird hier der Boden, als das Fundament des Schiffes vor das ganze Schiff genommen. Die See-Leute heissen es ein Schiff mit Bodemerey belasten, Bodemerey machen, auf Bodemerey nehmen oder auszahlen,



len, auf das Schiff Bodmen. Hievon kan weiter nachgesehen werden.

*Schottelius* de singularibus juribus in Germania Cap. 22. §. 1. feqq.

*Bodinus* dissertat. de Bodemeria Thes. 1.

*Stypmann* de Jur. Marit. Part. 4. Cap. 5. Num. 37. feqq.

§. 3.

Es wird auch die Bodemerey von denen D. D. nauticum fœnus, usura nuatica, mutuuum navale, Creditum maritimum und oftmahls pecunia trajectitia genennet.

t. t. ff. & Cod. de Naut. fœn. Nov. 106. princ.

*Stypmann* part. 4. Cap. 5. n. 125.

in wie weit aber alle diese nach zeitiger Praxi von der Bodemerey differiren, davon sind obige allegirte Scriptores nachzusehen; Ob aber diese Geseze heutiges Tages noch alle applicabel, solches ist gleichfalls aus deren Schrifften abzunehmen. Uberhaupt ist hier wohl zu mercken, daß die alten Römischen Geseze, was die See-Sachen betrifft mit der heutigen See-Coutyme nicht übereinkommen, und also die streitigen Schiffes-Handel allemahl darnach decidiret werden können.

§. 4.

Ob zwar einem Schiffer nicht nur nach dem Jure Civili, sondern auch See-Rechten erlaubet, Gelder auf Bodemerey zu nehmen, so ist doch zugleich ihre Freyheit wieder ziemlich eingeschränkt



schräncket, damit nicht etwan ein ungetreuer Schiffer zum Nachtheil und Schaden seiner Nehder betrieglicher Weise und ohne Noth das Schiff beschweren könne; wie dann ihnen untersaget, an dem Orte, wo die Nehders verhanden, ohne ihrem Vorwissen und Bewilligung Bodemerey zu machen.

Hanseat. S. R. Tit. 6. art. 1.

Preuss. S. R. Cap. 7. art. 3.

Dän. S. R. Cap. 5. art. 2.

Nach dem Schwedischen See-Rechte ist auch dieses nicht einmahl zugelassen, woselbst es

Class. 4. Cap. 2. princ.

also heisset: So lange ein Schiffer seinen Nehdern so nahe ist, daß er mit ihnen reden kan, wenn es gleich mit ihrem Wissen geschehe. Und scheinet die Ration dieses Gesetzes zu seyn, daß wann die Nehder gegenwärtig, sie ohne dem Schiffer selbstn bessere Anstalt zum Gelde machen können, und auf ihren eigenen Credit das benöthigte zu negotiiren vermögend seyn werden.

S. 5.

Es entstehet aber hier die Frage. Was eigentlich durch die Gegenwart der Nehder verstanden wird, ob es zu verstehen (1) von dem Fall, wann sie an dem Orte wohnhafft, nicht aber gegenwärtig, oder (2) wann sie gegenwärtig, doch daselbst nicht wohnhafft, oder (3) wenn sie gegenwärtig und daselbst auch zu Hause, auf dem

E 4

letztern



letztern Fall scheint zu ziehlen das Hamburgische  
See-Recht

Tit. 18. art. 1.

wo sich die Worte finden: Gesehen und Gegenwärtig, wenn man aber solches recht einseheth, so findet man leichtlich, daß solches bloß von der persönlichen Gegenwart derselben anzunehmen, also daß ein Schiffer auch an einem fremden Ort, wo sein Nehder nicht wohnhafft, der Zeit aber gegenwärtig, nicht Bodemerey machen könne, weshalb denn in dem angezogenen Hamburgischen See-Rechte, die beyden Worte: Gesehen und Gegenwärtig zusammen verknüpffet worden, um gleichsam den Fall auszuschließen, wo der Nehder zwar sein Domicilium, nicht aber zur Stelle. Womit denn auch andere See-Rechte übereinkommen, und unsere Meynung bekräftigen als im

Hanseat. S. R. Tit. 6. art. 1.

da ihre Nehder vorhanden,

Preuss. S. R. Cap. 7. art. 3.

der Orten wo seine Nehdern sich befinden,

Schw. S. R. Class. 4. Cap. 2.

so lange ein Schiffer seinen Nehdern so nahe ist, daß er mit ihnen reden kan,

Dän. S. R. Cap. 5. art. 2.

wann die Nehder gegenwärtig seyn.

S. 6.

Allhier ist noch zu bemercken, daß wenn ein Bodemerey-Geber einem Schiffer wissentlich ohne Bewilligung seiner Nehder, so gegenwärtig,  
Gelder



Gelder auszahlen würde, er sich, des ausgestellten Bodemerey, Briefes ohnerachtet, nicht an Schiff oder Gut, sondern allein an den Schiffer und dessen Schiffs-Part, oder anderer Hoabseeligkeit zu halten und seine Bezahlung zu suchen habe.

## §. 7.

Solte es die Noth erfordern Bodemerey zu machen, und der Schiffer ein Mit-Rehder, ist ihm zwar Bodemerey-Gelder aufzunehmen erlaubt, es muß aber (1) solches mit Vorwissen und Bewilligung seiner Mitt-Rehder geschehen, und (2) die Anleihe sich nicht über seines Schiffes Antheil erstrecken.

Preuss. S. R. Cap. 7. art. 3.

Dän. S. R. Cap. 5. art. 2.

Derohalben ein Bodemerey-Geber sich gleichfalls wohl vorzusehen, daß er nicht mehr austhue als des Schiffers Part sich erstrecke, dann er desfalls die andere Schiffs-Freunde zu besprechen nicht besuget, sondern es wird solches als eine Anleihe und personelle Schuld angesehen, welche er allein von dem Schiffer und dessen Güter suchen muß.

Hamb. S. R. Tit. 18. art. 1.

Dän. S. R. Cap. 5. art. 2.

Hanseat. S. R. Tit. 6. art. 1.

## §. 8.

Ausserhalb Landes und an fremden Orten hat ein Schiffer in Aufnehmung Bodemerey-Gelder grössere Freyheit, wiewohl auch um alle Betrieger



gerer vorzubauen, demselben gewisse Grenzen gesetzt, und hat ehe und bevor er Bodemerey machet, wohl zu observiren, (1) ob er nicht einen Vorschuß auf ordinaire Zinsen bekommen, oder (2) einen Wechsel auf seine Nehder ziehen, (3) Tackel und Tau, so er entbehren kan, absetzen, (4) einige Güter von seiner Ladung mit Vortheil seiner Nehder verkauffen könne, denn im Fall der Noth ist ihm erlaubet von der Kauff-Leute Güter, soviel er zu seiner Nothdurfft bedarff, (wenn dieselben nicht kostbar) zu nehmen und mit Vortheil zu verhandeln.

Hanseat. S. R. Tit. 6. art. 2.

Bisbupsches S. R. art. 35.

Hamb. S. R. Tit. XIV. art. 7.

Schwed. S. R. Class. 4. Cap. 2. §. 2.

Die kostbaren und theuren Waaren dürfften nicht eher angegriffen werden als in der größten Noth, wenn kein Geld auf Bodemerey zu haben, und auf keine andere Art Rath zu schaffen ist, welches nach dem Zeugniß Grotii, auch also in Holland observiret wird.

Marquard. de Jur. Mercat. Lib. 2.

Cap. 8. n. 21.

§. 9.

Wie nun, was im vorigen Paragrapho ange-  
mercket, insonderheit auf die Conduite eines  
vernünftigen Schiffers beruhet, und der Zeiten  
und des Ortes Gelegenheit nach sich zu richten,  
also stehet ihm auch frey und in seinem Gutbesin-  
den, wann es die Noth erfordert, Bodemerey  
zu



zu schliessen, jedoch muß solches nicht ohne beweisliche Noth geschehen. Im Hanseatischen See-Rechte heisset es

Tit. 6. art. 2.

beweislichen Schaden an dem Schiff oder Schiffs-Reitschafft nehmen würde, bald hernach werden die Worte hinzugethan, und anderer dergleichen Nothfällen,

Dän. S. R. Cap. 5. art. 1.

worunter verstanden werden kan, wenn er Mangel an Probiant oder wenn er sich von den See-Räuber redimiren muß.

§. 10.

Wann nun die Rehder ihm nicht Glauben zustellen wollen, daß es die Nothdurfft erfordert Bodemerey zu schliessen, ist er schuldig die Noth zu erweisen, nach der gemeinen Regel: quod alleganti incumbet probatio (wer etwas anführet, dem lieget der Beweis ob) dieser Beweis aber geschiehet mittelst seines und zweener seiner Schiffs-Leute Eyd. Nach dem Dänischen See-Rechte

Cap. 5. art. 2.

muß er es mit dreyen der besten Schiffs-Kinder in seiner Rechnung gnugsam erweisen.

§. 11.

Es hat sich gleichfalls auch der Bodemerist bey Ausgebung der Gelder wohl in Acht zu nehmen, und insonderheit zu beobachten (1) daß die Gelder zu Reparirung des Schiffes und anderer Schiffs-Nothdurfft nöthig gewesen, weilen ihm solches dem Creditori zu beweisen oblieget, jedoch  
wird



wird kein exacter Beweis erfordert, sondern es ist genug, wann der Schiffer vorgegeben, daß er Mangel am Gelde zu Unterhaltung seiner Schiffs-Leute, Ausrüstung und Reparaturung des Schiffes, u. d. g. habe.

Lib. 1. §. 8. ff. de Exerc. act.

(2) Daß die Gelder von dem Schiffer geliehen, und von dem Bodemeristen auch mit der Intention hergeschossen worden, daß sie zu des Schiffes Nothdurft verwendet werden sollten; Ob aber darnach dieselbe von dem Schiffer dazu wirklich angewandt oder nicht, dazu darf er nicht antworten,

L. 1. §. 9. & L. fin. pr. ff. de exercit. act.

sondern es sind die Rehder zu zahlen schuldig, und können sich nicht mit der Exception des nicht wohl angewandten Geldes schützen, also ist auch zu Hamburg Ao. 1656. den 21. Aug. in causa Daniel Dorvill wider den Rehder Friderich Reddeling und Consorten gesprochen worden. (3) Daß die Anleihe mit der angegebenen Schiffs-Reparation und anderer Nothdurft eine Gleichheit habe, dann falls er gar zuviel und über die Nothdurft ausgeben würde, hat er desfalls an die Rehder keinen Anspruch zu machen. (4) Daß auch der Ort zu angeblichen Reparation bequem, und, daß er dasjenige, wozu er Geld aufgenommen, auch daselbst anschaffen und haben könne, falls der Schiffer nicht vorgegeben, daß er das Benöthigte anderswo einkauffen wollte, daselbst  
sten



sten aber keine Gelder auf Bodemerey zu bekommen wüßte. Wann nun diese vier in denen Rechten erforderliche requisita zusammen kommen, so ist kein Zweifel, daß die Rehdere und Eigenthümer des Schiffes zur Erstattung angehalten werden können, es möge zum Besten des Schiffes verwandt seyn, oder nicht, weil sie sich selber zu imputiren, daß sie keinen fleißigern und aufrichtigern Schiffer sich anvertrauet.

L. ult. ff. de Exerc. act.

§. 12.

Allen Unterschleif und Untreue der Schiffer noch besser vorzubeugen, ist in denen See-Rechten nicht nur überhaupt geordnet, daß sie nicht mehr als sie eigentlich vonnöthen, aufnehmen sollen,

Hanseat. See-Recht Tit. 6. art. 2.

Preuss. S. R. Cap. 7. art. 4.

sondern es ist auch in Holland nach dem Zeugnisse *Grotii*

Introd. ad Jurisprud. Batav. Cap. 20.

§. penult. & Cap. 23. §. penult.

solches dahin restringiret, daß ein Schiffer nicht über den vierdten Theil, so das Schiff werth ist, Bodmen könne, welches gleichfalls im Schwedischen See-Rechte

Class. 4. Cap. 2. §. 1.

disponiret, jedoch mit dieser Limitation, falls die Noth nicht grösser seyn würde, und muß auf solche Art der angeführte *Grotius* auch verstanden werden. Denn es kan sich begeben, daß ein

ein



ein Schiff an einem Orte verbodemet werden müssen, nachgehends aber auf der Reise durch neue unglückliche Zufälle dermassen beschädiget worden, daß wiederum der Schiffer zum andern mahl Bodemerey zu nehmen genöthiget wird, also daß das Schiff, Geräthschaft und Fracht, gänzlich verpfändet, so müssen die Nehder dennoch das Factum ihres Schiffers prästiren, und sind so weit der Werth des Schiffes, Fracht und Geräthschaft sich erstreckt zu zahlen schuldig, ist er aber ohne Consens seiner Nehder darüber gegangen, muß er selber dafür haften. Es kan auch der Bodemerist, weilen der Boden über den Werth des Schiffes, dessen Geräthschaft und der Fracht, das Surplus nicht zu Lande bringet, sich nicht an die Nehder und an der Ladung, sondern Inhalts des Bodemerey-Briefes und der darinn enthaltenen Persönlichen Verpflichtung, lediglich an den Schiffer halten. Wobey jedoch zu bemerken, daß nur ordinaire Zinsen von dem Surplus gezahlet werden, weilen vermöge der See-Rechte und insonderheit des Hamburgischen

Tit. XVIII. art. 3.

die Bodemerey sich über den Werth nicht erstrecken darf, folglich das Bodemerey-Recht weiter keine statt findet, woraus denn auch ferner folgt, daß wenn etwa ein Schiffer verunglücken sollte, die Bodemerey zwar cessiret, doch das Surplus mit ordinairn Zinsen von dem Schiffer bezahlet werden müsse.

§. 13.

## §. 13.

Was auf Bodemerey genommen und gegeben wird ist regulariter baar Geld, daher *Grotius*

Introd. ad Jur. prud. Batav. Lib. 3.

Cap. XI.

sagt: *Bodemerie is Geld-leening*, Dennoch aber werden auch andere Sachen nicht ausgeschlossen, und ist Bodemerey hierinnen vom *Mutuo* nicht unterschieden, also kan ein Bodemerist, wenn ein Schiffer von ihm Gelder begehret, dieselbe aber in natura nicht hat, Korn oder andere Waaren, ihm vor einen gewissen Preis übergeben, mit der Bedingung, daß er das davor gehobene Geld, zum Nutzen des Schiffes anwende, und nach glücklich abgelegeter Reise den Werth mit Zinsen bezahle, und kan dem Creditori nicht schaden, wenn gleich der Schiffer die Sachen unter dem gesetzten Preis wegthun müsse, wenn nur dieselbe an dem Orte füglich verkauffet, und zu des Schiffes Nutzen verwendet werden können. Gleichermassen kan auch ein Schiffer, wann er Schiff's-Geräthschaft, als Seegel, Tau, Anker oder Probiant vonnöthen und kein Geld bey sich hat, dasselbe von denen Handwerckern oder Kaufleuten auf Bodemerey nehmen, also, daß wenn das Schiff behalten zur Stelle anlanget, der Werth mit den accordirten Zinsen erlegt werde.

## §. 14.

Den Bodemerey-Contract selbst anlangend, wird derselbe entweder geschlossen auf die Kaufmanns-



manns Waaren und Ladung, oder auf das Schiff allein, oder auf Schiff und Gut zugleich. Die Formulare solcher Bodemerey Briefe siehe im Anhang sub Num. XIV. und XV. es werden dieselbe gemeiniglich in duplo auch nach Belieben und Gutbefinden in triplo ausgefertigt, welches insonderheit dem Creditori zur Sicherheit dienen kan, wenn etwa ein oder anderes Exemplar, als z. E. zu Kriegszeiten, verlohren gienge, weilen kein Bodemerist ohne Producirung desselben, Klage erheben kan und seine Bezahlung erhält. Damit auch hinwiederum der Debitor dieserwegen gesichert seyn möge, wird gemeiniglich am Ende die Clausul eingerückt, und zwar ohngefährlich in diesen Formalien: *dry Bodemery - Briefen eenes inhouds undergeteekent, as de eene betaelt die anderen van geenen waert synde.* Die anderen Substantialia eines solchen Briefes alhier anzuführen, hat man nicht vor nöthig erachtet, weilen ein jeder schon dieselbe aus denen angehangenen Formularen selbst zu Gnüge abnehmen und andere mutatis mutandis denen abgeredeten Puncten gemäß darnach verfertigen kan.

§. 15.

Es geschichet auch öfters, daß wenn auf Art von Bodemerey, Gelder auf Waaren angeliehen werden, kein förmlicher Bodemerey Brief ausgestellt, sondern nur in dorso des Connossements der geladenen Waaren geschrieben wird ohngefährlich nach diesem Formular:

Neben



Lieben specificirte Güter sind verbotemet und hypotheciret, an Herrn N. N. Kauff- und Handelsmann in N., für die Summa von N. N. Rthlr. N. N. Schill. das Auf-Geld der Bodemerey darunter mit begriffen, welche Summa zu bezahlen an Herrn N. N. in N. innerhalb 14. Tagen nach glücklicher Arrivirung des Schiffes, den Werth empfangen von Herrn N. N. und soll die Avanture der See seyn für Risico von Hrn. N. N. geschehen N. den . . .  
Anno 1746.

und hiemit hat zugleich der geneigte Leser einen deutlichen Begriff von denen Wechseln, so zur See gebräuchlich und von den Lateinern Cambia Maritima genennet werden.

§. 16.

Nach ausgestelletem Bodemerey, Briefe und auch darauf richtig ausgezahlten Geldern ist nun ein Schiffer schuldig seine Reise auf ein und andere Art vorseklich oder unnöthiger Weise nicht zu verlängern, wohl aber so viel möglich zu kürzen.

Hamb. S. R. Tit. XVIII. art. 7.

Denn falls solches ohne Bewilligung des Bodemeristen geschehen würde, müste der Schiffer davor antworten und bleibt in solchem Fall nicht nur die Bodemerey in ihrer Krafft, sondern er ist überdem auch allen daraus entstandenen Schaden zu ersetzen verbunden.

D

Dän.



Dän. S. R. Cap. 5. art. 1.  
Schw. S. R. Class. 4. Cap. 4. pr.  
S. 17.

Weilen es ein gemeines und unter See-Fahrenden sehr nachdrückliches Sprich-Wort: Pecunia fœnori nautico data, periculum creditoris est; Wer Geld auf Bodemerey gibt, läufft *Risico* davor, auch daher *Grotius*

Introd. J. P. Batav. Lib. 3. Cap. XI.  
die Bodemerey also definirt: Bodmerie is Geld-Leening, waervan den uytleener het gevaer loopt van de Zee, so wird es dem geneigten Leser nicht unangenehm seyn, wenn wir auch mit wenigen allhier den eigentlichen Verstand desselben anführen:

S. 18.

Die Eigenschafft dieses Contractes bestehet vornemlich darin, daß der Bodmerist alle Gefahr und Avanture der See stehen muß, und seine Gelder nicht wieder erhält, fald der Boden nicht so viel, als die Anleihe beträgt, zu Lande bringet,

Wisbuysches S. R. art. 40.

und fängt die Gefahr des Creditoris an, so bald der Bodmery-Brief unterzeichnet, und das Geld gezahlet worden, bis zu der gesetzten Zeit der Wiederbezahlung. Dieserwegen denn auch haben die Rechte erlaubet, daß er wegen solcher übernommenen Gefahr und *Risico*, mehr denn ordinaire Zinsen nehmen dürffe. Es wird  
aber



aber die Premie nach denen Umständen der Gefahr und der Zeit beliebig determiniret, und ist in denen See-Rechten, wie hoch solche gehen solle, nichts gewisses enthalten, denn nachdem die Reise weit und gefährlich, wird die Premie geschlossen,

*Loccen. de Jur. Marit. L. 2. Cap. 5.  
N. 6.*

*Marquard. de Jur. Mercat. Lib. 2.  
Cap. 13.*

gemeiniglich aber ist dieselbe noch einmahl so hoch, als in Asscurancen gegeben wird, Langensbeck

Anmerkungen über das Hamburgische See-Recht Tit. 18. ad Rub. §. 10.  
pag. 273.

hält dieses die Ursache zu seyn, daß der Ausgeber zu diesem Contract animiret werde, weil er dabey was considerables profitiren könne, weiter die Commodität in Zeit von Noth Geld zu finden, und endlich daß der Ausgeber ohne Schaden der Interessen von den verschossenen Geldern so viel für die Premie übrig behalte, daß, wenn er will, er das Bodemerey-Capital versichern lassen könne. Wobey er zugleich dieses Exempel anführet, es bekäme der Bodemerey 30. pro Cento, die Premie von Asscurance betrüge 15. pro Cento, so hätte er noch andere 15. übrig für seine Interesse zu berechnen.



## §. 19.

Die Gefahr, so der Creditor übernimmt, ist nur von denen unglücklichen Begebenheiten zur See zu verstehen, denn wann das verbodmete Schiff nicht durch Unfall, sondern durch Schuld der Rehdere oder des Schiffers und seines Volcks würde verlohren oder beschädiget werden, z. E. wann der Schiffer ohne Wissen und Willen des Bodemeristen die Reise veränderte, es sey ohne oder auf Befehl der Rehdere, auf gefährliche Wasser und Orter seegelte, durch Verschnelung der Zölle und andere Landes-Gerechtigkeit, oder einige Correndreyerey oder Führung contrabander und verbotener Waaren zu Schaden käme, kan der Bodemerist keinen Schaden leiden, sondern was er geliehen, sammt denen accordirten Zinsen fordern.

Preuss. S. R. Cap. 7. art. 13.

Schwed. S. R. Class. 4. Cap. 4.

Dän. S. R. Cap. 5. art. 7.

## §. 20.

Was allhier von einem verbodmetem Schiffe angeführet, ist auch von den verbodmeten Waaren anzunehmen, wann selbige durch jemandes Schuld beschädiget worden, oder gar verlohren gegangen; Wann aber dieselbe durch eigenen innerlichen Verderb, oder Abschlag des Preises Schaden und Verlust leiden und zu Bezahlung der Bodemerey nicht zureichen würden, können die Eigenthümer sich durch die Cession oder derselben gerichtliche Verkaufung nicht befreien,



freyen, sondern sind schuldig die Bodemerey völig zu bezahlen.

Preuss. S. R. Cap. 7. art. 14.

§. 21.

Dieser Bodemerey Contract wird wiederum geendiget durch die Wiederbezahlung des aufgenommenen Capitals und Zinsen, und zwar ist der Debitor schuldig, nach glücklicher Arrivierung des Schiffes an dem zur Zahlung gesetzten Ort, in der in dem Bodemerey Brief stipulirten Zeit dem Creditori zu vergnügen; sals keine gewisse Zeit determiniret, soll die Zahlung nach dem Schwedischen See-Rechte

Class. 4. Cap. 5.

innerhalb 14. Tagen, nach dem Preussischen See-Rechte

Cap. 7. art. 9.

binnen acht Tagen geschehen, doch ist dieses zu verstehen von dem Fall, wenn das Schiff so viel zu Lande bringet, als die Bodemerey Gelder und das Aufgeld betragen; bringet der Boden aber nicht so viel zu Lande, muß der Creditor sich an demjenigen, was vorhanden, begnügen lassen. Berunglücket aber das Schiff ganz und gar oder es wird genommen und confisciret, so verliethret er Capital und Zinsen, und ist der Debitor von aller Ansprache und Bezahlung frey,

Schwed. S. R. Class. 4. Cap. 7.

Dän. S. R. Cap. 5. art. 7.

Preuss. S. R. Cap. 7. art. 12.

D 3

indessen



Indessen muß der Schiffer, wenn er des genommenen Schiffes nicht kan mächtig werden, das selbe entweder ganz oder den Theil davon, welchen er verbodmet hat, dem Bodemerer, Geber cediren. Wann nun derselbe das Schiff wieder frey machen würde, hat er nach abgezogenen Unkosten sein Geld davon voraus zu genießen, der Ueberschuß kömmt denen Eigenthümern zu Gute.

Hamb. G. R. Tit. 18. art. 5.

Dän. G. R. Cap. 5. art. 6.

§. 22.

Sollten die Gelder nicht zu rechter Zeit erfolgen, ist nicht nur der Debitor schuldig von der gefesteten Zahlungszeit bis an dem Tage, da die würckliche Bezahlung geschieht, über Capital und Aufgeld, jedoch nur bloß billige und Landübliche Zinsen zu erlegen, weils alsdann die Gefahr cesiret, sondern es kan auch nach dem Preussischen See-Rechte

Cap. 7. art. 10.

der Bodemerist das verbodmete Schiff oder Gut durch gerichtlichen Anschlag öffentlich an dem Meistbiethenden verkauffen lassen, und aus dem Kauff-Gelde seine Bezahlung nehmen.

§. 23.

Es muß aber vor allen Dingen der Bodemerist dahin sehen, daß er an dem destinirten Zahlungs-Ort einem Freund committire, der nach glücklicher Arrivirung des verbodmeten Schiffes um die Zahlung Anforderung thue, und



und falls etwa die Gelder nicht erfolgen sollten, wegen der Nicht-Zahlung sammt allen verursachenden Schaden und Kosten protestiren lasse, insonderheit ist auch die Protestation sehr nöthig bey denen See-Wechseln oder Cambiis Maritimis, (wobon oben Erwähnung geschehen) weils, wenn der Bodemerey-Brief oder Connossement mit der in Dorso gesetzten Assignation dem gedesignirten Bezahler präsentiret und durch dessen Unterschrift acceptiret worden, die Bezahlung aber nicht erfolget, der Protest an den Aufnehmer zurück gehet, welcher alsdann bezahlen muß. Indessen kan der Einhaber solches See-Wechsels die Güter arrestiren lassen.

vid. Langenbeck Tit. XVIII. art. 1.

§. 24.

Weiter hat der Bodemerist wohl in Acht zu nehmen, daß, wann er in Güte nichts zu erhalten vermag, und durch gerichtliche Mittel das Creditum zu suchen genöthiget wird, ohne langen Verschub klagbahr werde, angesehen es bey diesen Schulden etwas besonders, und die Klage nach Ankunfft des Schiffes in den verabredeten Hafen, vermöge des Preussischen See-Rechts

Cap. 7. art. 18.

und Schwedischen

Class. 4. Cap. 8. §. 2.

längstens innerhalb Jahr und Tag, nach dem Dänischen aber gar

Cap. 5. art. 8.

D 4

inwen-



inwendig 6. Monathen angestellet werden müsse, in Entstehung dessen er seines Rechtes verlustig und die Bodemerey, Klage verjähret worden.

§. 25.

In der in den Rechten gesetzten Zeit aber kan gleichwohl der Creditor nicht nur wider den Debitorem selbst, als auch denjenigen, so die verbodmete Sache in Besiz haben möchte, z. E. wenn das verbodmete Schiff an jemand verkauft worden, Klage erheben und das Creditum fordern.

Wisbuysches S. R. art. 40.

Schw. S. R. Class. 4. Cap. 8.

Dän. S. R. Cap. 5. art. 8.

Preuss. S. R. Cap. 7. art. 18.

§. 26.

Weilen zum öfftern durch verschiedene Unglücks-Fälle ein Schiffer genöthiget wird, zwey, drey und wohl mehrmahlen zu bodmen, also nachher zwey, drey und mehrere Creditores concurriren, entstehet folglich die Frage, welcher unter diesen die Präferenz habe, zumahlen es sich zutragen kan, daß sie von dem, was der Boden zu Lande gebracht, nicht alle ihre Bezahlung völlig erhalten können. Nach den gemeinen Rechten heisset es: Qui prior tempore, potior est jure, d. i. Die älteste Briefe gehen vor, allein es kommen die See-Rechte hiermit nicht überein, sondern es haben dieselbe in diesem Fall das Gegentheil geordnet, und gehet  
der



der jüngste Bodemerey, Brief dem ältern vor, welches nicht allein in Holland, Dännemarck Preussen, sondern auch in Schweden und durchgehends gebräuchlich, in dem Hamburgischen See-Rechte Tit. 18. art. 2. ist zwar disponiret, daß die älteste Verschreibung den jüngern præferiret und vorgezogen werden solle, auch daher unter die Doctores sehr disputiret worden, welche Disposition der natürlichen Billigkeit am convenablesten. Es ist aber dieser angezogene Articul per Recessum de Ao. 1618. corrigiret worden, also, daß auch nach dem Hamburgischen See-Rechte nunmehr der jüngste Bodemerey, Brief vor den ältern die Präference hat. Die Ration aber, daß die See-Rechte von den gemeinen bürgerlichen Rechten abgegangen, ist diese, daß durch die jüngere und letztere Anleihe das Schiff salviret und zur See gebracht worden. Es möchte zwar eingewandt werden, daß auch durch die erstern Bodemerey-Gelder das Schiff gleichfals salviret, und die Schiff-Fahrt befördert worden, mithin, sowohl vor dem jüngsten als ältesten Creditore gleiche Ration militire; allein darauf ist zu antworten, daß der letzte Gläubiger durch seine Anleihe zu wege gebracht, daß das Schiff gegenwärtig geborgen und behalten, denn wenn solches dadurch nicht erhalten worden, die älteren und ersteren Creditores nichts hätten bekommen können, derohalben billig zu seyn scheint, daß derjenige, welcher solches effectuiret, den andern vorgezogen werde.



werde. Wie denn dieses gemeiniglich von den Doctoribus zu Behauptung dieser Verordnungen angeführet wird. Wiemohl vielmehr, als die wahre Ration, die Beforderung des Commercii kann angegeben werden, dann wenn z. E. ein Schiffer ein- oder zweymahl sein Schiff verbodmet, und aus Noth auch zum dritten mahl Bodemerey suchen müste, würde sich der letzte Bodemerist zu Anleihung einiger Gelder nicht leicht verstehen, wann er nicht die Praferenz vor den ältern hätte.

## §. 27.

Was in dem angezogenen Schwedischen und Preussischen See-Rechte enthalten, daß nemlich die jüngste Schuld der ältern vorgehe, ist jedoch also temperiret, daß, wann zwey oder mehr Bodemerey-Briefe, so an einem Orte und zu einer Zeit, aber in unterschiedenen Datis oder Tagen ausgestellet, und nach dem erstern, deren Alter nicht über acht oder zehen Tage, nach dem letztern über drey Tage differiren, keine Praferenz alsdann statt habe, sondern alle von gleichem Behrt, und in Ansehung der Bezahlung gleiches Recht mit einander zu genießen.

## §. 28.

Wir müssen auch allhier gedencken von denen Biel-Briefen, welche aber von zweyerley Eigenschaften. Die erste Art ist nichts anders, als eine Pfand-Verschreibung und Obligation, welche einer, der zu Erbauung seines Schiffes Gelder



Gelder aufnimmt, dem Creditori ausstellet. Ein Formular hiervon ist im Anhange eingerückt sub Num. XXX. Eine solche Verschreibung nun hat ein grosses Privilegium in denen See-Rechten, so daß sie auch denen Bodemerey-Briefen vorgehet,

Schw. S. R. Class. 4. Cap. 9.

Dän. S. R. Cap. 5. art. 9.

weiter kan hiervon nachgesehen werden

*Stypmann* de Jur. Marit. P. 4. Cap. 5.  
n. 152. seqq.

*Schottelius* de singularibus Juribus in  
Germania Cap. 22. §. 10. p. m.  
225.

Die andere Art der Biel-Briefe bestehet darin, daß, wann ein Schiff erbauet worden, die Reher von dem Schiffs-Zimmer-Meister sich ein eyndliches Attestatum geben lassen, daß solches von ihm und seinen Leuten an dem Orte erbauet worden, worinnen auch die Grösse desselben, als die Länge, Breite und Tieffe erwehnet wird, gemeiniglich pfleget ein solcher Biel-Brief von des Ortes Obrigkeit überdem noch bekräftiget zu werden. Ein Formular ist enthalten im Anhange sub. Num. XXXI.

§. 29.

Zum Beschluß dieses Capitels wollen wir noch die Straffe beyfügen, womit diejenigen Schiffer, welche muthwilliger Weise ein Schiff mit Bodemerey beschweren und dabey ungetreu handeln,



handeln, belegt werden. Und zwar vermöge  
Dänischen Rechts

Cap. 5. art. 3.

muß ein solcher nicht nur seinen Rehdern zu al-  
lem beweislichen Schaden antworten, sondern  
soll auch überdem aus des Königs Reichen und  
Landen verwiesen werden. Nach dem Han-  
seatischen

Tit. 6. art. 3.

soll er gleichfalls den Schaden erlegen und dar-  
zu nach Gelegenheit an Leib und Leben gestraf-  
set werden. Womit übereinkömmt das Preus-  
sische

Cap. 7. art. 2.

und das Schwedische

Class. 4. Cap. 2. §. 3.

das Hamburgische ordnet

Tit. XVIII. art. 4.

daß dergleichen ungetreuer Schiffer vor ein un-  
ehrlicher Mann zu halten, auch in der Stadt  
und desselben Gebiete nicht zu dulden.

## Das vierdte Capitel.

### Von Werffung der Güter oder A v a r e y.

§. I.

Nachdem ein Schiffer auf der Reise auch ge-  
nöthiget werden kann, bey entstandenem  
harten



harten und anhaltenden Ungewitter nicht nur Mast, Tau und Anker zu kerven, sondern auch zu Erleichterung des Schiffes, oder wenn dasselbe einen schweren Leck überkommen, Güter über Bord zu werffen; Als ist im gegenwärtigen Capitel enthalten, was ein Schiffer bey solcher anscheinenden Gefahr (1) vor, (2) bey, und (3) nach gescheneher Kervung und Werffung in Acht zu nehmen.

§. 2.

Es bedeutet aber *Haverey* derjenige Schade, welchen das Schiff und Gut während der Reise durch unversehene Unglücksfälle leidet, und wird dieses Wort von einigen von dem teutschen Worte, *Zaven*, *Zavenen*, hergeleitet, welches so viel als wohl zugerichtet, oder der Ort, da die Schiffe ihre sichere Behaltung haben; hergegen von andern von dem teutschen Worte *Zabe*, das ist so viel als *Haab* und *Gut*, weil in *Haverey* gleichsam ein Zusammenfluß unterschiedener Waaren anzutreffen, und dieser Meynung ist zugethan

*Schilter exerc. 27. §. 18.*

Dem andere gefolget, es müste aber alsdenn vor *Haverey* *Zaberey* geschrieben werden. Noch andere haben sich die Mühe gegeben, solches sehr weit und zwar aus dem Hebräischen, Griechischen, Arabischen und Französischen herzu leiten, wovon mit mehrem kann nachgesehen werden

*Mar-*



*Marquard de Jur. Mercat. Lib. III.  
Cap. 4. num. 5.*

*Loccen. de Jur. Marit. Lib. 2. Cap. 8.  
num 1.*

*Lübecks dissertat. de Jure Avariaæ sin-  
gulari Cap. 1. §. 5.*

§. 3.

Die gemeine und unter Kauff- Leuten ge-  
bräuchliche Eintheilung der Avarie ist in Com-  
mune und Avarie Gros, der seel. Herr Lan-  
genbeck aber hat in seinen Anmerckungen des  
Hamburgischen See-Rechts

Tit. XVI. Supplem. 2. §. 1. pag. 161.  
solche auf eine neue Art dreyfach eingetheilet,  
als (1) in ordinaire und kleine, (2) Avarie  
Gros, und (3) particulier Avarie. Durch  
die ordinaire will er die commune verstanden  
haben, durch die particulier Avarie aber, was  
durch unversehene Zufälle dem Schiffe allein oder  
den Gütern allein und ins besondere überkom-  
met, welcher Schade nicht durch Contribution  
refarciret, sondern von dem Eigener allein ge-  
tragen wird, wie seine Worte am angezogenen  
Orte lauten, meinem Befinden nach aber, wel-  
ches jedoch diesem in See-Sachen erfahren seel.  
Autori ohne Präjudiz anführen muß, finde gar  
keine Ursache, warum er die dritte Art der Ha-  
verey, die particulier, hierbey gesetzt. Zumahlen  
Avarie eigentlich nur derjenige Schade genen-  
net wird, welcher durch Contribution aller im  
Schiffe eingeladenen Güter und des Schiffes  
ersehen



erſeſet wird, und deſwegen auch von den Latei-  
nern *Contributio* oder *Refuſio propter mer-  
ces tempeſtate urgente in mare factas*

Lib. 1. §. 2. ff. de Exerc. act.

und weiter *Collatio propter jaſtum in mare  
factum*

L. 2. §. 1. ff. tit. cit.

genennet wird.

*Struv. Synt. Civ. Exerc. 20. theſ. 16.*

*Marquard de Jure Mercator. Cap. 4.  
n. 4.*

Woraus folget, daß dasjenige, was nicht durch  
Contribution erſeſet wird, nicht eigentlich mit  
dem Rahmen der Avarie beleget werden könne,  
und muß ich geſtehen, daß mir des *Kurikii* Ge-  
dancken, wenn er dieſelbe in *propriam* & *im-  
propriam* eintheilet, am beſten gefallen, wovon  
derſelbe in ſeinem *Commentario ad*

*Jus Hanſeat. Tit. VIII. pr.*

weiter nachzuſehen, im Gegentwärtigen aber wol-  
len wir dennoch die gemeine Eintheilung beybe-  
halten.

§. 4.

Unter *Haverey Commun* wird begriffen das  
*Pilotagie-Geld*, auff *Holländiſch Lootsmans-  
Gelt*, *Werp-Gelt*, auff *Schwediſch Raſt-  
Geld*. Item was ſonſt vor unvermeidliche und  
zur Beforderung der Reiſe gewohnte Belaſti-  
gungen und Unkoſten vorkommen, v. g. *Pa-  
cken, Feuer, Pahl und Lächter-Geld*, wenn ein  
Schiff



Schiff unter Stücken vorbeÿ segelt, ein Schiff  
aus dem Haven zu bringen u. d. g.

Schwed. S. R. Class. 5. Cap. 17.

Preuss. S. R. Cap. 8. art. 44.

Wernheri dissertat. de contribut. pro-  
pter jactum Thef. 3.

§. 5.

Zur Avaria Grossa wird gerechnet alle ande-  
re zu Behaltung Leibes, Schiffes und Gutes an-  
gewandte Kosten und erlittener Schade, z. E.  
extraordinair Loots Geld, Admiralschaffts-  
Kosten und Sein Briefe, Rancionirung von  
Caapern, Heilung und Unterhaltung der in De-  
fension des Schiffes blesfirten Leute, gekabte  
und gekerbte Tauen, oder ander Schiffs Ge-  
rathschaft, geworffene oder bey der Werffung  
beschädigte Güter, und so mehr.

Preuss. S. R. Cap. 8. art. 23. 26.

27. 28.

Marquard. de Jur. Mercat. Lib. 3.

Cap. 4. num. 12. seqq.

§. 6.

Wann aber die Avaria Gross statt haben  
solle, werden vier Requisita erfordert, das erste  
ist, daß der Schade in äusserster Noth geschehen  
müsse, vani enim timoris iusta excusatio non  
est nec restitutio,

L. 184. ff. de Reg. jur.

das ist, eine unzeitige Furcht und Bangigkeit  
gibt keine Entschuldigung und verdienet keine  
Ersekung, sondern es wird eine solche Gefahr er-  
fordert,



fordert, welche auch einen gefetzten und erfahrnen See-Mann anfechten kan, jedennoch ist nicht nöthig, daß einer so lange warte, bis ihm die Noht würcklich überfällt, weilen es alsdann vielleicht Hüiffe zu suchen zu späte seyn möchte.

## S. 7.

Das andere Requisite ist, daß die Werffung geschehen müsse mit Wissen und Willen des Schiffers und seiner Leute, denn wenn ein Schiffer in dergleichen Gefahr kömmt, muß er seinen Fracht-Leuten, oder deren Bevollmächtigten, fals sie zugegen, die Noht und gegenwärtige Gefahr vorstellen und vernehmen, ob es ihr Wille sey, daß entweder Mast und Ancker gekerbet, oder Güter geworffen werden, nachdem es die Umstände erfordern möchten. In Consulatu Maris und zwar Cap. 97. ist ein eigenes Formular befindlich, wie ein Schiffer die Nohtwendigkeit der Werffung seinen Rauff-Leuten vorstellen solle, es lautet dasselbe also:

*Heeren Koopluyden indien wy niet werpen, loopen wy ten uytterste gevaar van lyf en goed, en alles, wat hier is, te verliezen; en indjen gy lieden Heeren Koopluyden verstaat, dat wy sullen werpen, kunnen wy met Gods hulpe ons lyf, en een groot gedeelte der goedere behouden; en soo wy niet werpen, is het geschaa-*

E

schaa-



*schaapen, dat wy met al het goed sullen  
blyven.*

sollten nun die Rauff-Leute nicht willigen wol-  
len, darff ein Schiffer es darum nicht unter-  
lassen, sondern, wenn es ihm samt zweyen oder  
dreyen Schiffs-Leuten, worunter die erfahrene-  
sten und vornehmsten, als der Steuer-Mann,  
Hoch-Boots-Mann &c. zu verstehen, gut dün-  
cken würde, die Werff, oder Kerbung vorneh-  
men. Sind keine Rauff-Leute im Schiffe, wie  
denn heut zu Tage solches selten geschiehet, zuge-  
gen, muß der Schiffer mit seinem Schiffs-Vol-  
cke die Noht und Gefahr überlegen, ihren Raht  
und Gutbefinden vernehmen, und was alsdann  
ihm sammt dem meisten Theil im Schiffe raht-  
sam scheinen würde, ins Werck richten, welches  
insonderheit darzu dienet, daß, wann die Rauff-  
Leute dem Schiffer nicht zuglauben wollen, daß  
er in Noht gewesen, Güter zu werffen, er mit  
zweyen oder dreyen, die mit ihm im Schiffe ge-  
wesen, vermittelst Eydes beweisen könne, daß  
dasjenige, was er gethan, die Noht also erfor-  
dert habe.

Wisbuysches S. R. art. 20.

Placcat de 1563. Tit. van Schipbree-  
king art. 4.

Schw. S. R. Class. 5. Cap. 10.

Dän. S. R. Cap. 3. art. 10.

Preuss. S. R. Cap. VIII. art. 14. &  
15.

Hamb. S. R. Tit. XVI. art. 1. & 2.  
§. 8.



## §. 8.

Zum dritten wird erfordert, daß es aus keiner andern Ursache, als zur Erhaltung Leib, Leben, Schiff und Gut geschehe, denn wenn es in anderer Absicht vorgenommen werden würde, keine Contribution statt hätte, wie solches in allen kurz vorher angezogenen See-Rechten auch ausdrücklich enthalten.

## §. 9.

Das viertre und letzte Requisite ist, daß auch durch die Werffung würcklich Schiff und Gut gerettet, oder, daß eines Theils Güter geworffen, andern Theils auch Güter erhalten werden, denn wäre z. E. die Werffung gleich geschehen, das Schiff aber nichts destoweniger versunken oder zerschlagen, kann solches nicht vor Haberey gerechnet werden, dann die Erstattung des Schadens von demjenigen, deren Güter durch die Werffung erhalten worden, geschehen muß, derothalben Paulus 2. Sentent. Tit. 7. §. ult. sagt: *Collatio intributionis objectum salva navi fieri debet.*

*Locen. de Jur. Marit. Lib. 2. Cap. 8.*

§. 7.

*L. 4. princ. L. 5. pr. L. 7. ad L. Rhod. de Jactu.*

*Marquard. de Jur. Mercator. Lib. 3.*

*Cap. 4. n. 36.*

€ 2

§. 10.



## S. 10.

Was von Werffung der Güter angeführet, ist auch von Kerb und Hauung Mastes, Taafel, Anker und Tauen zu verstehen, wobey die obige Requisita gleichermaassen erfordert werden,

Hamb. S. R. Tit. XVI. art. 2.

Preuss. S. R. Cap. 8. art. 25.

und folget daraus von selbst, daß, wenn der gleichen Schiffs-Geräthschaft durch Macht der Winde oder grosses Ungewitter zerbrochen oder verlohren werden, das Schiff den Schaden alleine tragen müsse.

Hamb. S. R. Cap. 16. art. 2. in fin.

Lüb. S. R. Tit. 2. art. 5.

Hanseat. S. R. Tit. 8. art. 2.

Wisbuysh. S. R. art. 12.

Schwed. S. R. Class. 5. Cap. 12. princ.

Wenn aber die Schadhafften Masten oder ander Geräthschaft zur Vermeidung grössern Unglücks über Bord geworffen, oder die Tauen, woran selbe hangen geblieben, gekappet werden müsten, wird dasselbe, soviel als solches nach der geschehenen Beschädigung annoch wehrt gewesen, durch die gemeinsame Contribution ersetzt.

Preuss. S. R. Cap. 8. art. 25.

Loccen. de Jur. Marit. Lib. 2. Cap. 8.

n. 3.

S. 11.



## S. II.

Bey der Werffung selbstem hat ein Schiffer sich zu bemühen, daß, so viel die gegenwärtige Gefahr und daher entstandene Bestürzung zulassen will, die schweresten Güter und mindesten vom Preise zuerst geworffen werden, imgleichen diejenigen, so heimlich und ohne Wissen des Schiffers eingeladen,

*Loccen. de Jur. Marit. Lib. 2. Cap. 7.*

## S. 4.

nicht weniger die auf das Berdeck oder Ueberlauff oder in das Schiffs-Boot geladen, oder auch am Schiffe angehangen worden, weilten das Berdeck und Schiffs-Boot frey bleiben müsse, und hat diesewegen keine Contribution statt, sondern der Schiffer ist schuldig den Schaden allein aufzurichten, weilten die Rechte präsumiren, daß in solchem Fall das Schiff überladen gewesen, und der Ueberladung wegen der Schade geschehen,

*Lüb. S. R. Tit. 2. art. 7.*

*Schwed. S. R. Class. 5. Cap. 2. S. 3.*

## &amp; 4.

welches jedoch so limitiret wird, daß der Schiffer, wann es mit Willen und auf Gefahr des Einladers geschehen, von der Ersekung des Schadens befreyet, und darff denselben nicht tragen. Das Preussische See-Recht hat noch etwas besunders in diesem Fall, und zwar

*Cap. 8. art. 29.*

E 3

geord.



geordnet, daß alle auf des Schiffes Berdeck und Schiffes, Boot geladene oder angehangene Waaren, so geworffen werden würden, keiner Contribution zu genießen, die aber erhalten, zu contribuiren verbunden seyn sollen. Weiter, wenn Güter geworffen, welche der Schiffer einen guten Freund aus Gunst und Freundschaft, ohne Fracht überzuführen, mitgenommen, ist er davor zu antworten nicht gehalten, ohne Zweifel wegen der gemeinen Regul: Was keine Fracht bezahlet, bezahlet auch keine Haverey.

Lüb. S. R. Tit. 2. art. 4.

§. 12.

Es hat auch ferner ein Schiffer bey der Berffung selbst zu besorgen, daß alle Umstände der Noth, warum zu werffen entschlossen worden, durch den Schiffes, Schreiber, oder in dessen Ermangelung durch den Steuer, Mann fleissig notiret, auch eine ordentliche Specification von den geworffenen oder bey der Berffung beschädigten Güter gemachet werde, weilen aber die meiste Zeit die Gefahr und Noth, alles ordentlich anzuzeichnen, nicht zulassen will, hat er jedoch nicht zu versäumen nach überstandener Gefahr, so viel thunlich, was passiret und ihnen erinnerlich, in das Schiffes, Journal einzuführen.

Schw. S. R. Class. 5. Cap. 10. §. 1.

Preuss. S. R. Cap. 8. art. 20.

§. 13.



## §. 13.

Nach der Werffung hat ein Schiffer zu observiren, daß er an dem ersten Orte, wo er arriviret, das eydliche Zeugniß seiner Schiffsleute belegen lasse, und eine beglaubte Abschrift zu sich nehme; auf welche Art solche Averey-Attestationes gemacht werden, ist aus dem im Anhang sub Num. XVI. befindlichen Formular zu ersehen.

## §. 14.

An dem Abladungs-Ort muß er den erlittenen Schaden accurat angeben und dem Empfängern der Güter bey Ablieferung der Fracht-Briefe und Connossementen bekannt machen, aber keine Güter abfolgen lassen, noch seine Lücken öffenen, ehe und bevor es wegen der Haberey seine Richtigkeit hat, widrigenfalls er selbst den Schaden vor hauffet,

Preuss. S. R. Cap. 8. art. 31.

und vergönnen die Rechte, daß er, wann er zu jemanden von den Befrachtern kein Vertrauen haben sollte, dessen Güter so lange an Bord behalten könne, bis er sein Quotam der gemachten Repartition nach erleget, oder auch davor genugsame Sicherheit gestellet, zumahlen es sehr beschwerlich seyn würde, wann ein Schiffer einem jeden Befrachter nachlauffen oder wohl gar gerichtlich besprechen müste.

E 4

§. 15.



## §. 15.

Was die Aufrichtung des Schadens anbelanget, so müssen darzu sowohl die geworffene und bey der Werffung beschädigte, als auch die erhaltene und unbeschädigte, imgleichen das Schiff, contribuiren. Im Hamburgischen See-Rechte

## Tit. XVI. art. 2.

heisset es: Den Schaden soll man rechnen über Schiff und Gut, geworffen und ungeworffen, und wird nicht regardiret, ob die Güter das Schiff sehr beschweret oder nicht, also müssen Edel-Gesteine, Perlen, Gold und Silber, gemünzet Geld nach ihrem Werth gleichermassen, wie Holz und Steine, den Schaden mit tragen.

## §. 16.

Die Taxation der Güter betreffend, so werden die verlohrene nach selbigem Preise gerechnet, den sie bey ihrer Ankunfft auf dem Loß-Platz gegolten, wenn sie erhalten geblieben wären. Die beschädigte werden entweder durch beeyndigte Leute wardiret, oder auch an den Meistbietenden verkauft, wann aber Tauen gekappet, oder Ancker gekerbet, kommt es auf des Schiffers Aussage an, wie viel Faden er gekappet, oder wie groß das Ancker gewesen, welches denn zwey beeyndigte Keep-Schläger oder andere Kunst-Verständige eydlich taxiren. Die erhaltene  
Waaren

Waaren werden auch angeschlagen, wie sie in dem Markte verkauffet werden, jedennoch aber Fracht und Ungelder davon abgezogen,

Wisbuyfch. S. R. art. 20. & 38.

Hamb. S. R. Tit. XVI. art. 2.

Preuff. S. R. Cap. VIII. art. 37.  
& 38.

Hanseat. S. R. Tit. VIII. art. 1.

Placcat de Ao. 1563. Tit. van Schipbreeking art. 6.

und gehen also die See Rechte hierinnen von dem Jure Civili und Lege Rhodia de jactu ab, als welche einen Unterscheid machen unter den geworffenen und erhaltenen Güter, nemlich, daß in Wardirung der verlohrenen Güter keine Absicht auf den Gewinn, sondern blos auf den Schaden, auch nicht, wie hoch sie verkaufft hätten werden können, zu haben, sondern wie hoch der Einkauf gewesen, die erhaltene Güter aber gegentheils nicht wie sie eingekauft, sondern wie sie verkaufft, anzuschlagen.

*Vinnius ad Peck. ad Leg. Rhod. p. m.*  
219. Lit. C.

*Struv. Synt. Jur. Civil. Exercit. 20.*  
Tit. 2. de Leg. Rhod. §. 19.

Der bekannte Weytſen ſchreibet in ſeinem Tra-  
ctat van Avaryen, §. in de Taxatie &c. daß  
es gebräuchlich, wann die Güter vor Ablegung  
der halben Reiſe geworffen, nicht mehr zu akti-  
miren, als wie ſie eingekauftet, wenn es aber  
über die Helffte der Reiſe, nach dem Preiſe, wie  
ſie



sie an dem destimirten Lossungs-Platz verkauffet werden, zu rechnen, wie denn auch die in See-  
Sachen erfahrene Scriptoros, als *Peckius*  
Comment. ad L. Rhod. p. m. 220.  
und *Loccenius* de Jure Marit.

Lib. 2. Cap. 8. §. 8.

angemercket haben, daß eben dieses bey den Hols-  
ländern, Engelländern und Frankosen observi-  
ret würde, womit übereinkömmt das

Schwed. S. R. Class. 5. Cap. 10. §. 2.

§. 17.

Sollte etwa Zweifel und Streit entstehen wegen der Qualität und Quantität der in Fä-  
ßern, Ballen, Säcken, oder sonst eingepackt  
gewesenen und in See geworffenen Waaren,  
wird auf des Betrachters Angabe bey der Ein-  
schiffung und des darnach gefertigten Connos-  
sements, wie auch auf die Licent- und Zoll-  
Zetteln gesehen, als welche vor unverdächtige  
Schiffs-Documenta zu halten, wobey zu mer-  
cken, daß nicht mehr vergütet und ersetzt wird,  
als was gleich Anfangs angegeben worden,  
ob auch hernach befunden würde, daß würcklich  
mehr oder bessere Waaren in den Fässern und  
Packen gewesen, indessen müssen doch die zu we-  
nig angegebene, wann sie erhalten worden, nach  
ihrer eigentlichen Quantität und Würde, und  
nicht nach der geschehenen Angabe contribu-  
ren.

Preuss. S. R. Cap. 8. art. 39.

§. 18.



## §. 18.

Es ist oben §. 15. gesagt, daß das Schiff zu Erstattung des Schadens gleicher massen wie die Güter contribuiren müsse, auf welche Weise aber solches geschehen soll, darinnen kommen die See-Rechte nicht überein. In dem Wisbuy-schen und zwar

## Art. 38.

ist geordnet, daß der Schiffer entweder von seinem Schiffe, oder von der Fracht, alternative geben solle, womit das Hispanische de anno 1563.

## Tit. van Zee-Werping Art. 6.

überein stimmt, als woselbst es heisset: *De reghte waerde van de Schepe of de gehele besprockene vracht.* In Liber Consulatu maris

## Cap. 94.

wird die Helfte des Schiffes und die Helfte der Fracht angeschlagen. Die übrigen mir bekannte See-Rechte aber wollen, daß so wohl nach dem Werth des Schiffes, als auch nach der verdienten Fracht contribuirt werde, jedoch daß von der Fracht des Schiffers und des Volcks die ganze Häuer abzuziehen.

Schw. S. R. Class. 5. Cap. 10. §. 3.

Hanseat. S. R. Tit. 8. art. 3.

Preuss. S. R. Cap. 8. art. 32. 34.

Dän. S. R. Cap. 3. art. 11.

Hamb. See-Recht Tit. XVI. art. 2.

## §. 19.

## §. 19.

Die Taxation des Schiffes geschieht gemeinlich also, daß der Schiffer selbst dasselbe zu Gelde setzet, und wann die Kaufleute vermutheten solten, daß es weniger geschähet als es würcklich wehret, stehet ihnen frey und haben sie die Wahl, ob sie es dafür annehmen wollen, jedoch nur in gewisser Zeit und gemeinlich inwendig sechs Stunden, wenn diese aber verstrichen, wird ihnen solches nicht mehr zugestanden. Diese Zeit von sechs Stunden aber fängt an zu lauffen, wann die Kaufleute zur Stelle, wo das Schiff liegt, gekommen, um solches zu besichtigen, ob es ihnen vor dem Preise anstehe oder nicht.

Schw. S. R. Class. 5. Cap. 16. §. 2.

*Quintin Weitsen* Tractat van Avarien  
§. de gemeene Custuyme is.

Nach dem Preussischem See-Rechte soll das Schiff nach seinem dermahligen Wehret entweder von den sämtlichen Interessenten selbst, oder von unpartheyischen Schiffer und Zimmerleuten nach Recht und Billigkeit taxiret werden, und sind auf Verlangen der Interessenten die Taxatores dazu zu beeyndigen.

Cap. 8. art. 33.

## §. 20.

Von Haberen sind besonders befreyet (1) freye Leute, worunter die Passagiers zu verstehen, welche nicht in des Schiffes Diensten, so viel ihre Person angehet; von denen bey sich habenden Gütern



Gütern aber, wofür sie Fracht bezahlen, müssen sie gleich andern contribuiren. (2) Alle zur vorhabenden Reise mitgenommene Victualien und Mund- Provisionses. (3) Krieges- Munion, und was zur Defension des Schiffes destiniret. (4) Der Matrosen und anderer Leute Kleidung, worunter der Officirer Equipage mit zu verstehen. (5) Des Schiffers und Schiffes- Volck Häuser und Gages. (6) Die dem Schiffes- Volck zugestandene ordinaire Führung, was sie aber darüber noch etwa mitgenommen, muß contribuiren. (7) Was ein Caper oder See- Räuber einem oder dem andern private genommen, ein anders ist es, wann ein Schiffer das Schiff ranconiret, und von eines Kaufmanns Güter dazu nimmt. (8) Bodemerey- Gelder, wovon das gemeine Sprichwort lautet: Von Bodemerey- Geld zahlet man keine Haverey.

Hamb. S. R. Tit. XVIII. art. 6.

Preuss. S. R. Cap. 8. art. 36;

Dän. S. R. Cap. 3. art. 11.

§. 21.

Wann nun nach obigem so wohl das verlohrene und beschädigte, als auch das erhaltene sammt Schiff und Fracht ordentlich taxiret und angeschlagen, wird eine Repartition gemacht, was ein jeder Interessent zu Erstattung des erlittenen Schadens contribuiren müsse, und solches wird eine Dispache genennet, welches von dem Spanischen



nischen Worte dispacho herkömmt. In Hamburg ist ein ordentlich bestellter und beendigter Dispacheur, welcher für seine Mühe von dem gesammten Capital 1 per mille zu geniessen hat. In Holland geschiehet solches durch Commissarien aus der Assurance-Cammer. Auf welche Art aber eine ordentliche Dispache zu verfertigen, ist aus dem im Anhang sub Num. XVII. eingedrückten Exempel mit mehrern zu ersehen.

## Das fünfte Capitel. Von dem Schiffbruch und Strandung.

S. I.

§ Die nichts so starck und fest, welches der grossen Macht der Wellen und Sturmwinde zuwiderstehen vermag, also lehret die tägliche Erfahrung, daß auch im harten Ungewitter die stärcksten und festesten Schiffe, wo nicht ganz und gar zu Grunde, doch an Klippen zerschlagen und auf Sand- Bäncke gesetzt werden. Wann nun also einem Schiffer ein solches Unglück begegnen würde, ist er verbunden, dahin zu sehen, daß so viel möglich annoch von den Gütern und Schiffs-Geräthschaft etwas geborgen werde.

S. 2.



## S. 2

Beÿ der Bergung hat er zu observiren, daß vor allen und (1.) geborgen werden müssen die Menschen, welches also zu verstehen, wann die Umstände so beschaffen, daß zur Noht nur die Menschen gerettet werden können, denn sonst, wann dieselbe vom Schiffe, so ist gleichsam das Schiff übergeben, und berget ein jeder, der nur kan. Darnach (2.) das gerehde Gut, worunter verstanden wird Geld und andere Kostbarkeiten, welches der Schiffer am nächsten um sich hat und nicht gestauet wird, demnächst (3.) das Schiffs Geräthschaft, als Seegels, Tackel und Tau, und (4.) der Kauffleute Güter.

Hanseat. S. R. Tit. 9. art. 4.

Lüb. S. R. Tit. 3. art. 5.

Hamb. S. R. Tit. XVII. art. I.

Schwed. S. R. Claff. 5. Cap. 2. princ.

Preuss. S. R. Cap. 9. art. 1.

Diese Ordnung haben zwar die angeführte Seerechte determiniret und auf dem Fall gesehen, wann das mehreste geborgen werden könne, es sind aber die Umstände öftters so beschaffen, daß ein Schiffer sich an diese Ordnung nicht zu binden vermögend, sondern dasjenige nehmen muß, was er am besten ausbringen und zu salviren mächtig.

## S. 3.



## S. 3.

Insonderheit hat er auch in Acht zu nehmen, daß er für die Conservation der bey sich habenden Schiffs-Documenten, als woran ein großes gelegen, möglichst sorge.

## S. 4.

Das Schiff-Volk ist schuldig, so viel immer möglich, bergen zu helfen, im Wisbuyschen See-Rechte

art. 15.

heisset es: also sy meest en best connen, im Hanseatischen

Tit. 4. art. 20.

und Preussischen

Cap. 9. art. 1.

nach äußerstem Vermögen, im Schwedischen

Class. 5. Cap. 2.

auf was Weise es am besten geschehen kan. Es genießet aber dasselbe für die bey der Bergung gethane Arbeit ein billiges und rechtmäßiges Berg-Lohn annoch über ihre Häuer, hingegen diejenigen, welche nicht bergen helfen oder entlauffen, verlihren nicht nur ihre Fracht und Häuer

Wisbuysches S. R. art. 15.

Hamb. S. R. Tit. XVII. art. 1.

sondern werden auch noch dazu bestraffet. Im Lübeckischen See-Rechte

Tit. III. art. 6.

ist



ist die Straffe determiniret, und zwar daß dieselbe, wann sie in einer Hansee-Stadt ange-troffen, und dessen überwiesen würden, das erste mahl zwey Monath im Gefängnisse mit Was-ser und Brodt, das andere mahl drey Monath mit Wasser und Brodt gestraffet, auch ihnen darzu ein Zeichen an dem Backen gebrannt wer-den solle.

§. 5.

Würde ein Schiffer gezwungen, zu Verhü-tung grössern Unglücks und gänzlichen Unter-ganges, sein Schiff auf den Strand zu setzen, damit die Menschen, und nach Beschaffenheit des Orts die Ladung conserviret werden möge, so hat er Anstalt zu machen, fals er das Schiff wiederum in navigablen Stande zu setzen ver-meynet, solches abbringen zu lassen und seine Reise zu vollführen; fals aber dasselbe durch die Stran-dung dermassen beschädiget, daß es nicht wie-der zu repariren, oder also gesetzt, daß es nicht wieder Floß zu machen, muß er auf die Conser-vation der Ladung bedacht seyn, zu dem Ende ein ander Schiff häuren und die geborgene Waa-ren nach dem destinirten Lossungs-Platz über-bringen, da er alsdann von allen gelieferten Waa-ren volle Fracht genießet.

Placcat de Ao. 1563. Tit. van Schip-breeckinge art. 3.

Wisbuysch. S. R. art. 16.

Hanseat. S. R. Tit. 9. art. 2.

§

Lüb.



Lüb. G. R. Tit. 3. art. 2.  
 Das Dänische und zwar  
 Cap. 4. art. 6.  
 und Hamburgische  
 Tit. XVII. art. 2.

verordnen, und stellen dem Kauff-Mann in sei-  
 nen Gefallen, ob er das Gut vor die Fracht  
 liegen lassen wolle, jedoch ist dieses nur von de-  
 nen Waaren zu verstehen, die durch Verunglü-  
 ckung des Schiffes dermassen verdorben, daß sie  
 die Fracht nicht tragen können.

§. 6.

Hat der Schiffer keine Gelegenheit ein ande-  
 res Schiff zu häuren, und muß die geborgenen  
 Güther an dem Ort, allwo er sie in Salvo ge-  
 bracht, liegen lassen, genießet er davon Inhalts  
 Hamburgischen See-Rechts  
 Tit. XVII. art. 2.

die Fracht pro Rata des Weges, welchen er  
 von der vorgehabten Reise abgelegt, womit auch  
 scheineth das Dänische

Cap. 4. art. 6.

übereinzustimmen, wenn es daselbsten heißet:  
 So soll der Schiffer billige Fracht davon  
 haben, das ist: So viel er verdienet  
 nach Proportion der Reise. Auf gleiche  
 Art ist auch meiner Meynung nach zu erklären  
 das Lübeckische See-Recht

Tit 3. art. 1.

woselbst



woseibst die Worte befindlich: Bricht das Schiff in der See, also daß es seine Reise nicht vollbringen kan, so seynd die Fracht Leute mehr nicht, denn die halbe Fracht von den geborgenen Gütern, zu geben schuldig. Es ist auch ein Unterscheid zu machen, ob das Schiff auf der Hin- oder Herreise verunglücket, wann es nemlich aus und zu Hause befrachtet, denn wann dasselbe die Hinreise abgelegt, auf der Zurückreise aber bliebe, muß die Fracht der Hinreise, ob sie gleich noch nicht bezahlet, gegeben werden.

## S. 7.

Lasset ein Schiffer mit Willen seiner Fracht Leute das Schiff stranden, hat die Haberey statt, setzet er aber solches vorsehlich und boshafter Weise auf den Strand, wird er, vermöge Preussischen See-Rechtes,

Cap. 3. artic. 36.

dafür am Leben gestraffet.

## S. 8.

Bei Verunglückung des Schiffes bekommt das Schiff's Volck, wann so viel von des Schiff's Geräthschaft geborgen, als die Häuer beträget, die ganze Häuer, jedoch ist dieses zu verstehen, daß wann alle Unkosten, die wegen der Bergung aufgegangen, vorher abgezogen worden; denn das Berg-Lohn wird vor allen

§ 2

andern



andern voraus bezahlet, aus der Ursache, daß, wenn nichts geborgen wäre, auch keine Häuer bezahlet werden könnte.

Dän. S. R. Cap. 4. art. 8.

Wisbuysches S. R. art. 15.

Lüb. S. R. Tit. III. art. 7.

Hanseat. S. R. Tit. IX. art. 5.

S. 9.

Ob zwar einem Schiffer nicht erlaubt, vor eingeholter Ordre von seinen Nehdern und Befrachtern, etwas von den geborgenen Sachen zu veräußern, sondern nur bedacht seyn muß, wie dieselbe aufs beste verwahret, auch die beschädigte und naß gewordene getrocknet und conserviret werden können, mag er doch wohl, so viel als das Berg-Lohn und des Volckes Häuer beträgt, nach Gelegenheit entweder verpfänden, oder verkauffen, um das Volck, welches er nicht weiter gebrauchet, zu beurlauben, er kann aber zu seiner Sicherheit und sich ausser alle Verantwortung zu setzen, solches mit Vorwissen des Ortes Obrigkeit beschaffen, und sich einen beglaubten Attest darüber geben lassen, wie er denn auch bey des nächsten Ortes Obrigkeit, wo der Schiff-Bruch oder Strandung geschehen, sein Volck ohne Anstand, als bey Zaverrey, eydlich abhören zu lassen, und von deren Deposition eine beglaubte Abschrift seinen Nehdern und Interessenten des Schiffes zuzustellen verbunden.

Dritte



# Dritte Abtheilung.

## Das erste Capitel.

### Von des Schiffers Berrichtung bey Ankunfft an dem Lossungs- Ort.

§. 1.

**W**ann ein Schiffer glücklich und wohl behalten mit Schiff und Guht auf der Rehde oder im Haven seines distinirten Lossungs-Plazes angelanget, hat er in Acht zu nehmen, daß er sich den andern Schiffen nicht zu nahe lege.

Dän. G. R. Cap. 3. art. 7.

In dem Kayserl. Russischen See-Reglement  
de Ao. 1723. §. 6.

ist insbesondere versehen, daß keine Schiffe, so ungelbschten Kalck führen, sich bey andern Schiffen im Haven legen sollen, bey Verlust Schiffs und Guht, auch nach Befindung anderer Abndung.

§. 2.

Bei Werffung des Anckers ist des Schiffers Schuldigkeit dahin zu sehen, daß nicht nur das  
§ 3 selbe



selbe denen andern Schiffen nicht im Wege und zum Schaden geleet,

Wisbuysch. S. R. art. 28.

Hamb. S. R. Tit. 14. art. 2.

Consulat. Maris Cap. 197.

Schw. S. R. Class. 5. Cap. 8. S. 4.

sondern, daß auch ein Boyer darauf gesetzt werde, damit man sehen könne, an welchem Ort das Ancker liege und ein ankommender sich davor hüten könne. Solche Abzeichen werden auch sonst genennet: *Dobbers*, *Wachters*, *Teckens*.

S. 3.

Würde ein Schiffer hierinnen nachlässig seyn, muß er allen daraus entstandenen Schaden besfern, es wäre denn, daß er ohne seine Schuld durch jemanden anders, oder durch einen besondern Zufall davon abgekommen, auch mit zweyen glaubwürdigen Leuten bezeugen könnte, daß vor 12. Stunden bey Sommerszeit, bey Winterszeiten aber und wenn der Tag kurz vor 14. Stunden zum längsten ein wachender Boyer auf dem Ancker gewesen.

Hamb. S. R. Tit. XIV. art. 2.

In andern See-Rechten wird keine gewisse Zeit attendiret, sondern nach dem Schwedischen

Class. 5. Cap. 8. S. 3.

muß der Schiffer, wenn der Boyer losgetrieben und er keine Achtung darauf gegeben, den



den halben Schaden büßen. Nach dem Dänischen

Cap. 3. art. 8.

muß er gleichfalls die Helffte tragen, wenn er nicht durch vier seiner besten Schiffs-Leute endlich zu erhalten vermag, daß, wie er Ancker geworffen, ein Boyer daran gewesen, auch nicht anders gewußt, daß selbiger noch daran gewesen, als der Schade geschehen, in dessen Ermangelung aber er den ganzen Schaden zu bezahlen. Das angeführte Ruffische See-Reglement §. 16. verurtheilet denjenigen, der sein Ancker nicht mit tüchtigen Boyer-Keeps und Boyer versehen, in 20. Rthlr. Straffe.

§. 4.

So soll auch ein Schiffer nach Gelegenheit des Ortes sein Schiff mit guten Tauen dergestalt befestigen, daß es sich nicht losreißen und andere dabey liegende beschädigen könne.

Dän. S. R. Cap. 3. art. 5.

Schwed. S. R. Class. 5. Cap. 8. §. 5.

§. 5.

Nächst dem muß der Schiffer, so bald er Ancker geworffen, bey den Zoll-Stätten sich angeben und nach eines jeden Ortes Costuyme Richtigkeit machen, weilen er in dem Verabsäumungs-Fall nicht nur auf Ungelegenheit und Straffe kommen, sondern auch bewandten Um-

§ 4

ständen



ständen nach wohl gar Schiff und Guht ver-  
liehren kann.

## §. 6.

An einigen Orten, als z. E. in St. Peters-  
burg, machet der Schiffer selber Richtigkeit, und  
wann er der Ruffischen Sprache nicht mächtig,  
nimmt er einen Dollmetscher mit sich und wird  
seine übergebene Specification der Ladung durch  
einen auf dem Zoll und Admiralität bestellten  
Translateur in Ruffischer Sprache übersezet.  
An andern Orten, als z. E. in Holland, Franck-  
reich, Engeland, auch hin und wieder in der  
Ost-See, sind Mäclers, welche auf dem Zolle  
alles richtig machen, in Stockholm sind ord-  
entlich bestellte Schiffs-Clarirer, in Spanien  
und Portugal sorgen die daselbst sich aufhaltens-  
de Consuls davor.

## §. 7.

Etlicher Orten bekömmt der Schiffer Besu-  
cher oder Visitiers an Boord, welche Aufsicht  
haben müssen, daß kein Unterschleif vorgehe und  
ohne Zoll nichts ans Land gebracht werde. Wie  
solches bey allen nach St. Petersburg und  
Schweden gehenden Schiffen geschieht, auf  
welche Art daselbsten die Ladung sowohl, als  
Schiffs- und Volcks-Guht, Provision &c.  
angegeben werden muß, davon siehe zwey Pro-  
jecte im Anhang sub. Num. XVIII. und XIX.

## §. 8.



## S. 8.

Von des Volckes Führung wird kein Zoll bezahlet, wann sie aber über ihre Portion et was mehrers mitgenommen, müssen sie davon gleich von denen andern Waaren den Zoll entrichten. Im Schwedischen See-Rechte und zwar

## Class. I. Cap. 10.

ist die Führung bey Straffe der Confiscation und doppelter Bezahlung, soviel als die Gühter wehrt, verbohten, und an deren statt nach dem Wehrt, so der Schiffer vor jede Last bedungen hat, dem Schiffer eine Häuer von einer Last, dem Steuer-Mann von zwey drittel Theil, den andern Officirern jedweden einen halben, jedem Boos-Mann oder Matrose einen dritten Theil, und einem jeden Schiffs-Zungen einen sechsten Theil der Last, beygeleget; allein dieses wird nach zeitiger Gewohnheit nicht mehr observiret, sondern es wird dem Volcke eine gewisse Führung wieder zugestanden. Und zwar auf den frembden Schiffen, so von Holland oder andern Dertern den Sund oder Helsingör passiren müssen, hat ein Schiffer frey 2. Rthlr., der Steuer-Mann  $1\frac{1}{2}$ . Rthlr., ein jeglicher des Volcks 1. Rthlr., der Junge nichts. Auf Schiffen, so aus der Ost-See kommen, hat der Schiffer frey vor die Führung  $1\frac{1}{2}$ . Rthlr., der Steuer-Mann 1. Rthlr., ein jeglicher Matrose 24. Stüber, der Junge 12. Stüber.



## §. 9.

Vor geschehener richtigen Angabe, erfolgter Visitation und erhaltenen Frey-Zettul darff kein Schiffer seine Lucken öffnen, noch etwas verkaufen oder abfolgen lassen, so gar nach dem Preussischen See-Rechte bey Straffe der Confiscation.

## §. 10.

Da oben angemerket worden, daß alle Güter bey Straffe der Confiscation richtig angegeben werden müssen, so entstehet hier nicht unbillig die Frage, wann ein Schiffer die Richtigmachung des Zolles der geladenen Kaufmanns Waaren übernommen, solche aber entweder aus Nachlässigkeit oder aus Vorsatz unterlassen, ob alsdann des Kaufmanns Güter mit Recht confisciret werden können? Einige Doctores, wovon *Marquard* verschiedene angeführet

de Jure Mercat. Lib. 2. Cap. 4. n. 27.

beantworten selbige mit Nein, weilten der Kaufmann, da er die Verzollung seiner Waaren dem Schiffer aufgetragen, nicht die Gedancken gehabt den Zoll zu defraudiren, mithin auch nichts verbrochen, und es einfolglich hart zu seyn scheinen würde, wann jemand durch eines andern Versehen oder Bosheit seiner Güter beraubet werden sollte. *Delictum enim tenet suos auctores.*

L. 22. Cod. de pæn.

Dahero auch nicht einmahlt ein Compagnon, welcher



welcher von dem gemeinen Gute dem Zoll nicht entrichtet, dem andern dadurch präjudiciren könne.

L. 8. §. 1. ff. de public. & vectigal.

L. 52. §. fin. L. 59. §. 1. ff. pro soc.

Struv. Synt. Jur. Civ. Exerc. 39.  
thef. 50.

Anderer sind der Meynung, das zwar stricto jure die Güter zu confisciren, der Billigkeit aber nach, dem Eigenthümer alsdann wieder zuzustellen, wenn der Schiffer oder dessen Reher nicht im Stande den Schaden zu bezahlen. Die mehresten Doctores aber beantworteten diese Frage schlechthin mit Ja, und führen zu Behauptung ihrer Meynung an, wie einer Republic daran gelegen, daß der Fiscus seiner Einkünfte nicht beraubet werde. Ferner, weilten einmahl durch ein öffentliches Gebot zum gemeinen Besten und Interesse Fisci ohne alle Ausnahme die Confiscation darauf gesetzt, mithin das Eigenthum derselben sogleich im Unterlassungs-Fall aufhöre und dem Fisco ipso jure zufließe. Weiter, daß das Pactum, welches der Schiffer mit dem Kauff-Mann eingegangen, dem Fisco nicht nachtheilig seyn könne, welches auch nach zeitiger Gewohnheit also gehalten wird.

§. II.

Nun ist zwar kein Zweifel, daß der Schiffer dem Kauff-Mann zu den Schaden antworten müsse,



müsse, allein es ist die Frage, wann der Schiffer nichts im Vermögen, ob alsdann der Kauffmann sich an dessen Rehder zu halten befugt? Diese Frage verneinen unter andern *Mevius* ad Jus Lubec. P. 2. Tit. 3. art. 6.

und *Marquard*

de Jure Mercat. Lib. 1. Cap. 8. n. 31.

darum, weilten der Schiffer nur darzu bestellet, die Waaren überzubringen, nicht aber des Kauffmanns Güter zu verzollen, und solches des Kauffmanns Sorge seyn müste; Allein die mehresten Doctores wollen das Gegentheil behaupten, weilten die Kauffleute meistens mehr dem Glauben der Rehder, als des Schiffers folgten, auch zur Beforderung des Commercii solches dienete, und unmöglich ein Kauffmann heutiges Tages selbst mit reisen, oder allezeit einen Bevollmächtigten mit senden könnten, und da dieses also die Rehder wüsten, genehmigten sie solches gleichsam stillschweigends, überdem wäre solches auch nach heutiger Gewohnheit also gebräuchlich, anderer Gründen zu geschweigen. Hiervon kan mit mehren nachgesehen werden *Carpzov.*

Part. 2. Decif. 133.

*Philippi* Us. Pract. Inst. Lib. 4. Eclog. 42.

Das



## Das andere Capitel. Von Lossung der Güther.

### I.

Die Zeit der Lossung wird gemeinlich in der Zerteparthey eingerücket, und zwar ohngefehrlich also: Allwo glücklich arrivirend seynde, er in 14 bequemen Werck-Tagen gelosset und alsdann von seiner Reise frey und entschlagen seyn soll, womit es denn seine Nichtigkeit hat; ist aber in der Zerteparthey nichts geschlossen, wird das an dem Lossungs-Orte recipirte See-Recht angesehen.

### §. 2.

Doch sind die See-Rechte hierinnen unterschieden; In dem Placcat Philippi

Tit. van Schippers ende Coopliden  
art. 13.

sind 15. Tage. In dem Wisbuyschen  
Art. 51.

denen aus Norwegen kommenden und den  
Schaagen vorbey gehenden 14. Tage. Im  
Art. 52.

denen aus Hamburg und anders woher kom-  
menden acht Tage gesetzt. Das Schwedi-  
sche

Class. 2. Cap. 12.

hat



hat denen in der Ost. See fahrenden acht Ta-  
ge, aufferhalb derselben aber 14. Tage geordnet.  
Nach dem Preussischen

Cap. 5. art. 18.

soll ein Schiff von 50. Lasten und darunter in-  
nerhalb acht, von 50. bis 100. in 14. Tagen,  
und über 100. Last groß in drey Wochen gelos-  
set werden.

§. 3.

Weilen öftters die Lossungs-Plätze so beschaf-  
fen, daß die grossen Schiffe tieffer als das Fahr-  
Wasser gehen, und nicht nahe ans Land legen  
können, also durch Leichter oder Praamen ge-  
losset werden müssen, so will das Wisbuysche  
See-Recht

Art. 58.

und Schwedische

Class. 2. Cap. 14. §. 1.

daß dergleichen Praamen innerhalb 5. Werck-  
Tagen, von dem Tage an, da sie gekommen,  
gelosset werden sollen.

§. 4.

Ohne erhebliche Ursache, und wenn Wind  
und Wetter es zulassen will, muß ein Schiffer  
in der verabredeten, oder in den See-Rechten  
bestimmten Zeit seine Ladung nach dem Con-  
nossement liefern, widrigenfalls er in Verant-  
wortung kommen kann: dahingegen muß auch  
wiederum der Empfänger den Schiffer nicht über  
die



die Zeit aufhalten, weilen er gleichfalls in solchem säumigen Fall demselben allen erweislichen zugefügten Schaden zu ersetzen gehalten.

Schwed. S. R. Class. 2. Cap. 14.  
art. 2.

Preuss. S. R. Cap. 5. art. 18.

Wollte sich aber der Empfänger ganz und gar weigern, die Güter anzunehmen, kann der Schiffer davon so viel, als die Fracht, Zoll und andere Kosten betragen, gerichtlich verkaufen, und was übrig, mittelst gehörigen Protest, in sicherer Verwahrung auf des Befrachters Gefahr und Rechnung niedersetzen; Sollte er aber aus dem verkauften Gute nicht völlig befriediget werden können, hat er seinen Regress an den Befrachter

Preuss. S. R. Cap. 5. art. 19.

§. 5.

Ehe und bevor der Schiffer mit der Ausladung den Anfang machet, muß er vorher demjenigen, welcher die Güter zu empfangen beordert, und zwar zeitig genug ansagen, daß er die Güter annehme, oder jemand schicke, dem er dieselbe überliefere. Wenn nun, der geschehenen Benachrichtigung ungeachtet, niemand kommen würde, ist ihm erlaubt, die Güter außerhalb Schiffs Boord setzen zu lassen, dabey aber der Steuer-Mann eine Verzeichniß zu machen, und muß alsdann der ausgebliebene ohne  
weitere



weitere Zurechnung, oder Lieferung sich damit genügen lassen.

Schwed. S. R. Class. 2. Cap. 14. §. 3.

Bei der Ausladung selbst hat der Schiffer dasjenige, was wegen Tüchtigkeit der Tauen, Schiffs-Geräthschaft, und sonst in der ersten Abtheilung im andern Capitel bey der Einladung erinnert worden, in Acht zu nehmen.

§. 6.

Würde an den gelieferten Gütern sich einiger Schade finden, muß der Empfänger sofort nach geschehener Nachricht denselben angeben und taxiren lassen, denn, wenn er einmahl die Güter in Empfang genommen, hat er weiter an dem Schiffer keinen Anspruch zu machen. Nach dem Hamburgischen See-Rechte

Tit. XIV. art. 34.

muß der Kauff-Mann, wenn er dreymahl an das Faß geklopffet, worinnen Wein, Del und andere leckende Waaren, und befohlen, solches auszuziehen, dem Schiffer die volle Fracht geben, oder das Faß für die Fracht liegen lassen.

Preuss. S. R. Cap. 5. art. 23.

Ein gleiches findet man in dem Placcat Philippi de 1563.

Tit. van Schippers en Cooplieden art. 9.

Dän. S. R. Cap. 2, art. 10.

§. 7.



S. 7.

Wie ein Schiffer sowohl bey der Ladung, als während der Reise fleißige Aufsicht auf die ihm anvertraute Güther zu haben schuldig, also muß er auch allen durch seine Schuld und Versäumniß verursachten Schaden ersetzen, nicht weniger denjenigen, welcher durch seine Leute geschehen.

Dän. G. R. Cap. 2. art. 10. &amp; 17.

Sollte gleichwohl am Gewichte der Güther einiger Mangel, in Tonnen und andern voll gepackten Fässern eine Lücke vermercket werden, also, daß eine Untreue des Schiffs, Volcks vermutet werden könnte, soll nach der See-Coutume das Schiffs, Volck, mittelst eines Eydes, bekräftigen: Daß sie nichts verkauft, unter sich vertheilet, über Boord weg gebracht, noch sonsten auf einige Art und Weise veruntreuet, sondern bey der Ladung treu, redlich und ehrlich gehandelt. Nach solchem abgestatteten Eyde des Schiffs, Volcks werden des Kauff, Manns dagegen habende Exceptiones in Conventione nicht angenommen, sondern es wird auf die Fracht gesprochen, weilten ein Schiffer, vermög seines unterschriebenen Connoissements, wie oben erinnert, für das Gewicht und Güte der Fustage nicht zu antworten verbunden, sondern der Befrachter muß darnach in Reconvention ausführen und beweisen, daß der Schade

G durch



durch Versehen des Schiffers und seiner Leute entstanden; gemeiniglich wird ein kleines Manquement nicht geachtet und für eine Untreu und grosses Verbrechen, sondern nach der Schiffsleute Sprichwort für ein Mund-Rooff gehalten, und dahero das Schiffvolck propter talem reservationem mentalem, ohne in mercklichen Mängeln, von den Kauffleuten, meiner Meynung nach, mit dem Eyde zu verschonen.

## §. 8.

Da auch ein Schiff nicht allemahl völlig wegen Qualität der Waaren seine Last bekommt, sondern einiger Ballast desfalls mit eingenommen werden muß, hat ein Schiffer in solchem Fall sich wohl vorzusehen, daß er solchen nicht an verbotene Derter und ins Fahrwasser zum Schaden der Tieffe auswerffen lasse.

Dän. G. R. Cap. 2. art. 21.

Hanseat. G. R. Tit. 11. art. 6.

In Hamburg wird der Ort darzu von dem Zandemeister vom Niedern Baum angewiesen, laut des Ao. 1653. den 6. Septembr. publicirten Mandats. In dem Kayserl. Ruffischen Reglement

de Ao. 1723. §. 13. & 14.

darff niemand ohne Vorwissen des Capitains von dem Haven und dessen Anweisung einig Ballast lossen, und zwar bey Tage bey 10. und bey Nacht bey 100. Rthlr. Straffe.

Das



## Das dritte Capitel.

### Von Bezahlung der Fracht.

#### §. 1.

Sind die Güther gelosset, und nach dem Connossement wohl conditioniret geliefert, ist der Empfänger gehalten, auch die Fracht dafür ohne Anstand zu bezahlen, wosferne nicht ein gewisser Termin der Zahlung verabredet worden, denn nach den See-Rechten und Usancen der See wird, wo gelosset worden, auch die Fracht entrichtet. Im Lübeckischen See-Rechte

Tit. I, art. 12.

heisset es: Wo der Bonning gebrochen, das ist, wo zu lossen angefangen wird, da ist man schuldig, die Fracht zu bezahlen.

#### §. 2.

Weilen es aber öftters sehr langsam mit der Bezahlung herzugehen pfleget, so haben die Rechte einem Schiffer, der sein Geld sauer verdienet, sein Volk beköstiget, gelohnet, und andere Unkosten gehabt, erlaubet, in dem Fall, wenn er zu dem Empfänger oder Befrachter keinen Glauben hat, auch derselbe keine genügsame Caution bestellen will, oder kan, daß er so viel von dem eingeschiffen Guthe am Bord behalten

§ 2

halten



halten könne, bis er für die Fracht und alle andere Unkosten, so das Guth tragen muß, und beweißlich verschossen ist, vergnügt worden.

Wisbuysch. S. R. art. 57.

Placcat de Ao. 1563. Tit. van Schippers en Coopliden, art. 13.

Schwed. S. R. Class. 2. Cap. 14.

S. 4.

Preuss. S. R. Cap. 5. art. 21.

Hamb. See-Recht Tit. XV. art. 2.

S. 3.

Unmittelst aber muß er doch ordentlich protestiren lassen, und dem Kauffmann eine gewisse Zeit zur Bezahlung setzen, stellet denn darauf der Kauff-Mann ihn nicht zufrieden, hat er die Macht, von den einhabenden Gütern so viel zu nehmen, als nach Marckgang auf die Fracht lauffen kan, doch gehet er sicherer, wenn er solche mit Genehmhaltung der Obrigkeit verkauffen lässet. Im Preussischen See-Rechte und zwar

Cap. 5. art. 21.

wird ihm auch noch sechs Tage lang nach Lieferung der Güther, und wenn solche in eines dritten Besitzers Händen gleich gekommen, dieser aber nicht zu erweisen vermöchte, daß er dieselbe für des Schiffers gemachten Anspruch bereits würcklich und ohne Gefährde bezahlet,



zahlet, ein besonderes Vor-Recht an den Fracht-Güthern vor allen andern zugestanden.

§. 4.

Es darff auch ein Schiffer für die Fracht kein Guth annehmen, insonderheit, wenn dieselbe ohne seine Schuld und Versehen beschädiget oder verdorben, ohne in fließenden und lebenden Waaren, da der Empfänger, wenn er die Fässer ganz oder zum Theil ledig finden würde, und dieselbe noch nicht aus dem Schiffe bringen lassen, liegen lassen kan.

Hamb. S. R. Tit. XV. art. 1.

Preuss. S. R. Cap. 5. art. 23.

§. 5.

Wie die Fracht bezahlet wird, wenn ein Schiff gestrandet, oder Schiff-Bruch gelitten, ist bereits oben in der andern Abtheilung Cap. 5. §. 6. angeführet.

§. 6.

Im Fall ein Schiffer Haberey gemacht, wird von dem Guthe, so geworffen worden, eben sowohl die Fracht bezahlet, als wenn es nach dem destinirten Ort geführet worden.

Schwed. S. R. Class. 5. Cap. 13.

Dän. S. R. Cap. 3. art. 11.



§. 7.

Wie die Fracht für Vieh bezahlet wird, siehe oben in der ersten Abtheilung Cap. I.

§. 8.

Wann ein Schiffer endlich Gold, Silber, Perlen und andere Kostbarkeiten, oder andere Sachen unter seinem eigenen Schlosse in Verwahrung hat, so genießet derselbe, falls er das Schiff nicht zum Unterpfande gesetzt, davor die Fracht allein, hat er aber das Schiff davor verpfändet, so nehmen die Rehdere den dritten Theil und er bekömmt vor seine Mühe und Ungemach den vierdten Theil.

Schw. S. R. Class. 3. Cap. 7.

## Das vierdte Capitel.

### Von Ablegung des Schiffers Rechnung.

§. 1.

Hat der Schiffer seine Reise glücklich abgelegt, ist nichts mehr übrig, als daß er seinen Rehdern richtige Rechnung ablege, und was nach Abzug aller Unkosten übrig schießt, ausliefere.

§. 2.

Die Ablegung der Rechnung geschieht mittelst Uebergabung seines gehaltenen Schiffs-Buchs,



Buchs, in welchem enthalten seyn muß, Ausgabe und Einnahme, Ort, Monath und Tag, die grossen Posten müssen mit Quittungen belegt und verificiret werden,

Hanseat. S. R. Tit. 12. art. 2.

sonsten passiren sie nicht, allenfalls und auf Verlangen ist er seine Rechnung zu beschwehren schuldig.

Hamb. S. R. Tit. XIV. art. 39.

Hanseat. S. R. Tit. XII. art. 2.

Preuss. S. R. Cap. 3. art. 37.

Schwed. S. R. Class. 3. Cap. 3.

§. 3.

Wann viele Nehder eines Schiffes sind, wird gemeiniglich einem aus ihren Mitteln die Direction übertragen, welcher nicht nur alles, was zum Behueff des Schiffes nöthig, veranstaltet, und dem Schiffer mit nöthigem Gelde asistiret, sondern auch vorläuffig des Schiffers Rechnung durchgeheth und examiniret, nachgehends aber werden alle Schiffes-Interessenten zusammen beruffen, die Rechnung durchzusehen, da denn ein jeder, was er etwa dabey zu erinnern, anzeigen kann. Nach dem Hanseatischen Sees Rechte

Tit. XII. art. 1.

muß ein Nehder, welcher selbst oder durch einen Bevollmächtigten nicht erscheinet, zum ersten mahl 2. Rthlr., nach dem Schwedischen

Class. 3. Cap. 3. §. 1.

§ 4

[drey



drey Rthlr., halb zu des Schiffs Besten, und halb den Armen geben. Kommt er zum andernmahl nicht, können die Anwesende mit der Rechnung verfahren, und ist er, was dieselbe gehandelt, genehm zu halten schuldig. Zwey unterschiedene Formulare von solchen Schiffs Rechnungen sind befindlich im Anhange sub Num. XXIII. und XXIV.

## S. 4.

Ist die Rechnung richtig befunden, wird der Schiffer ordentlich gegen Auszahlung des Gewinnes und Ueberschusses quitiret, da denn ein jeder Interessent seine Portion empfänget. Würde sich der Schiffer mit der Zahlung des Restes säumig erzeigen, und von denen Rehdern oder deren Bevollmächtigten darum gemahnet und gefordert, muß er 100 Rthlr. Straffe, vermöge Schwedischen See-Rechts

Class. 3. Cap. 3. princ.

nach der Ordinance Kayser Carls

Art. 45.

zwey hundert Carls-Gülden an denen Rehdern bezahlen.

## S. 5.

Wenn ein Schiffer in der Rechnung von der Fracht, Schiffs-Provision und andern Schiffs-Zubehörungen etwas unterschläget, verschweiget, verkauffet, oder auch verschencket, und ihm solches



solches würde überwiesen werden, wird er solcher Untreue halber als ein Dieb gestraffet.

Hanseat. S. R. Tit. 12. art. 3.

Lüb. S. R. Tit. 1. art. 10.

Schw. S. R. Class. 3. Cap. 3.

Preuss. S. R. Cap. 3. art. 38.

Dän. S. R. Cap. 2. art. 13.

§. 6.

Wollte einer nach vollbrachter Reise Abschied nehmen, ist er schuldig, das Schiff und dessen Geräthschaft nach dem Schiffs-Inventario zu überliefern, ein Formular des Inventarii siehe unten sub Num. XXVIII. thut auch wohl, wann er sich von seinen Rehdern ein Zeugniß seines Wohlverhaltens geben lässet. Insonderheit wollen solches das

Hanseat. S. R. Tit. 2. art. 1.

Preuss. S. R. Cap. 2. art. 9.

zumahlen sie ordnen, daß kein Rehder einen Schiffer, so vorhero bereits ein Schiff geführet, annehmen solle, welcher nicht ein gutes Zeugniß aufzuweisen habe: Daß er mit Wissen und Willen seiner vorigen Rehder, und nach abgelegter richtigen Schiffs-Rechnung Abschied genommen. Nach dem ersten bey 40. Rthlr., nach dem letztern bey willkührlicher Straffe.

§. 7.

Zum Beschluß entsethet noch die Frage: Ob ein Schiffer nach abgelegter Rechnung und ge-

§ 5

nom-



nommenen Abschiede wegen derjenigen Verricht- und Handlungen, welche er als Schiffer ausgerichtet und geschlossen, annoch belanget werden könne? Einige wollen dieses affirmiren, und führen desfalls den L. 1. §. 17. ff. de Exercit. actione und L. 7. §. 11. ff. ad Sctum Macedon an, wenn man aber solche recht einseheth, sind sie von keiner Erheblichkeit, und beweisen nicht, was sie sollen; billiger ist zu behaupten, daß ein Schiffer nach seiner Dimission wegen der in seiner Nehder Namen und zu deren Vortheil währenden Dienstes verrichteten Geschäfte, nicht mehr verbunden, und desfalls besprochen werden könne, wiewohl nicht zu leugnen, daß auch diese Regul ihre Abfälle habe, und zwar (1) wenn währenden Dienstes die Klage gegen ihn angestellt, und die Krieges-Befestigung geschehen, (2) in seinen eigenen Nahmen contrahiret, oder (3) seinen Fidem insbesondere interponiret, (4) vor sich und seinen Erben bey Verpfändung seiner Güther sich mit verbunden und die Zahlung versprochen, (5) wenn er seine Ordre übergangen, und (6) betrieglicher Weise mehr versprochen und verschrieben, als er gewußt, daß seine Nehder zu leisten vermindgend.

E N D E.

Anhang.



# Anhang.

Num. I.

## Zerteparthey.

J N J.

**K**und und zu wissen sey hiemit, denen daran gelegen, daß in zu Ende geseßtem Dato zwischen dem Herrn Kauffmann allhier, als Befrachtern an einem, dann dem Ehrsamem Schiffer führende das Schiff die ge nannt, Last groß, als Befrachtern am andern Theil, eine aufrichtige zu Recht be ständige Zerteparthey geschlossen worden, auf Maas und Weise, als folget:

Daß oberwehnter Schiffer, nachdem er sein Schiff mit guten Anckern und Tauen, wie auch aller andern zur bevorstehenden Reise be nöthigten Geräthschaft versehen haben wird, allhier mit chesten Last vom Herrn Befrachter einnehmen und mit dieser seiner Ladung unter dem Geleite Gottes bey ersten guten Wetter und Winde mit Convoy wo die beste, entweder in oder antrefe.



antreffen wird, recta nach  
 segeln, allwo glücklich arriviret  
 seynde, er in zwanzig bequemen Wercf. Tagen  
 gelosset, und alsdann von seiner Reise frey und  
 entschlagen seyn soll. Nach glücklichem Arri-  
 vement und wohl conditionirter Lieferung sei-  
 ner innehabenden Ladung hat der Schiffer von  
 jeder allhier eingenommenen Last zu empfangen  
 Thaler, benebst Thaler  
 zum Cap. Lacken und Premie-Geld, welche  
 ihm ohne Versäumniß und Aufhalten unwei-  
 gerlich bezahlet und entrichtet werden sollen.

Was aber der Schiffer über die  
 Last allhier an Stück-Güthern bekommen möch-  
 te und einnehmen, soll vor seiner eigenen Rech-  
 nung seyn.

Mit Haberie und Pilotage soll es nach  
 Coutume und Usance der See gehalten wer-  
 den; welches alles, wie obstehet, beede Parte  
 einander fest und unverbrüchlich zu halten mit  
 Hand und Mund angelobet, rechtliche Bene-  
 ficien dabey wohlbedächtlich renunciirende,  
 alles getreulich und sonder Gefehrde. So ge-  
 schehen in den  
 Anno

N. N.

Num.



## Num. II.

F. N. F.

**W**und und zu wissen sey hiermit, daß am un-  
 ten gesetzten Dato zwischen  
 als Schiffer an einem, und  
 als Befrachter am andern Theil,  
 nachgesetzte Zerteparthey und Befrachtungs-  
 Contract abgeredet und geschlossen worden:  
 Nemlich, es verbindet sich  
 Schiffer von seine Galliothe  
 genannt, groß Lasten  
 zu zu Hause vor Herrn  
 an Waaren also viel, als seine  
 vorgedachte Galliothe tragen kann, und er ihm  
 an Boord liefern lassen wird, einzunehmen und  
 nechst göttlicher Hülffe bequemlich über See nach  
 als dem bestimmten Lossungs-Platz  
 zu bringen, auch keine andere Waaren und  
 Ladung von Fremden in gedachtem Schiffe,  
 weder vor ihm selber, noch Fremden einzu-  
 nehmen:

Jedoch ist verabredet, daß dem Schiffer an  
 leichten Waaren vor sich und sein Volck zu  
 Führung, soviel ohne des Befrachters Scha-  
 den geschehen kan, mitzunehmen erlaubt seyn  
 solle: Ferner verspricht der Schiffer  
 dem Befrachter Herrn  
 ein gutes, festes, mit Geräthschafft,  
 Tau und Anckern wohl versehenes Schiff, so  
 gecal



gecalfatert und dicht, daß die einzunehmende Güther sowohl über als unter dem Wasser gesichert, und daß ihnen kein Schade zukommen könne, zu liefern, wie denn der Schiffer . . .  
 . . . auf die Ladung ein wachendes Auge während der Reise sowohl, als daß solche gut und, so viel möglich, also gestauet, daß die im Schiff seyende Kafen einigermaassen darzu kommen können, und die Waaren von den Kafen nicht beschädiget werden mögen, auch keinen guten Wind zu verliegen, sondern, so viel möglich und Wind und Wetter zulassen wird, die Reise beschleunigen wolle, auch sind 9. Liege Tage, die Güther einzunehmen, und nach glücklicher Ankunfft in . . . acht Tage dieselbe (falls es nicht eher geschehen könne) zu lösen, accordiret.

Nach richtiger Ueberlieferung der Waaren soll annoch an Fracht gezahlet werden, auffer denen ihm allhier zur Ausrechdung seines Schiffes vorgeschossene . . . Rthlr. die Summa von . . . Rthlr. mit Haberey und Pilotage soll es damit, der SeeCoutume gemäß, gehalten werden. Zu unveränderlicher Festhaltung ist dieser Contract unter Begebung aller rechtlichen Beneficien eigenhändig unterschrieben und besiegelt. So geschehen in . . . den . . . Anno . . .

N. N.

Num. III.

Project, wenn ein Kaufmann ein Schiff alleine geladen.

Specification der Güther, so an Bord gebracht, und in die Galljote oder Schiff N. N. geladen worden.

Datum. 1746.	Wer es gesandt hat:	Märcken.	Numern.	Flachs.	Hanf.	Wiegen eine jegliche Sorte.			General-Summa des ganzen Gewichts.		
				Bunden	Bunden	Schß.	℔.	℔.	Schß.	℔.	℔.
den 5 May	von Hr. Daniel Lehrlich.	D. L.	1. 2. 3. 4. 5.	5	-	3	2	-	3	2	-
den 7 dito.	von dito.	D. L.	1. 2. 3. 4. 5.	-	5	29	9	8			
den 8 dito.		D. L.	6. 7. 8. 9. 10.	-	5	30	11	12			
den 9 dito.	von dito	D. L.	11. 12. 13. 14.	-	4	26	5	7	86	6	13
				5	14				89	8	13

Königsberg, den 11 May

N. N.

Num. IV.

Ein ander Project.

Datum.	Wer es gesandt hat:	Märcken	Numern.	Pöcken mit Such-		Zalg in Fässern.	Wachs in Fässern.	Gewicht des Zalgs.			Gewicht des Wachses.			General-Summa des ganzen Gewichts.			
				ten in Maren.	Packen.			Stücke.	Fässer.	Fässer.	SchH.	PH.	H.	SchH.	PH.	H.	SchH.
1746.																	
den 3 Julii.	von Hr. Franz Sauer.	F. S.	1. 2. 3. 4.	4	4	4	4	2	8	-	3	10	8				
den 5 dito.	von dito.	S. G.	1. 2. 3. 4. 5. 6.	6	6	6	6	3	12	8	5	6	-				
den 7 dito.		F. S.	5. 6. 7. 8. 9.	5	-	-	-										
den 8 dito.		D. T.	1. 2. 3. 4. 5.	-	5	5	5	3	1	-	4	12	6				
den 9 dito.		S. G.	7. 8. 9. 10. 11. 12.	9	-	-	9	-	-	-	8	4	10				
den 11 d.		F. S.	10. 11. 12. 13.	4	4	4	-	2	12	-	-	-	-				
den 13 d.		D. T.	6. 7. 8. 9. 10.	5	-	-	5	-	-	-	4	8	4				
				33	19	19	29	11	13	8	26	2	-	37	15	8	

Clarva, den 14 Jul.

N. N.

Suchten		Maren		Bunde		Märcke		Fässer		SchH.		PH.		H.	
F. S.	D. T.	F. S.	D. T.	F. S.	D. T.	F. S.	D. T.	F. S.	D. T.	SchH.	PH.	SchH.	PH.	SchH.	PH.
13	5	8	5	8	5	8	5	8	5	3	1	4	12	3	1
13	5	6	5	6	5	6	5	6	5	3	1	4	12	3	1
13	5	8	5	8	5	8	5	8	5	3	1	4	12	3	1
13	5	6	5	6	5	6	5	6	5	3	1	4	12	3	1
13	5	8	5	8	5	8	5	8	5	3	1	4	12	3	1
13	5	6	5	6	5	6	5	6	5	3	1	4	12	3	1
13	5	8	5	8	5	8	5	8	5	3	1	4	12	3	1
13	5	6	5	6	5	6	5	6	5	3	1	4	12	3	1
13	5	8	5	8	5	8	5	8	5	3	1	4	12	3	1
13	5	6	5	6	5	6	5	6	5	3	1	4	12	3	1
13	5	8	5	8	5	8	5	8	5	3	1	4	12	3	1
13	5	6	5	6	5	6	5	6	5	3	1	4	12	3	1
13	5	8	5	8	5	8	5	8	5	3	1	4	12	3	1
13	5	6	5	6	5	6	5	6	5	3	1	4	12	3	1
13	5	8	5	8	5	8	5	8	5	3	1	4	12	3	1
13	5	6	5	6	5	6	5	6	5	3	1	4	12	3	1
13	5	8	5	8	5	8	5	8	5	3	1	4	12	3	1
13	5	6	5	6	5	6	5	6	5	3	1	4	12	3	1
13	5	8	5	8	5	8	5	8	5	3	1	4	12	3	1
13	5	6	5	6	5	6	5	6	5	3	1	4	12	3	1
13	5	8	5	8	5	8	5	8	5	3	1	4	12	3	1
13	5	6	5	6	5	6	5	6	5	3	1	4	12	3	1
13	5	8	5	8	5	8	5	8	5	3	1	4	12	3	1
13	5	6	5	6	5	6	5	6	5	3	1	4	12	3	1
13	5	8	5	8	5	8	5	8	5	3	1	4	12	3	1
13	5	6	5	6	5	6	5	6	5	3	1	4	12	3	1
13	5	8	5	8	5	8	5	8	5	3	1	4	12	3	1
13	5	6	5	6	5	6	5	6	5	3	1	4	12	3	1
13	5	8	5	8	5	8	5	8	5	3	1	4	12	3	1
13	5	6	5	6	5	6	5	6	5	3	1	4	12	3	1
13	5	8	5	8	5	8	5	8	5	3	1	4	12	3	1
13	5	6	5	6	5	6	5	6	5	3	1	4	12	3	1
13	5	8	5	8	5	8	5	8	5	3	1	4	12	3	1
13	5	6	5	6	5	6	5	6	5	3	1	4	12	3	1
13	5	8	5	8	5	8	5	8	5	3	1	4	12	3	1
13	5	6	5	6	5	6	5	6	5	3	1	4	12	3	1
13	5	8	5	8	5	8	5	8	5	3	1	4	12	3	1
13	5	6	5	6	5	6	5	6	5	3	1	4	12	3	1
13	5	8	5	8	5	8	5	8	5	3	1	4	12	3	1
13	5	6	5	6	5	6	5	6	5	3	1	4	12	3	1
13	5	8	5	8	5	8	5	8	5	3	1	4	12	3	1
13	5	6	5	6	5	6	5	6	5	3	1	4	12	3	1
13	5	8	5	8	5	8	5	8	5	3	1	4	12	3	1
13	5	6	5	6	5	6	5	6	5	3	1	4	12	3	1
13	5	8	5	8	5	8	5	8	5	3	1	4	12	3	1
13	5	6	5	6	5	6	5	6	5	3	1	4	12	3	1
13	5	8	5	8	5	8	5	8	5	3	1	4	12	3	1
13	5	6	5	6	5	6	5	6	5	3	1	4	12	3	1
13	5	8	5	8	5	8	5	8	5	3	1	4	12	3	1
13	5	6	5	6	5	6	5	6	5	3	1	4	12	3	1
13	5	8	5	8	5	8	5	8	5	3	1	4	12	3	1
13	5	6	5	6	5	6	5	6	5	3	1	4	12	3	1
13	5	8	5	8	5	8	5	8	5	3	1	4	12	3	1
13	5	6	5	6	5	6	5	6	5	3	1	4	12	3	1
13	5	8	5	8	5	8	5	8	5	3	1	4	12	3	1
13	5	6	5	6	5	6	5	6	5	3	1	4	12	3	1
13	5	8	5	8	5	8	5	8	5	3	1	4	12	3	1
13	5	6	5	6	5	6	5	6	5	3	1	4	12	3	1
13	5	8	5	8	5	8	5	8	5	3	1	4	12	3	1
13	5	6	5	6	5	6	5	6	5	3	1	4	12	3	1
13	5	8	5	8	5	8	5	8	5	3	1	4	12	3	1
13	5	6	5	6	5	6	5	6	5	3	1	4	12	3	1
13	5	8	5	8	5	8	5	8	5	3	1	4	12	3	1
13	5	6	5	6	5	6	5	6	5	3	1	4	12	3	1
13	5	8	5	8	5	8	5	8	5	3	1	4	12	3	1
13	5	6	5	6	5	6	5	6	5	3	1	4	12	3	1
13	5	8	5	8	5	8	5	8	5	3	1	4	12	3	1
13	5	6	5	6	5	6	5	6	5	3	1	4	12	3	1
13	5	8	5	8	5	8	5	8	5	3	1	4	12	3	1
13	5	6	5	6	5	6	5	6	5	3	1	4	12	3	1
13	5	8	5	8	5	8	5	8	5	3	1	4	12	3	1
13	5	6	5	6	5	6	5	6	5	3	1	4	12	3	1
13	5	8	5	8	5	8	5	8	5	3	1	4	12	3	1
13	5	6	5	6	5	6	5	6	5	3	1	4	12	3	1
13	5	8	5	8	5	8	5	8	5	3	1	4	12	3	1
13	5	6	5	6	5	6	5	6	5	3	1	4	12	3	1
13	5	8	5	8	5	8	5	8	5	3	1	4	12	3	1
13	5	6	5	6	5	6	5	6	5	3	1	4	12	3	1
13	5	8	5	8	5	8	5	8	5	3	1	4	12	3	1
13	5	6	5	6	5	6	5	6	5	3	1	4	12	3	1
13	5	8	5	8	5	8	5	8	5	3	1	4	12	3	1
13	5	6	5	6	5	6	5	6	5	3	1	4	12	3	1
13	5	8	5	8	5	8	5	8	5	3	1	4	12	3	1
13	5	6	5	6	5	6	5	6	5	3	1	4	12	3	1
13	5	8	5	8	5	8	5	8	5	3	1	4	12	3	1
13	5	6	5	6	5	6	5	6	5	3	1	4	12	3	1

Project, wenn etliche Kauff-Leute ein Schiff beladen.

Datum.	Wer es gesandt hat:	Märcken.	Wägen.			Theer a 13 Sonn pr. Last.		Pech		Bretter		Brand Holz	
			Stangen.	SchH.	PH.	H.	Loth	Loth	Loth	Loth	Stücken.	Stücken.	in Faden.
1746.													
6 May.	Hr. Joh. Brandt.	⚡	250	50	8	-	8	6	2	3	6	-	6
dito.	Hr. Berend Saur.	⊕	150	30	6	-	6	3	1	1	4	-	3
7 dito.	Hr. Hans Plön.	⊗	160	31	8	-	-	2	1	1	3	6	2
dito.	Hr. Joh. Brandt.	⊗	136	29	6	-	3	3	-	-	-	-	-
dito.	Hr. Berend Saur.	⊕	210	41	5	-	7	6	-	-	7	9	4
9 dito.	Hr. Hans Plön.	⊗	190	40	3	-	-	3	-	-	-	-	-
dito.	Hr. Berend Saur.	⊕	124	28	2	-	12	1	3	3	-	-	7
			1220	250	18	-	37	5	9	8	21	-	22

Stockholm, den 11. May

N. N.

Datum	Wer es gesandt hat:	Märcken.	Eysen.		Wägen		Theer		Pech		Bretter		Brand Holz		Das Gewicht von einem jeden Portion Eysen.
			Stangen.	Stück.	PH.	H.	Loth	Loth	Loth	Loth	Stücken	Stücken	in Faden	in Faden	
1746.															
6 May.	Hr. Joh. Brandt.	⚡	250	50	8	-	8	6	2	3	6	-	6	79	14
7 dito.	dito.	⊗	136	29	6	-	6	3	1	1	4	-	3	71	11
6 May.	Hr. Berend Saur.	⊕	386	30	6	-	-	-	-	-	-	-	-	99	13
7 dito.	dito.	⊕	150	41	5	-	-	-	-	-	-	-	-	99	13
9 dito.	dito.	⊗	210	28	2	-	-	-	-	-	-	-	-	99	13
7 May.	Hr. Hans Plön.	⊗	160	31	8	-	-	-	-	-	-	-	-	99	13
9 dito.	dito.	⊗	190	40	3	-	-	-	-	-	-	-	-	99	13
			1220	350	-	-	-	-	-	-	-	-	-	371	18

Num. VI.

Project vom Empfang und Lieferung.

Datum.	Wer es gesandt hat:	Malz.		Weizen.		Gersten.		Rocfen		General-Summa des Einhalts von Getreyd.	Specification derjenigen Persohnen, so die Ladung in Stockholm empfangen sollen:
		Last.	Schef.	Last.	Schef.	Last.	Schef.	Last.	Schef.		
1746.											
den 6 May	von Hr. Clas Otto.	6	30	3	20	3	-	1	-		Hr. Johan Helsing.
den 8 dito	Hr. Herman Sturm.	3	60	4	-	5	30	2	60		Hr. Jonas Gran.
den 9 dito.	Hr. Clas Otto.	5	66	4	76	3	66	1	36		Hr. Bengt Sauter.
den 10 d.	Hr. Herman Sturm.	1	36	2	-	1	66	1	36		Hr. Jonas Gran.
den 11 d.	Hr. Clas Otto.	1	-	2	-	1	-	1	60		Hr. Johan Helsing.
		18	-	16	-	14	66	8	-	95	66

Stralsund, den 13 May

N. N.

General-Specification einer jeden Sorte Getreide:											
Wie viel von dem Getreide in Stockholm ein jeder zu empfangen:											
Sorte	Malz		Weizen		Gersten		Rocfen		Summa		Specification
	Last.	Schef.	Last.	Schef.	Last.	Schef.	Last.	Schef.	Last.	Schef.	
Hr. Clas Otto.	13	-	10	-	-	-	-	-	-	-	
Hr. Herman Sturm.	5	-	6	-	-	-	-	-	-	-	
	18	-	16	-	14	66	8	-	95	66	
Vor keine Rechnung an Hr. Johan Helsing. dito an Hr. Bengt Sauter.											
Vor keine Rechnung an Hr. Jonas Gran.											
	13	7	5	20	4	-	7	66	4	-	
	5	66	4	76	3	66	1	36	4	36	
	18	-	10	-	-	-	-	-	-	-	
	5	-	6	-	-	-	-	-	-	-	
	18	-	16	-	14	66	8	-	95	66	







en myn voorſz ſchip met alle ſyn toebehooren. In kenniſſe der waerheyt, ſoo hebbe ick drie Connoſſementen hier af ondertekent met mynen Name, of mynen ſcribent van mynentwegen, al van eender Inhoud, het eene voldaan, de andere van gener waerden. In - - - den - - -  
Anno - - -

### Num. VIII.

Ich von  
 Schiffer, nechſt Gott von meinem Schiffe,  
 genannt dieſe Zeit fertig liegende vor  
 erſten guten Wind, den mir Gott verleihen  
 wird, nach allda meine rechte  
 Entladung ſeyn wird, uhrkunde und bekenne,  
 daß ich empfangen habe unter dem Deckel mei-  
 nes vorgemeldten Schiffes, von  
 . . . . .  
 . . . . .  
 . . . . .  
 alle trucken und wohl conditioniret, gemercket  
 mit dieſem hiebeneben ſtehenden Zeichen, welche  
 ich gelobe wohl geconditioniret, wie ich ſie empfangen  
 habe, da mir der allmächtige Gott mit meinem Schiff  
 behalten vollkommene Reiſe giebet,

Journal auf der Galliothe Fortuna von Lübeck, unter Commando N. N. gedestinirt nach Gothland, soll gehalten werden von mir, wills GOTT pro Ao. 1746.

N. N.

Datum.	Wacht	Wind.	Cours gesegett.	Behalten Cours.	Distans in einer Wacht. Meil.	Latitudo nach Hoch-Messung.	Observations - Columne.
	jede von 4. Stunden.					Grad. Min.	
1746. May	8	Vormittags-Wacht	West.	D. N. D.	N. D. zu D. Ostl.	3	Des Morgens Klocke 4. ist das Anker gelüchtet und loß gemacht, und die Reise in Gottes Namen angestellt, von Travemünde, als der rechte Auslauff von Lübeck, nach Gothland zu. Klocke 8. Vormittags hatte klein Cruys, auf dem Compas Süd-Ost zu Süden, das ist in die Carte Süd-Ost $\frac{1}{2}$ Ostlich, Distans 1. Meil. In der Tag-Wacht ist gelodet, und auf den Rief van Gester gefunden 11. Faden, diese 24. Stunden ist gut Wetter gewesen.
		Nachmittags-Wacht	W. S. W.	D. N. D.	N. D. zu D. Ostl.	2	
		Plat-Fuß	S. W. zu W.	D. N. D.	N. D. zu D. Ostl.	$2\frac{1}{2}$	
		Erste Wacht	S. W.	D. N. D.	N. D. zu D. Ostl.	3	
		Andere Wacht	S. W. zu W.	D. N. D.	N. D. zu D. Ostl.	2	
	Tag-Wacht.	West.	D. N. D.	N. D. zu D. Ostl.	3		
dito	9	Vormittags-Wacht	W. N. W.	N. D.	N. D. $\frac{1}{2}$ Nordl.	4	Um 12. Uhr des Mittags hatte die Südliche Juck van Meun auf dem Compas Nord-West, ist auf der Carte Nord-West und Nord-West zu Westen, $3\frac{1}{2}$ Meil Distance nach Giffung Sandhammer. Klocke 4. des Morgens Distance $2\frac{1}{2}$ Meil, auf dem Compas West zu Norden $\frac{1}{2}$ Nordlich, auf der Carte West zu Norden. Klocke 6. des Morgens habe eine Dänische Fregatte gesehen, so uns gepreyet haben; diese 24. Stunden ist schön Wetter gewesen.
		Nachmittags-Wacht	West.	D. N. D.	N. D. zu D. Ostl.	4	
		Plat-Fuß	S. W.	D. N. D.	N. D. zu D. Ostl.	$3\frac{1}{2}$	
		Erste Wacht	W. zu N.	D. N. D.	N. D. zu D. Ostl.	$2\frac{1}{2}$	
		Andere Wacht	W. N. W.	N. D.	N. D. $\frac{1}{2}$ Nordl.	4	
	Tag-Wacht	N. W.	D. N. D.	N. D. zu D. Ostl.	5		
dito	10	Vormittags-Wacht	West.	N. D. zu D.	N. D. zu D. $\frac{1}{2}$ Nordl.	6	Diese 24. Stunden ist schön Wetter mit einer ordinairen guten Kühlung gewesen, haben etliche Fahrzeugen gesehen, so bey dem Wind gesegett.
		Nachmittags-Wacht	W. N. W.	D. N. D.	N. D. zu D. Ostl.	$2\frac{1}{4}$	
		Plat-Fuß	S. W. zu S.	D. zu N.	D. zu N. $\frac{1}{2}$ Nordl.	3	
		Erste Wacht	Süden.	Ost.	D. $\frac{1}{2}$ N.	5	
		Andere Wacht	S. zu W.	N. D. zu D.	N. D. zu D. $\frac{1}{2}$ Nordl.	4	
	Tag-Wacht	S. W.	N. D. zu N.	N. N. D. $\frac{1}{2}$ Ostl.	5		
dito	11	Vormittags-Wacht	S. S. W.	N. D. zu N.	N. N. D. $\frac{1}{2}$ Ostl.	$\frac{1}{2}$	Von Klocke 8. bis 12. des Mittags ganz still Wetter, bis des Abends Klocke 8. alsdann eine gute Kühle, von 12. des Nachts ein harter Wind, Top-Seegels, Mesan und Auslieger eingenommen. Klocke 4. des Morgens schön Wetter, alle Seegels bengeseht, vor diese 24. Stunden ist ein General-Distans gefunden $11\frac{1}{4}$ Meil. Behaltende Course Nord-Ost $\frac{1}{2}$ Ostlich, so in der Carte ist abgeseht, und hatte Klocke 4. des Morgens Stockwyl, auf dem Compas Nord-West zu West, $\frac{1}{2}$ Strich Nordl. das ist in der Carte Nord-West zu West, Distans 5 Meil nach Giffung.
		Nachmittags-Wacht	Süden.	N. D. $\frac{1}{2}$ Ostl.	N. D.	$\frac{3}{4}$	
		Plat-Fuß	Süden.	N. D. $\frac{1}{2}$ Ostl.	N. D.	$1\frac{1}{2}$	
		Erste Wacht	S. D.	D. N. D.	D. N. D. $\frac{1}{2}$ Nordl.	3	
		Andere Wacht	D. S. D.	N. D. zu D.	N. D.	3	
	Tag-Wacht	D. S. D.	N. D. zu D.	N. D. $\frac{1}{4}$ Ostl.	3		
dito	12	Vormittags-Wacht	Süden.	N. W. $\frac{1}{2}$ Nordl.	N. W.	3	Klocke 4. Nachmittags sind wir im Kaggerfund gekommen und Anker geworffen.

Nota. Die Columne von der Hoch-Messung wird in der Ost-See nicht gebraucht, sondern nur in der Nord-und Spanischen See, und dienet darzu, wenn man mit contrairen Winde herum geschwebet und lange kein Land gesehen, das Bestick zu verbessern, insfall es nicht mit der Latitudo übereintrifft. Es wird diese Höhe in ihrer Columne alle 24. Stunden gesehet.

Signals, wenn Schiffer mit einander Compagnie geschlossen.

Tag, Signals.	Nacht, Signals.	Mist, Signals.
Ein Anker aufzuheben.	Das Vor-Mars-Seegel los gemacht, und in den Mars liegen lassen.	Zwey Laterne hinten.
Unter Seegel zu gehen.	Vor-Mars-Seegels Schooten angerückt und das grosse Mars-Seegel los gemacht.	Zwey Laterne hinten mit einem Schuß.
Anker zu werffen.	Das Göschen von der Bezans-Ree.	Zwey Laterne hinten und eine auf dem Flagge, Stock.
Umswenden.	Ein Göschen von dem Flagge-Stock.	Zwey Laterne von hinten mit einem Schuß, und alle andere Schiffe eine Laterne aufgesetzt.
Leck oder Schade von jemand.	Eine Flagge in der grossen Stenge-Wand.	So viel Laterne, als er hat, aufgesetzt, und Schuß auf Schuß.
Wer zuerst Land oder Grund erforschet.	Die Flagge in der Bezans-Wand mit einem Schuß.	Zwey Laterne über einander in der Bezans-Wand mit einem Schuß.
Compagnie verlohren wieder angelanget.	Das Lohwerts liegende Schiff läßt seine Mars-Seegels niederlauffen, und die in der See ziehen die Unter-Seegels auf.	Der erste, so den verlohren sieht, rußt, was vor ein Schiff, darauf sagt er die Parol, wird beantwortet mit der Lösung, und der angelommene rußt das See-Geschrey.
Fremde Schiffe zu erfahren.	So viel Schiffe, so viel mahl die Flagge auf und niedergezogen.	So viel Schiffe, so viel Blis, Feuer mit den Laternen gemacht.
Haben zu suchen.	Die Flagge aufgezoogen mit einem Schuß.	Zwey Laterne hinten und eine in der Bezans-Wand mit einem Schuß.
Mit einander zu sprechen.	Ein Wimpel von der Bezans-Ree aufgezoogen.	
Seegels zu mindern.		Zwey Laterne über einander in der Bezans-Wand und eine hinten mit zwey Schuß.
Die Socke einzunehmen.		Zwey Laterne hinten mit einem Schuß.
Seegels wieder beyzubringen.		Drey Laterne hinten mit einem Schuß.
Den Cours zu verändern.		Eine Laterne auf dem Flagge-Stock und eine Laterne recht von hinten darunter gesetzt.

Nota. Ueberhaupt ist hierbey zu bemerken, daß bey dunkler Nacht ein jedes Schiff eine Laterne und der Commendeur zwey, sonst aber nur eine und die andern keine haben. Wenn Mistig, Weiter vermüthet wird, muß die Compagnie sich, so viel möglich ist, zusammen fügen, Abends und Morgens zu das niedrigst liegende Schiff auflossen, und darff der Commendeur keinen vorbeyp segeln. Ein jeder von der Compagnie bekommt ein Exemplar von dem Seyn-Brief, und damit ein jeder die geschlossene Puncta desto besser nachlebet, wird eine gewisse Straffe nach der Interessenten Bedüncken determiniret und von ihnen insgesamt untergeschrieben.

Folgende Signals haben sämtliche in Acht zu nehmen, die unter Convoy und Commendeurschafft seegeln.

	Tag, Signals.	Nacht, Signals.	Mist, Signals.
Unter Seegel zu gehen.	Die Mark, Seegels Schooten vorgezogen mit einem Schuß.	Eine Laterne in der grossen Stenge, Wand mit einem Schuß.	Vier Schüsse.
Zu anckern.	Ein Wimpel von dem Flagge, Stock mit einem Schuß.	Zwey Laterne auf dem Flagge, Stock mit zwey Schuß.	Drey Schuß.
Aufbrassen und belegen mit Steuer Boord halsen zu.	Das Gösch von des Mesans, Kee, Nock mit einem Schuß.	Drey Laterne in der grossen Stenge, Wand mit einem Schuß.	Zwey Schuß.
Dito mit Back, Boordshalsen zu.	Ein Wimpel von des Mesans, Kee, Nock.	Drey Laterne unter des Mesans, Nock gehangen mit einem Schuß.	Fünf Schuß.
Vor den Wind zu halten.	Ein Gösche von dem Flagge, Stock mit einem Schuß.	Zwey Laterne von dem Flagge, Stock mit zwey Schuß.	Sechs Schuß.
Leck oder Schade von jemand.	Eine Flagge in der grossen Stenge, Wand mit Schiessen.	Zwey Laterne über einander in der grossen Stenge, Wand mit Schiessen.	Continuirlich geschossen mit Canonen oder Musqueten.
Ueber Stach zu gehen.	Die Flagge aufgesetzt mit einem Schuß.	Eine Laterne auf dem Flagge, Stock mit zwey Schuß.	Ein Schuß.
Wenn die Schiffer an Boord kommen sollen.	Ein Gösche von dem Kreuz, Top mit einem Schuß.	Eine Laterne auf dem Flagge, Stock mit zwey Schuß.	

## Signals der Rang-Ordnung im Treffen.

	Ein Wimpel von dem Kreuz-Top mit einem Schuß.	Ein Wimpel von der grossen Steng mit einem Schuß.	Ein Wimpel von der Vor-Steng mit einem Schuß.	Die Flagge zusammen aufgetriht mit einem Schuß.	Ein Gösche mit einem Wimpel von der Besans-Ree mit einem Schuß.	Ein Gösche von dem grosse Steng Top mit einem Schuß.	Am Steuer-Bords Nock der grosse Rah ein Wimpel mit einem Schuß.	Am Back-Bords Nock der grosse Rah, ein Wimpel mit einem Schuß.
Ein jeglicher seinen Rang zu nehmen.	I							
Wenn der Vice-Commendeur erst über Stach gehen soll.	-	I						
Wenn der Schout-Commendeur zuerst über Stach gehen soll.	-	-	I					
Wenn die nächste Schiffe am Feind aufs beste canoni- ren, doch in der Ordnung bleiben sollen.	-	-	-	I				
Wenn der Feind die Flucht genom- men und ein jeder ihn verfolgen und Abbruch thun sol- le.	-	-	-	-	I			
Wenn der Feind verlassen, und die rechte Coursen gesegelt werden sollen.	-	-	-	-	-	I		
Wenn der Vice-Commendeur am Boord kom- men soll.	-	-	-	-	-	-	I	
Wenn der Schout-Commendeur am Boord kom- men soll.	-	-	-	-	-	-	-	I

Nota. Wenn die Rangirungs-Linie angestellt, muß observiret werden, daß, wenn es über Steuer-Bord mit Back-Bordshalfen zugehet, alsdann der Vice-Commendeur voran seinen Rang nimmt, wenn es aber über Back-Bord mit Steuer-Bordshalfen zugehet, muß der Schout-Commendeur voraus seine Stelle nehmen. Die Rangirungs-Liste von den Schiffen, wie sie einander folgen sollen, wird mit dem Signals- oder Seyn-Brief einem jeglichen Schiffer ausgetheilet.



giebet, zu liefern in  an den  
Ehrsamen  oder Orde.

Des soll ich haben vor meine Fracht von den  
obgemeldten Güthern   
in alles, und die Haberey nach Usance von der  
See, und um solches alles zu vollbringen, so  
verbinde ich meine Person, Schiff, samt aller  
seiner Zugehörung in dieser Forma. Des zu uhr-  
kund der Wahrheit habe ich dieser Connosse-  
menten drey von einem Inhalt unterschrieben,  
mit meiner eigenen Hand, oder mein Scribent  
von meinentwegen, das eine vollbracht, so seyn  
die andern von keinem Wehrt. Datum in  
 Anno

§

Num. XII.



## Num. XII.

Nachricht von denen Piloten in  
der Ost = See.

## Neustadt.

Daselbst ist ein ordentlich bestellter und beeydigter Loots, welcher bey dem Einlauf aufwartet, das wenigste, so ihm gegeben wird vor Ein- und Ausbringen, ist 1 2. Schill. das höchste 1. Rthlr. nachdem die Fahrzeugen groß oder klein sind.

## Lübeck.

Wenn ein Schiff vor der Röhde anlanget, daß die Lootsen, so in Travemünde wohnen, solches sehen können, kommen sie an Boord, wenn geflagget wird, sonst nicht, und darff man auch nichts bezahlen. Vor ein Lübeckisches Schiff von der Röhde nach Travemünde zu bringen, erhalten sie 1. Rthlr., vor ein fremdes nehmen sie wohl 2. Rthlr., doch ist ihr ordinaires Loots-Geld nur ein Rthlr. Von Travemünde nach der Stadt giebt ein Lübeckisches gleichfalls 1. Rthlr., ein fremdes 2. Rthlr., arbeiten und treillen sie mit, wenn contrairer Wind oder still Wetter, bekommen sie 1 ½. Rthlr. Ist die Reise länger, als zwey Tage, muß man ihnen vor jeden Tag über die zwey einen halben Rthlr. geben. Von Travemünde nach Femern wird 6. Rthlr., und von Femern nach Kiel 5. Rthlr. bezahlt.

## Wismar.

Wenn nicht geflagget wird, kömmt kein Loots und bezahlt man auch nichts, nimmt man aber einen



einen ein, wird nach ordinair 2. Rthlr., wann es aber ein grosses Schiff, so tief gehet, wohl 3. zum höchsten 4. Rthlr. gegeben.

### Rostock.

Wenn man flagget, kömmt der Loots, so bey Warnemünde wohnet, an Boord, bey Sommerszeit giebt man 2. zum höchsten 3. Rthlr., bey Herbstzeiten, und wenn es hart Wetter, 4. 5. auch wohl 6. Rthlr., bey dem Einlauff ist ordinair 7. Fuß, bisweilen auch nur  $6\frac{1}{2}$  Fuß Wasser.

### Stralsund.

Nach Stralsund kann man auf dreyerley Art einkommen, als durch die Zellen, Wester, und Desterlicher Tieffe. Nimmt man keinen Lootsen, giebt man auch nichts, durch die Zellen wird ordinaire 3. Rthlr., durch die Wester, oder Desterliche Tieffe 4. Rthlr. erleget.

### Stettin.

Man kann flaggen, oder bey Peenemünde ans Land fahren, so bekömmt man einen Loots, die ordinaire Taxa ist 3. Rthlr., kein Schiff kan nach der Stadt kommen, so tieffer als 7. Fuß gehet, der Loots bekömmt ein Trinck-Geld, und genießet Essen und Trincken, bis er Gelegenheit erhält, wieder nach Hause zu kommen, weilien vor Peenemünde nach Stettin bey 18. Meilen sind.

### Colberg.

Daselbst sind ordentliche Lootsen, und muß man Loots-Geld bezahlen und kommen an Boord, man nehme einen, oder nicht, die Taxa ist 2. Rthlr.



vor ein und aus. Den Leuten, so beyhm Einlauff wohnen und mit ziehen helffen, wenn man ihnen Stricke zuwirfft, imgleichen fest zu machen, weiln im Einlauff ein harter Strom ausfällt, vor ein und aus eine Tonne Bier, so zu 1 Rthlr. taxiret wird.

### Dankig.

Nimmt man keinen Lootsen, bezahlt man auch nichts, slagget man aber, kömmt gleich der Schiffer, welcher über die Lootsen gesetzt, mit einer Scholupe, für ein- und auszubringen werden 6. Gulden, das sind 6. Marck Lübisck, bezahlt, der Loots bringt das Schiff nicht weiter, bis an das Zoll-Haus, allda Ancker geworffen werden muß, von dort nach der Stadt hat man keinen vornöhten.

### Königsberg.

Es sind ordentlich bestellte Lootsen, so in Pillau wohnen, und muß man bezahlen, man nehme einen oder nicht. Wenn Wetter und Wind es zuläßt, daß sie auskommen können, seegeln sie mit ihrem Boote den Schiffen entgegen, wo nicht, legen sie die Backen nieder, zum Zeichen, daß die Schiffe nach Pillau einlauffen und zu Ancker gehen sollen; so bald sie sehen, daß die Schiffe einlauffen wollen, richten sie die Backen wieder auf. Es ist eine gefährliche Rehde für Pillau zu Ancker liegen mit Nord, Westen Wind, und bleiben daselbst viele Schiffe, welche nicht mit guten Tauen und Anckern versehen. Es bringen die Lootsen die Schiffe nicht weiter, als nach Pillau, allwo sie anckern müssen, das Loots-Geld wird am Lande zu Pillau bezahlet, der Loots bekömmt ein Voy, oder



oder Trinck-Geld, doch nicht weniger als 1 fl. oder 1 Marck Lübisck leicht Geld. In Pillau bekömmt man einen andern, der mit nach der Stadt geht. Die Taxa ist vor ein Schiff aus der See nach Pillau von 8. Fuß oder weniger, 4 Rthlr., geht es über 8. Fuß, vor jeden Fuß  $\frac{1}{2}$  Rthlr. Von Pillau nach der Stadt 4. Rthlr., es mag 4. 5. 6. oder 7. Fuß tieff gehen, denn kein Schiff, so über 7. Fuß gehet, hinauf kommen kan.

#### Memel.

Dieselbst sind zwar Lootsen und passen mit drey, vier Böthen auf, denn wer erst am Boord kömmt, wird Loots, die Taxa vor ein und aus ist ordinair 2. Rthlr.

#### Liebau.

Hieselbst wird das Loots-Geld auf der Licent bezahlet, und geschicht solches gemeiniglich nach der Grösse des Schiffes, 5 a 6 Rthlr. Spec.

#### Windau.

Dieselbst hat es gleiche Bewandniß, wie mit Liebau.

#### Riga.

Wenn ein Schiff auf der Rehde kömmt, so ist der Lootse schuldig dasselbe ohne Verzug am Boord zu kommen und es nach der Stadt zu bringen, davor wird nach der Tieffe des Schiffes a Fuß einen halben Rthlr. Alb. auf und ab bezahlet.

#### MARVA.

Allhier sind ordentliche bestellte Lootsen, sobald nur ein Schiff zu sehen, kommen dieselben am



Boord, und wird davor nach der Grösse des Schiffs 4. 5. 6. a 7. Rubel entrichtet.

### St. Petersburg.

Wenn jemand nach St. Petersburg seegeln wollte, und des Fahr. Wassers nicht kundig, thut am besten, daß er vor Reval zu Ancker gehe und einen Loots einnehme, der ihn nach Cronstadt bringet, zum wenigsten muß man 16. 20. bis 24. Rubeln samt einen Trinck. Geld und Essen auf die Rück. Reise, bey Früh. Jahrs. und Herbst. Zeiten aber wohl 50. Rubeln geben. Dieser Loots nun muß zwar das Schiff an Cronstadt bringen, man geht aber sicherer, wenn man von dem Wacht. Schiffe, so vor Cronstadt lieget, einen Lootsen mit nimmt, welschem man nur ein Trinck. Geld von 20. bis 30. Copecken geben darff, und zwar ist es darum sehr dienlich, weiln es oft geschicht, daß bey dem Einlauffen im Haven die Schiffe ins Gedränge kommen, und sowohl am Bollwercke, als andern Schiffen Schaden thun können, wann man nun einen Lootsen vom Wacht. Schiffe genommen, ist er nicht schuldig, das geringste von dem Schaden zu bezahlen, hat er keinen, muß er den Schaden theuer genug ersetzen, so bald das Schiff fest gemacht, gehet der ab. In Cronstadt nimmt man einen andern, denn man muß doch bezahlen, wenn man gleich keinen haben will, dieser bringet das Fahrzeug bis auf eine halbe Meile, wo das Loots. Contoir, an die Stadt, daselbst wird



wird er mit dem Schiffs-Boot angefetzt, im Aus-  
gehen von St. Petersburg wird der Loots bey  
dem Loots-Contoir wieder an Boord gebracht,  
vor hin und her ist die Taxa 2 Rubeln, und wird  
bezahlt auf dem Loots-Contoir.

### Wyburg.

Nach hieselbst sind ordentlich bestellte Lootsen,  
und muß man ihnen aus der See 1 Rubel, nach  
der Stadt aber 2 Rubel vor ihre Mühe bezahlen.

### Stockholm.

Geht einer nach Stockholm, kömmt der  
Loots am Boord bey Lands-Ort, er mag flag-  
gen oder nicht, und geht mit nach Dahleröhn,  
so  $6\frac{1}{2}$  Meilen, man giebt, nachdem das Schiff  
tieff gehet, als für 7. Fuß, auch wenn es nur  
3. oder 4. Fuß, 5. Thaler Silber-Münze, gehet  
es tieffer als 7. Fuß, muß man vor jeden Fuß,  
so darüber, 24. Stüber bezahlen. Bey An-  
kunfft in Dahleröhn wird das Loots-Geld an  
den daselbst wohnenden Loots-Altermann be-  
zahlt, und man bekömmet einen neuen Lootsen,  
der bis Stockholm mit fährt  $11\frac{1}{2}$  Meilen weit,  
das Loots-Geld ist gleich wie von Lands-Ort  
nach Dahleröhn, der Loots bekömmet à part ein  
Trinck-Geld nach Belieben. Das Loots-Geld  
wird in Stockholm auf dem Loots-Contoir be-  
zahlt. Man kann im Ausgehen von Stock-  
holm daselbst ganz hin bis Lands-Ort bezahlen,  
und sich einen Schein darauf geben lassen, doch  
bekömmt



bestimmt man einen andern Lootsen in Dahle-  
röhn. Die Lootsen sind auch beendigt, daß sie,  
wann sie sehen, daß jemand etwas an Land  
practisiret, solches angeben müssen.

### Gothland.

Daselbst bekommen die Lootsen vor jedes  
Fahrzeug 2. Thaler Silber-Münze.

### Westerwieck.

Vor aus und ein wird 4. Thaler Silber-  
Münze bezahlet.

### Calmar.

Das Loots-Geld vor ein und aus ist 2. Tha-  
ler Silber-Münze, falls die Fahrzeuge nicht  
über 8. Fuß gehen, sonst muß man mehr geben.  
Ueberhaupt ist zu mercken, daß an den Schwed-  
ischen Orten in der Ost-See, wo Havens,  
ordinaire Lootsen sind, und muß man, obgleich  
man keinen nimmt, dennoch bezahlen; Im Fall  
alle Lootsen mit Schiffen aus seyn sollten, be-  
zahlt man nur einen  $\frac{1}{2}$  Theil, so dem König zu-  
ständig. Sie geben wohl Achtung auf die  
Schiffe, denn sie sonst gestraffet werden.  
Auf Gothland und Dehland behalten die Loot-  
sen das ganze Loots-Geld, und der König  
nimmt nichts, weiln daselbst nur wenig Schiffe  
ankommen.

Num.



## Num. XIII.

Taxa des Loots-Geldes auf der  
Elbe.

## Von Michaelis bis Ostern.

Ein Schiff von 100. Lasten und darüber  
giebt von der Schaar-Tonnen an oder auffer  
derselben 12. Rthlr.

Ist das Schiff in der Süd-Elbe, von der  
dritten oder Leyde-Tonnen an bis auf Glück-  
stadt 9. Rthlr.

Ist es bey Ruyhaven, von dannen nach Glück-  
stadt 7. Rthlr.

Ein Schiff, so unter 100. Lasten trägt, soll  
nach vorgesezter Gelegenheit des Ortes, da der  
Pilote eingenommen wird, respectivè 10. 8.  
und 6. Rthlr. geben.

## Von Ostern bis Michaelis.

Giebt ein Schiff, so hundert Last und darü-  
ber trägt, von der Schaar-Tonnen an oder  
auffer derselben bis nach Glückstadt 9. Rthlr.

In der Süder-Elbe von der dritten oder Ley-  
de-Tonnen an bis Glückstadt 7. Rthlr.

Von Ruyhaven an bis Glückstadt 6. Rthlr.

Ein kleines Schiff, so unter hundert Last,  
giebt gleichfalls respectivè 8. 6. und 5. Rthlr.



Num. XIV.

**Bodemerey - Brief  
auf ein Schiff.**

Ich N. N. von Lübeck, Schiffer auf dem  
Schiffe Fortuna genannt, ohngefehr groß  
200. Last, nunmehr in dem Haven N. seegel-  
fertig liegend, und mit erstem guten Winde, so  
GOTT verleihen wird, nach N. woselbst mein  
rechter Lossungs-Platz ist, zu gehen gedencke, be-  
kenne hiermit, daß mir der Herr N. N. auf Bo-  
demerey und rechte Avanture von der See auf  
vorgedachtes meines Schiffes Kiel und Geräht-  
schafft, so wie ich es nun zur Zeit führe, ange-  
liehen und vorgestrecket hat die Summa von  
N. N. Rthlr. nebst N. pro Cento wegen sol-  
ches übernommenen Hazards. Gerede, gelobe  
und verpflichte mich demnach für mich und mei-  
ne Mit-Rehdere, daß inwendig Tagen  
nach meiner, GOTT gebe glücklichen, An-  
kunft zu N. und ich meinen Ancker in den Ha-  
ven werde gesencket haben, auf dessen Ordre  
vorgedachte Summa der N. N. Rthlr. nebst  
N. pro Cento wegen übernommenen See-  
Periculs, ehe die Last gebrochen wird, hinwieder-  
um danckbarlich in einer Summe und vollen  
Valeur nebst etwa verursachenden Schaden und  
Kosten bezahlen und abtragen will.

Wie



Wie denn ich vorgedachtem Herrn N. N. zu einem wahren Unterpfande setze mein vobeschriebenes Schiff und Geräthschaft, auch meine andere erb- und erwerbende Güther, wie ich mich denn eines jeden Richters Gewalt, in welcher Stadt oder See-Haven ich in Person oder mit meinem Schiffe mich werde finden lassen, mit Begebung meines Fori, mich unterwerffe, und dieses unter Begebung aller Ausflüchte, so entweder erdacht, oder noch erdacht werden mögen; insonderheit der gemeinen Rechts-Regel, daß eine gemeine Verzicht nicht gelte; wo nicht eine sonderbahre vorhergegangen. Zu Urkund sind hiervon drey gleich-lautende Bodemerey-Briefe mit meiner eigenen Hand unterschrieben, und mit meinem gewöhnlichen Pitschaft besiegelt. So geschehen N. N. den - - -  
- - - Ao. 1746.

### Ein ander Formular.

Ich N. N. von Lübeck, Schiffer nechst Gott von meinem Schiffe, genannt Fortuna, groß ungefehr 120. Lasten, jezo bereit liegend vor Riga, und mit dem ersten guten Winde, so Gott verleihen wird, zu seegeln nach Wismar, woselbsten meine rechte Entladung seyn soll, bekenne hiermit empfangen zu haben von Euch N. N. die Summa von 400. Rthlr. und das auf Bodemerey und rechte Avanture von der See, auf mein vorgemeldtes Schiffs Kiel und



und Schiffs Geräthschaft, wie ichs nun zur Zeit führe, welche Avanture und Periculen von der See geendiget seyn sollen, und die Bodemerey davon verschienen seyn 24. Stunden, nachdem ich mein Ancker werde haben fallen lassen auf der Reihde oder den Haven des Plazes zu Wismar, obbemeldt, welche vorbenannte Summa von 400 Rthlr. und überdem das Aufgeld davon für die Gefahr oder Avanture von der See à 12. pr. Cento, machende zusammen die Summa von 448. Rthlr. Ich gelobe zu bezahlen an Euch N. N. oder Ordre acht Tage nach meines Schiffes Arrivement zu Wismar, oder wo es seine Last brechen wird, in gutem gangbaren Gelde Kostlos und Schadlos. Zu Vollthung dessen verbinde ich erstlich mein vorbemeldtes Schiff und dessen Geräthschaft, auch meine Persohn, Güter, jezige und künfftige, beweg- und unbewegliche, dieselbe stellende unter Zwang realer Execution aller Herren, Höfen, Richter und Gerichte, renunciirend allen und jeden, so diesen zuwider, insonderheit der Regul: *Generalem renunciationem non valere, nisi specialis praecefferit.* Urkundlich habe ich mit meiner gewöhnlichen Unterschrift hiervon drey Bodemerey-Briefe eines Inhalts untergezeichnet, wovon wenn einer bezahlet, die andern von keinem Wehrt seyn. Actum Riga, den . . . . . Ao. 1746.

Num. XV.

Num. XV.

**Bodemerey - Brief**  
auf  
**Kauff - Manns - Gühter.**

Ich Endes Unterschriebener uhrkunde und be-  
kenne, empfangen zu haben vom Herrn  
N. N. in N. die Summa von 200. Rthlr. und  
das auf Bodemerey und rechte Avanture von  
der See auf nachbenannte Gühter, als:

im Schiff, von Schiffer N. N. von Wismar,  
genannt die Fortuna, anjeho seegel fertig lie-  
gend von Stockholm, um mit dem ersten guten  
Winde, den Gott verleihen wird, zu seegeln  
nach Wismar, allwo die rechte Entladung seyn  
soll. Welche oben gemeldte Summa von 200.  
Rthlr. mit dem Aufgelde für die Gefahr oder  
Avanture von der See, als 10. pro Cento,  
so zusammen die Summa von 220. Rthlr. be-  
trägt; ich gelobe, (so ferne die vorbenannte  
Gühter so viel zu Lande bringen) zu bezahlen  
durch Herrn N. N. an Herrn N. N. oder dessen  
Ordre acht Tagen nach glücklicher Ankunfft der  
vorbemeldten Gühter zu Wismar. Zu mehrer  
Versicherung verbinde ich nicht nur oben speci-  
ficirte Gühter, als auch meine Persohn und  
übrige



übrige Güter, keine ausgenommen, dieselbe stellende unter Zwang realer Execution aller Herren, Höfen, Richter und Gerichte, mit Begebung aller und jeden Exceptionen, so bereits erdacht, oder künfftig noch erdacht werden möchten, insonderheit der Regul, daß eine gemeine Verzicht nicht gelte, wo nicht eine sonderbare vorher gegangen.

Zu mehrer Bekräftigung habe ich hiervon zwey gleich lautende Bodemercy-Briefe unterzeichnet, doch wenn einer erfüllet, der andere von keinem Wehrt. So geschehen Stockholm, den

Ao. 1746.

N. N.

Num. XVI.

## Ein Avarie-Attestatum.

Wir Bürgermeistere und Rath der Stadt Wisbuy, auf der Insel Gothland, thun kund und bezeugen hiermit vor Jedermänniglich, daß heute Dato als den - - Septembr. 1746. vor Uns im sitzenden Rathe erschienen Schiffer N. N. von Lübeck, und Uns ersuchet, weilten er zwischen hier und Stockholm wegen grossen Ungewitters etwas von seiner Ladung über Boord werffen müssen, und sonst am Schiffe Schaden gelitten, daß seine Schiffs-Leute darüber abgehöret werden möchten; da denn

Peter



Peter Arriens, Steuer-Mann,	32	} Jahr alt.
Jochim Loose,	20	
Jochim Köhne,	25	
David Selm, Koch,	18	

sammt und sonders nach vorhergehender Verwarnung des Meineydes und würcklich geleisteten körperlichen Eydes folgender massen ihre Aussage ad Protocollum gethan:

Sie wären mit ihrem dicht, und wohl versehenem Schiffe, *Fortuna* genannt, worauf requiring Schiffer, und mit Eysen, Pech, Zheer, Bretter, Kupffer und etwas Brandt-Holz beladen den - - Septembr. des Abends von Lands-Ort in See gegangen mit einem Nord-Osten-Wind, und des Nachts zwölf Meilen avanciret; des andern Tages hätten sie einen harten und hefftigen Sturm dermassen gekriegt, wobey auch ein Fall-Wind unvermuthet aufgekommen, daß das Vor-Mast-Seegel verlohren, das grosse Marß-Seegel in Stücken zerschlagen worden, das ganze Deck voll mit Wasser gekommen, so daß sie in 4. Stunden kein Lenk mit zwey Pumpen kriegen können, und nicht anders vermeynet, als daß sie zu Grunde gehen würden, worauf denn zur Errettung des Lebens, Schiffs und einiger Güther einhellig resolviret worden, etwas über Boord zu werffen. Den Fock-Mast hätten sie auch geklappet, um das Schiff an den Wind zu bringen, und daß es besser auf der See liegen und

vor



vor den Wellen sich leichten können; ehe solches  
 geschehen, hätte es nicht anders geschehen, als  
 ob sie sinken wollten. Weil sie auch damahls  
 nicht Lenz halten können, sondern stets beyde  
 Pumpen gehen müssen und 24. Stunden gear-  
 beitet, dadurch aber ganz matt und unvermö-  
 gend geworden, wären sie genöthiget gewesen,  
 einen Haven zu suchen, und hätten den - -  
 Septembr. des Abends auch Schlüter Haven  
 bekommen. Als sie daselbst angelanget, hätten  
 sie eine Plancke unter Wasser geborsten gefun-  
 den. Diese Aussage ist Deponenten nachmah-  
 len deutlich vorgelesen, welche denn solches al-  
 les, so wahr ihnen GOTT helfen solle  
 und sein heiliges Wort, wahr zu seyn aber-  
 mahlen bekräftiget. Zu mehrer Beglaubigung  
 haben Wir diese Aussage mit unserm gewöhn-  
 lichen Stadt-Insiigel und des Secretarii Un-  
 terschrift extradiret. So geschehen Wisbuy,  
 den - - Septembr. Ao. 1746.

(L. S.)  
 C.

N. N.

*Secret. Civit.*

Num. XVII.



Num. XVII.  
Dispache.

Lübeck, Ao. 1746. d. Septembr.

Es ist aus einem Attestato von Bürgermeistere und Racht der Stadt Wisbuy, de Dato Wisbuy, den - - Septembr. 1746. zu ersehen, daß auf Requisition des Schiffers N. N. von dem Schiffe Fortuna, der Steuer-Mann Peter Arriens, Jochim Loose und Jochim Köhne, Boots-Leute, und der Koch David Selm abgehöret worden, welche denn auf ihren geleisteten Eyd ausgesaget: Daß sie mit ihrem dicht- und wohl-versehenem Schiffe, so mit Eysen, Pech, Theer, Bretter, Kupffer und etwas Brandt-Holz beladen, den - - Septembr. des Abends von Lands-Ort in See gegangen mit einem Nord-Osten-Wind, und des Nachts 12. Meilen avanciret, des andern Tages hätten sie einen hefftigen und harten Sturm gekriegt, wobey auch ein Fall-Wind unvermuthet aufgekommen, so daß sie in vier und zwanzig Stunden kein Lenz mit zwey Pumpen kriegen können, und nicht anders vermenet, als daß sie zu Grunde gehen würden, worauf denn zur Errettung des Lebens, Schiffes und einiger Gühter einhellig resolviret worden, etwas über Boord zu werffen. Den Fock-  
3
Mast



Mast hätten sie auch gekappet, um das Schiff an den Wind zu bringen, und daß es besser auf der See liegen und vor den Wellen sich leichtem könnte, &c. &c. Wie solches das gemeldte Attestatum mit mehrern zu Tage leget. Solchen Schaden nun nach Usance von der See über Schiff und Guht zu berechnen, folget erstlich:

### Berechnung des Capitals.

Herr Jost Stayer

386 Stangen Eisen wägen

79 Schtt. à Schtt. 8. Rthlr.

Rthlr 632: --

10 Last Theer à Last

33 Rthlr.

• 330: --

2 Last Pech, à Last

48 Rthlr.

• 96: --

• 1058: --

ab Fracht, Capla-  
cken, Zoll-Unko-  
sten

• 208: 22ß.

bleibt Rthlr. 849: 26ß.

Herr Daniel Freymuth

31 Last Theer, à Last

32 Rthlr. 16ß. Rthlr. 1002: 16ß.

26 Zwölffter Bret-  
ter, à Zwölffter

2 Rthlr. 16ß

• 60: 32ß.

• 1063: --

ab



transportirt Rthlr. 1063:--

ab Fracht

Capla-

cken R. 224:40ß

Zoll und

Accis 107:22ß

Präm u.

Arbeits-

Lohn vor

die Bret-

ter

6: 8ß

338:22ß

bleibt Rthlr. 724:26ß.

Herr Carsten Ruseh

16 Last Pech, à Last

47 Rthl. 6ß.

Rthlr. 754:--

8 Faden Brand-Holz

à Faden 1 Rthlr.

16ß.

10:32ß.

764:32ß.

ab Fracht

Capla-

cken R. 101:16ß

Zoll, Un-

kosten,

Cour-

tage

83:34ß

185: 2ß.

bleibt Rthlr. 579:30ß.

3 2

Herr



Herr Diedrich Senis

6 Schtt. rein Kupf  
fer, à Schtt. 93.

Rthlr. 8 ß.      Rthlr. 559: --

ab Fracht, Capla  
cken, Zoll, Unfo  
sten

59: --

bleibt Rthlr. 500: --

Das Schiff und die  
Fracht

Rthlr. 1782:46 ß.

Volcks Häuer ab  
gezogen

41: --

bleibt Rthlr. 1741:46 ß.

Summa Rthlr. 4395:32 ß.

### Berechnung der Havary.

Für Loots, Geld und Ancora  
ge in Schlüter Haven auf  
Gothland      Rthlr. 4:

Schiff reparirt und  
im guten Stande,  
die Reise zu voll  
bringen, gesetzt

15:

Für ein Fock, Mast

16:

Rthlr. 35: --

Für folgende Waaren, so  
über Boord geworffen,  
sind zu bezahlen, nem  
lich:



transportirt	Rthlr.	35: --
120 Stangen Eisen, am Gewicht 24 Schtt. à Schtt.		
8 Rthlr. von Jost Stayer	•	192: --
12 Zwölffter Bretter, à Zwölffter 2 Rthlr. 16ß. von Daniel Freymuth	•	28: --
6 Last Pech, à Last 47 Rthlr. 8ß. von Carsten Rusch	•	283: --
Für des Volcks gerichtliche Aussage	•	2: 8ß.
Für Havarey anzudienen	•	3: 16ß.
Für meine Provision 1 prC. pr. Mille.	•	4: 19ß.
An den Armen	•	--: 28ß.
Summa Rthlr.		548: 23ß.

### Theilung:

Die 548 Rthlr. 23 ß. für Havaria Gross, getheilet über 4395 Rthlr. 32 ß. Capital, kommen für jede 100 Rthlr. zu bezahlen 12 Rthlr. 22ß.  $11 \frac{2}{3} \frac{2}{1} \frac{3}{8} \frac{1}{7}$  Pf.

Jost Stayer 849 Rthlr. 26ß.	Rthlr. 106. --ß.	$1 \frac{2}{2} \frac{6}{2} \frac{2}{3} \frac{0}{7} \frac{1}{7} \frac{4}{4}$ Pf.
D. Freymuth 724 Rthlr. 26ß.	90. 19: 6	$\frac{2}{2} \frac{2}{2} \frac{3}{3} \frac{3}{7} \frac{4}{4}$ •
Carst. Rusch 579 : 30:	72. 15: 6	$\frac{1}{2} \frac{6}{2} \frac{5}{3} \frac{0}{7} \frac{0}{4}$ •
Diedr. Senis 500 : --	62. 18: 7	$\frac{2}{2} \frac{2}{2} \frac{3}{3} \frac{1}{7} \frac{0}{4}$ •
Das Schiffc. 1741 : 46:	217. 17: 1	$\frac{1}{2} \frac{2}{2} \frac{2}{3} \frac{8}{7} \frac{0}{4}$ •
4395 Rthlr. 32ß.		Rthlr. 548. 23ß.

3 3

Expl.



Expl.

4395 Rtlr. 32ß -- 548 Rtlr. 23ß -- 849 Rtlr. 26ß.  
 48 48

210992

40778

multip. 548 : 23ß.

210992) 22365883 Rtlr. 22ß.

106 Rtlr. -ß  $1\frac{2}{2} \frac{1}{1} \frac{0}{0} \frac{3}{3} \frac{2}{2} \frac{8}{8}$  Pf.

oder: 106 :  $1\frac{2}{2} \frac{0}{0} \frac{3}{3} \frac{2}{2} \frac{8}{8}$  Pf.

Num. XVIII.

Project,

Wie die Schiffer, so auf Schweden fahren, bey dem Königlichem Zoll sich angeben müssen.

An Ihro Königl. Majest. grosses See-Zoll-Contoir gebe ich unterschriebener Schiffer, führend die Galliothe Fortuna, groß von N. N. Lasten, zu Hause hörend in N. N. kommend von N. N. mit einer Ladung, wie folget, gebührend an:

20. Lasten Malk.

10. Lasten Erbsen.

Schiffers und Volcks Führung.

16. Tonnen Aepffeln.

13. Tonnen Birn.

Schiffs-



## Schiffs-Provision.

- 2. Tonnen Salks Fleisch.
- 1. Tonne Erbsen.
- $\frac{1}{2}$ . Tonne Grük.
- $\frac{1}{4}$ . Tonne Butter.
- 100. Pfund Brodt.
- 2. Tonnen Bier.
- 4. Ett. Stock-Fisch.
- 2. Ancker Wein.
- 1. Ancker Brandt Wein.
- 4 Schincken.
- 24. Stück Fleisch Würste.
- 4. Käse.
- 1. Ett. Licht.

Dahleröhn, den May

1746.

N. N.

Num. XIX.

## Project,

wie man sich in Rußland bey  
Zoll anzugeben hat.

**I**ch Schiffer, Peter Arriens, eine Lübeckische Galliothe führend, genannt Fortuna, komme von Lübeck, unterwegs bin gewesen acht Tagen, meine Adresse ist in St. Petersburg an den Rauff-Mann Herrn Joachim Thiessen und Herrn Daniel Flitz, gebe hiermit eydlich an meine ganze Ladung, ohne das allergeringste davon zu verschweigen, als folget:

3 4

Zwanzig



	Zwanzig Lasten Ballast. An Herrn Joachim Thiessen.	
⚡	Drey Packen in Matten, als:	n. 1. 2. 3.
⚡	Fünff Fässer An Herrn Daniel Flitz.	1. 2. 3. 4. 5.
⊕	Bier ablängliche Laden	1. 2. 3. 4.
⊕	Zwey Fässer	1. 2.

### Schiffers und Volcks Guht.

Zwanzig Manns-Hüte.  
Zwey Ancker Franschen Wein.  
Zwey Ancker Franschen Brandt-Wein.  
50 Stück Met-Würste, wiegen 60 Pfund.  
28 Pf. weiß Brodt. 2c.

### Schiffs-Provision.

Eine Tonne Schiffs-Bier.  
Eine halbe Tonne gesalzen Fleisch.  
Eine viertel Tonne Gersten-Grük.  
Eine viertel Tonne Erbsen.  
Achtzehn Pfund Stock-Fisch.  
Eine viertel Tonne gesalzen Cabeljau.  
Zwölff Pfund Brodt.  
Acht Pfund Butter.  
Zwey Pfund Saltz.  
Zwey Boutelgen mit Essig.  
Sechs Boutelgen mit Franschen Brandtwein.  
Vier Boutelgen mit Korn-Brandtwein.  
Ein halber Käse, so sechs Pfund ohngefähr wiegt.  
Vier Pfund Licht.

Ein



Ein halber Faden Brand-Holz.

Sechs Fleisch-Bürste.

Ein Schincke von acht Pfund.

### Namen der Passagiers.

Jochim Neumann, ein Maurer aus Franckfurt an der Oder, kommt um sein Glück zu suchen, hat bey sich:

Ein Coffre.

Ein Schloß-Korb.

2 paar Schuh-Spangen.

Eine Taschen-Uhr.

Ein silbern Becher, 3 Löffeln.

Eine Schnupf-Tobacks-Dose.

Eine dito zu Rauch-Toback, und 6 Ducat.

Johann Popanowski aus Pohlen, ein Laquey, suchet Dienste, hat bey sich:

Zwey Coffres.

Ein Sack mit Bett-Zeug.

Ein Flaschen-Futter.

Zwey geräucherte Schincken.

12 Ducat.

NB. Alle Sorten Russische Silber, u. Kupffer-Münzen sind bey der Confiscation einzuführen, verbothen.

### Volcks Namen.

Steuermann Frans Jansen.

Zimmermann Jochim Kruse.

Matrose Wilhelm Flink.

- - Matthias Andresen.

- - Georg Mauch.

Koch Wilhelm Brandt.



Das Schiff ist trächtigt zwey und funfzig grosse Lasten, laut des Meß-Briefes  
 Und das ich wahre Passen, Specification und Connossementen, von wannen ich gekommen und was ich geladen, gleichfalls genaue Nachricht von meinem Volcke angegeben, solches declarire hiermit nochmalen eydlich. Cronstadt, den . . . Julii 1746.

N. N.

Nota.

Wenn ein Schiff vor dem Einlauff in Cronstadt, allwo ein Wacht-Schiff lieget, gekommen, muß es bey gutem Wetter, falls es nicht ankern will, so lange laviren, bis von dem Wacht-Schiff eine Schalupe kömmt, und den Schiffer abholt; bey dessen Ankunft auf das Wacht-Schiff muß er rapportiren, woher er komme, seinen Paß vorzeigen, und die Ladung angeben, welches der commendirende Officier in seinem Journal anzeichnet; bey hartem Wetter, wenn man mit Böhten nicht fahren kann, ist ihm erlaubet, unter dem Südlichen Wall auf 6. Faden zu Ancker zu gehen, bis der Sturm sich leget, nach geschehener Rapportirung wird der Schiffer wieder an Boord gesetzt, und bekömmt einen Soldaten zur Aufsicht mit, der auch so lange darauf bleibet, bis das Schiff zurücke in Cronstadt anlanget, der Schiffer muß demselben Essen und Trincken während der Zeit geben. In Cronstadts Haven muß alles auf



auf dem Zoll und Admiralität, so wie das vorgesezte Project ausweist, angegeben werden, welche Angabe dann mit der Post nach St. Petersburg gesandt wird. Wenn ein Schiffer daselbst angelanget, werden alle Waaren im Pack-Hause gebracht, und er giebt dabey seine Specification, wie er sie in Cronstadt ausgegeben. Darauf werden alle Packer geöffnet, und von den Zoll-Bedienten besichtiget, ob es sich alles richtig verhält; anbey müssen alle Waaren von dem Schiffer oder Kauff-Mann, dem sie zugehören, oder desfalls Ordre hat, taxiret werden; sollte nun den Zoll-Bedienten bedüncken, daß sie unter dem wahren Behrt und zu wenig angeschlagen worden, behalten sie vor den angegebenen Preiß die Waaren selbst, und der Eigenthümer bezahlet keinen Zoll. Wird aber alles richtig befunden, werden die Güther gestempelt, und welche dem Schiffer zuständig, wieder am Boord gebracht, und folget ein Besucher mit, weils sie sicher genug wegen des Zolles und ohne Pack nicht seegeln können. Denen daselbst wohnhafften Kauff-Leuten werden ihre Waaren aus dem Pack-Hause, ehe der Zoll bezahlet, nicht abgefolget; die nassen Waaren werden an der andern Seite des Wassers aufgebracht und wie die trockene taxiret. Kann ein Schiffer seine Güther nicht zu Gelde machen, und selbe wieder zurück führet, muß er doch den Zoll erlegen. Die See-Provision, so sie daselbst einkauffen, ist Zoll-frey, doch müssen sie dar,



darauf einen Frey, Zettul vom Zolle nehmen, sonstn läßt der Besucher dieselbe nicht an Boord bringen; vor solche Frey, Zettula wird bezahlet 13 Coeckken. Wie ein Schiffer sich ferner beym Einlauffen nach Cronstadt und wegen des Zolls zu verhalten, davon siehe die Ukase so zu St. Petersburg heraus kommen, vom 20 Febr. 1747.

Num. XX.

## Mess = Brief.

Wir Bürgermeistere und Racht der Stadt Greiffswald, im Herzogthum Vorpommern belegen, thun kund hiermit, demnach der hiesige Schiff-Messer, Jochim Möller, bey Uns und in dem sitzenden Racht eydlich eingezeuget, daß er die Galliothe, Fortuna genant, so von dem Schiffer N. N. geführet wird, richtig gemessen, und befunden, daß selbige Gallioth zwischen beyden Stefen lang 41. Schwedische Fuß, breit 13 Fuß, und 4 $\frac{1}{4}$ . Fuß tief sey, und darnach 10 $\frac{1}{2}$ . schwere Lasten Korn, per Last 24. Tonnen, führen könne; Als wird solches zur Uhrkund mit der Stadt Insiegel und des Stadt-Secretarii Namens Unterschrift bestärcket. So geschehen Greiffswald, den 6. Apr. 1746.

(L. S.)  
C.

*Jussu Senatus  
subf. H.*

Cam. Sec.

Num. XXI.



ad pag. 111

Nam. XXII

Tabell

Die hier auf eine Zeit pro Woche geschickte Arbeit

Item	1781	1782	1783	1784	1785	1786	1787	1788	1789	1790	1791	1792	1793	1794	1795	1796	1797	1798	1799	1800
1. Item	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
2. Item	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
3. Item	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
4. Item	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
5. Item	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
6. Item	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
7. Item	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
8. Item	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
9. Item	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
10. Item	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...



## Num. XXI.

Schiffe oder Fahrzeuge zu messen,  
was sie tragen können nach schweren  
Lasten, als pr. Last 18. Schtt. Eisen  
oder 24. Tonnen Rocken auf  
Schwedische Methode.

## Aufgabe.

Ein Fahrzeug ist lang zwischen beyden Steu-  
fen als A. B. 41. Fuß, breit als C. D.  
13. Fuß, und tief als E. F.  $4\frac{3}{4}$  Fuß; Nun  
wird die Länge als A. B. mit der Breite C. D.  
multipliciret, was heraus kömmt, wieder mit  
der Tiefe, solche Summa mit 230. dividiret,  
was es dann sich beläufft, sind die verlangten  
Lasten.

Exempel:

41 Fuß Länge  
13 Fuß Breite

123

41

533

$4\frac{3}{4}$  Fuß Tiefe

2132

399 $\frac{3}{4}$

230) 2531 $\frac{3}{4}$

Facit 11. Lasten. den kleinen Bruch nicht  
gerechnet.

Num. XXII.



## Num. XXIII.

Rechnung von dem Schiffe oder  
Galliothe Fortuna, so mir als Schif-  
fer anvertrauet, und was die Repa-  
ration mit Ausrehdung und  
Provision zu stehen  
kömmt.

Anno 1746.

Datum.	Debet.	Lit.			
		Mf.	ß.	ſ.	
Mart. 3.	Dem Schiffs Bau- Meister, laut Rech- nung	A.	200	8	
dito 4.	Dem Seegelmacher Des Schmidts Rech- nung	B. C.	150	4	
dito 6.	Dem Keep · Schlä- ger	D.	89	5	
dito 9.	Dem Kraut · Kra- mer	E.	15	2	
	Dem Blockmacher Des Gläfers Rech- nung	F. G.	17	9	
			3	2	
	Summa		536		

Dem





## Debet.

Datum.	Lit.	Mf.	ß.	q.
		811	15	6
Transport.				
dito 19. Ein halb Mk. Licht, à Pfund 4 Schill. ist		1	12	
Einen Blechernen Leuchter			12	
Eine Kanne Traht	1		8	
Drey Kannen Es- sig			6	
Vier Pfund Mo- ster			8	
dito 23. Zwey Faden Brandt- Holz, à Faden 4 $\frac{1}{2}$ Marck		9		
Eine Lampe von Blech			7	
Trinck-Geld an die Brauer-Knechte			8	
dito 27. Trinck-Geld dem Bes- cker-Knechte Denen Besuchern, so bey der Ladung an Boord gewe- sen			12	
dito 28. Loots-Geld	O.		2	
			6	
Summa		835	8	6

Dem



1746.

*Debet.*

Datum.

	Lit.	Sh.	S
Transport			
dito 29. Dem Steuer Mann	835	8	6
für eine halbe Reise			
Dreyen Matrosen, à	13	8	
Persohn 9 Marck	27		
Dem Koch	6		
Mir selbst meine halbe			
Reise	18		
Kohl und Wurkeln	2		
Für einen Käs	1		
Für einen geräucherten			
Schinken	3	8	
Summa	906	8	6

*Credit.*

Apr. 18. Darauf empfangen	832	8	6
Restiret noch	74		

Lübeck, den 20. April.

N. N.

Weiln auch öftters einem Schiffer die Ladung als Commissionair anvertrauet wird, so wohl dieselbe an dem destinirten Lössungs Ort zu verkauffen, als auch dagegen andere Waaren wiederum einzuhandeln; als hat man ein Formular, wie alsdann ein Schiffer seine

K

Rechn



Rechnung richtig und ordentlich führen soll, mit einrücken wollen.

Num. XXIV.

Rechnung von der Ladung und Wieder-Beladung des Schiffs Fortuna, sammt Unkosten der ganzen Reise, von Lübeck nacher Stockholm und weiter nach Calmar, von dar nach Hause.

Gehalten von mir Anno 1746.  
N. N.

Debet!

Monat.		Smt. Ehl. Der.	Silb. Münz Ehal. Der.
May.	28	Bei Ankunfft in Dahleröhn an die Besu- cher 2:	
Jun.	4	An die Besu- cher in Wap- holm 2:	
	10	Lots Geld von Lands Ort nach Stock- holm 8: 24	
		Summa	12   24 An



1746.

Debet.

Monat.	Tag.		Silb. Münz Thal.	Der.
		Transport. Smt. Thl.	12	24
Jun.	16	An die Besucher in Stockholm in ihren Kasten 4: Dem Besucher, so an Bord gewe- sen 8: Für zweymahlige Visitation 8:		
	18	Den einkommenden Zoll, laut Rech- nung Lit. A.	20	
		Weiter an Ungelder Lit. B.	266	8
			80	
	24	Waage-Geld, laut Rechnung Lit. C. Smt. Thl. Der.	42	28
		Für eingekauf- tes Eisen Lit. D. 860: 22		
		Waage- und Trag- Geld 18:	878	22
		Summa	1300	18

R 2

Für



1746.

Debet.

Monat.	Zug.		Silb. Münz	Der.	
			Ehal.		
Julii.	1	Transport.	1300	18	
		Für Zoll, laut Rechnung Lit. E.	130	8	
			Zu Geräthschafft des Schiffes und vor Provision.		
			Smt. Ehl. Der		
			Sechs Tonnen Schiff's Bier 5:		
	2		86 H. Fleisch, à H. 8 Der	21:16	
	3		Für Brodt	17:	
			Eine Tonne gesalzen Cabelsau	13: 6	
	7		H. Stockfisch, à H. 2 Ehal.	14:	
			1½ H. Licht, à H. 3 Ehal.	4:16	
		1 Fad. Brennholz	4:		
			79	6	
		Summa	1510		

4 Bloß



1746.

Debet.

Monat.

S. 22

Silb. Münz  
Thal. Der.

Julii.

6

4 Blocken 3: 16

Ein Wasser

Faß 1: 28

Bey der Abreise

von Stock-

holm.

Smt. Thl. Der

20

Lots. Geld von

Stockholm

nach Dahle-

röhn 4: 12

22

Dem Zöllner

in Warholm 2:

Denen Besu-

chern 2:

24

Dem Zöllner

in Dahleröhn 2:

Denen Besu-

chern 2:

28

Lots. Geld von

Dahleröhn

nach Lands-

Ort 4: 12

16 | 24

Summa | 1532 | 4

R 3

In



1746.

Debet.

Monat.

Tag

Silb. Münz  
Thal. | Der.

Monat.	Tag		Silb. Münz Thal.	Der.
		Transport. In Calmar.	1532	4
Aug.	12	Eingehendes Loots Geld	2	
	16	An Bretter und Theer gekauft, laut Rech- nung Lit. F.	996	10
	17	Noch an Bretter Lit. G.	42	8
	20	Zoll-Geld vor die La- dung Lit. H. Smt. Thal.	108	4
		Dem Zöllner u. Controleur 8:		
		Denen Besu- chern, so an Boord ge- wesen 6:		
		Für die Visita- tion 2:		
		Dem Theer- Bracker 2:		
	24	Ausgehendes Loots-Geld 2:	20	
		Pro Saldo ist noch in Schiffs-Cassa	152	16
		Summa	2853	10
				Die

Lit. I.  
Specification  
von der Ladung, wie die Waaren in Stockholm verhandelt worden sind.

Monat.	Tag.	Stücken Käse.	Wägen			Verkaufter Preis	Der Belauf			Silb. Münz.	General Summa der ganzen Hebung.													
			Sch.	Fl.	Loth.		Sch.	Fl.	Loth.															
May	18	32																						
dito	20	13		10																				
		80	3	8	12																			
dito	22	231	10	1	11																			
		59																						
dito	23	39	1	12																				
		72																						
dito	24	149																						
		101	4	11	10																			
dito	26	111	4	7																				
		139																						
dito	27	208	8	17																				
dito	28	487	19	16	8																			
dito	29	151	6	4																				
		135																						
dito	30	347	14	11	12																			
		33				zerbrochne																		
		2387	73	19	13		2244	13	24	2	5	15		146	30	7	5	7	16		461	31	2853	10

6  
o  
Die





1746.

Credit.

Monat.

Tag.

Silb. Münz  
Thal. Der.

Aug.

Die mitgenommene  
und mir anvertrau-  
te Ladung habe mei-  
ner Commission ge-  
mäß in Stockholm  
abgesetzt, und best-  
möglichst verkauft,  
wie aus der Specifi-  
cation Lit. I. ersicht-  
lich, vor . . .

2853 10

Summa | 2853 | 10

Lübeck,

den 14. Sept.

N. N.

℞ 4

Lit. I.



## Num. XXV.

Vollmacht eines Schiffers, so ein  
Mit-Rehder.

Wir Endes bemeldte bekennen hiermit, demnach Vorzeiger unser Mit-Rehder, Herr Jürgen Petersen, wegen des uns insgesammt zugehörigen, die Fortuna genannten, Schiffes, um selbiges, vermittelst göttlicher Hülffe und Gnade, als Schiffer zu führen, unsere Vollmacht desideriret, daß wir ihm darauf dieselbe hierdurch freundlich ertheilet haben, also und dergestalt, daß er obgedachtes Schiff sowohl unfernt, als seinentwegen führen, Fracht darinn annehmen, dieselbe behandeln und beschliessen, insonderheit aber bey eräugenden Fällen das Schiff uns zum Besten verkauffen, auch desfalls sonst seinem guten Verstande nach all dasjenige thun soll und mag, was wir selbst dabey thun könnten oder möchten, und einem ehrlichen Schiffer und Mit-Rehder eignet und gebühret, gestallt wir solches alles genehm halten und uns gefallen lassen wollen. Sonder Gefährde. Urfundlich dessen haben wir diese Vollmacht eigenhändig unterschrieben und mit unsern Pittschafften besiegelt. So geschehen Lübeck, den 22. May 1746.

N. N.

N. N.

N. N.

Num. XXVI.



Num. XXVI.

# Testimonium eines Schiffers.

Wir Endes unterschriebene als Rehdere des Schiffes, St. Thomas genannt, uhro Kunden hiermit, daß, nachdem wir solches unser genanntes Schiff Martin Pierre zu führen anvertrauet gehabt, derselbe auch solchem als Schiffes vier Jahre, in welcher Zeit er damit auf Spanien gefahren, getreulich vorgestanden hat, jedesmahl seine Ladung richtig und wohl denen Befrachtern überliefert, auch die ihm von uns zum Behuef des Schiffes anvertrauete Gelder getreulich und wohl berechnet, nicht weniger die ihm mitgegebene Instruction und Ordres genau nachgelebet, und in allem unser Bestes, wie es einem gtreuen und Ehr. liebenden Schiffers gebühret, wohl beobachtet hat, so, daß wir darob ein völliges Vergnügen gehabt; wie wir denn gedachten Martin Pierre dieser wegen nicht allein völlig quitiren, sondern auch, da derselbe sein Fortun auf andere Reisen zu versuchen entschlossen ist, ihm dieses als ein Zeugniß seines Wohlverhaltens zu ertheilen, nicht ermangeln wollen, mit dienstlichem Ersuchen an allen und jeden, so es vorkommen möchte, obgedachtem Schiffers Martin Pierre alle geneigte

R S

neigte



neigte Beförderung zu erzeigen und sich seine  
Persohn besonders recommendiret seyn zu las-  
sen. Zu mehrerer Beglaubigung haben wir  
dieses eigenhändig unterschrieben und mit unsern  
gewöhnlichen Pittschafften besiegelt. So ge-  
schehen N. den . . . Sept. 1746.

Num. XXVII.

Schreiben der Kehder,  
worinnen sie den Steuer-Mann  
als Schiffer bestellen.

Ehrsamer und Erfahrner Steuer-  
Mann Jacob Dreves,

Iuer Schreiben haben wir wohl empfangen,  
und daraus ungerne ersehen, daß unser  
gewesener Sek-Schiffer, Peter Argens, den  
12. May an einem hitzigen Fieber zu N. gestor-  
ben. Weilen wir nun jederzeit eine gute Auf-  
führung, Fleiß und Nüchternkeit an Euch ver-  
spühret haben; so haben wir sämtlich beschlos-  
sen, Euch in die Stelle des seel. Peter Argens  
auf unser Schiff, die Fortuna genannt, als  
Schiffer zu bestellen, nicht zweifelnde, ihr wer-  
det euch also betragen, wie es einem fleißigen  
und Ehrsamen Schiffer eignet und gebühret,  
worzu wir euch sämtlich viel Heyl und See-  
gen



gen anwünschen. Unbey haben wir auch allhier  
unterzeichnet, wo ihr auf der Reise im Fall der  
Noth auf unsere Rechnung Gelder ziehen kön-  
net &c. Lübeck, den . . . 1746.

N. N.

N. N. Vor mein Viertel, Part addressire  
in Gothenburg an Herrn N. N.  
in Londen an Herrn N. N.

N. N. Vor mein Halb, Part in Londen an  
Herrn N. N.

Num. XXVIII.

## Inventarium.

von dem Schiffe Fortuna, wie  
es heute Dato sich befindet, von mir  
als Schiffer aufgerichtet

pro

Anno 1746. im Monat Martii.

N. N.

1. Das Fahrzeug ist gebauet von Eichen-Holz,  
lang zwischen beyden Steffens . . . Fuß.  
breit . . .  
tief im Raum . . .

2. Hin.



2. Hinten auf ist ein Bild ausgeschnitten und vermahlet, imgleichen sind die Seiten mit Schnitz, Werck und gleichfalls vermahlet.
3. Die Gallion mit einem ausgeschnitten und verguldeten Löwen.
4. Auf jeder Seite ein Krahn, Balck für die Anckern.
5. In der Cajüte an den Hinter, Spiegeln zwey Bäncke mit Schlössern und Schlüsseln, gleichfalls vier grosse und fünf kleinere Schappen, mit ihren Schlössern und Schlüsseln.

Eine eingezimmerte Bett, Stätte.

Ein grosser eichener Tisch mit einer verschlossenen Schublade.

Eine lose Banck mit einem Hinter, Stück.

Ein Hang, Compass.

Eine Arm, Büchse.

Ein Sprach, Rohr von Blech.

Die Cajüte ist mit Del, Farbe bemahlet, und kann verschlossen werden.

Noch befindet sich darinnen:

Acht ganze fertige Fenster.

Sechs Stühle mit schwarz Leder.

Drey zinnerne Schüs-  
seln.

Eine tieffe dito.

wiegt . . . Lb . . . H.

Sechs Löffeln.

Eine Butter, Schüs-  
sel.

Ein



Ein Saltz, Faß mit  
vier Theilungen. } wiegt . . . Pfd. . . Pfd.  
Drey Schaalen.

Zwey Leuchter.

Eine Messinge Licht-Scheere.

Ein steinern Krug mit einem zinnern Deckel.

Eine hölzerne vermahlte Kräuter-Dose.

Drey Holländische steinerne Schüsseln blau  
und weiß.

Sieben Teller.

Zwey grosse Schalen.

Zwey Bier-Gläser.

Sechs Wein-Gläser.

Drey Brandt-Wein-Gläser.

Ein grosser Vocal.

Zwey Tisch-Tücher von blau und weissen Lein.

Ein halb Dofin Servietten von gleichem Leine.

Zwey Hand-Tücher von gleicher Art.

Ein Metallener Hancke zu Bier.

Zwey dito hölzerne zu Wein und Brandt-  
Wein.

Eine Kleider-Bürste.

Ein kleiner Spiegel im schwarzen Rahm.

Ein Schrubber mit seinem Zugehör.

In einem von den verschlossenen Schaps  
pen hangen:

Zwey Stukers.

Zwey Musquedons.

Sechs gross und kleine Flinten.

Sechs Pistohlen.

Acht Hauers.

Ein



Ein Hauer mit einem Elffenbeinern Griff.  
Zehn Pfund fein Pulver in einem kleinen höl-  
kernen Fönchen.

Ein Beutel mit Musquet, und Pistolen-  
Kugeln.

Eine Kugel-Form zu den Stuhern.

Vier Pfund Bley.

Eine Gieß-Kelle.

Zwey Lt. Luntten.

Acht Pfund Platt, Lohz.

Zwey Bücher Patron, Papier.

Sechs Patron, Taschen von schwarzem Leder.

In der einen verschlossenen Banck hat  
sich befunden.

Tausend Pump, Spicker.

Zwey hundert Bley, Spicker.

Eine Zange.

Ein Hammer.

Eine Hand, Säge.

Zwey Beetels.

Ein Bohrer mit sechs Eysen.

Acht eyserne Krämpen von ungleicher Gröffe.

Neun Zackel, und Block, Hacken.

Zwey Boots, Hacken.

Sechs groß und kleine Marl, Pfriemen.

100. Stück 8. Zoll, Spickers.

300. " 6. " "

800. " 4. " "

1000. " 3. " "

1500. " 2. " "

In



In der andern verschlossenen  
Banck:

- Eine Rolle von Holländisch Seegel, Tuch,  
ohngefehr 30. Ellen.  
Eine Rolle Lübeckisch Seegel, Tuch 20. Ellen.  
Flagge Tuch von blauer Couleur 8. Ellen.  
Rohr Flagge, Tuch 6. Ellen.  
Weiß Seegel, Garn 8. Stück.  
Etwas rohter und weisser Zwirn.  
Ein Futteral mit 8. Seegel, Nadeln.  
Ein Bund Stuck, Linien.  
Zwey Bund weisse Linien von neun Strengen.  
Sechs Stück getheert Huyfingh.  
Vier Stück getheert Marleyens.  
Drey Bund getheerte Linien von neun Strengen.

In einem verschlossenen Schappe an der  
Back, Boords Seite:

- Sechs Stück ordinaire Compassen.  
Ein Peyl, Compas.  
Fünf halbe Stunden, Gläser.  
Ein Quartier, Glas.  
Zwey halbe Minuts, Gläser.  
Ein Loock, Linie.  
Eine grosse Loot, Linie.  
Eine Hand, Loot, Linie.  
Ein grosses bleyern Tief, Loot von . . . Pfund.  
Ein Hand, Loot von . . . Pfund.  
Eine Flagge.

Ein



- Ein Gösche.  
 Ein Wimpel von . . . Ellen lang.  
 Drey neue Flügel.  
 Zwey alte dito mit ihren Hölzern.  
 Ein verguldter Flag, Knopff.  
 Ein verguldter Gösch, Knopff.  
 Drey verguldete Flügel, Knöpfe.
6. In der Schanze.  
 Ein Nacht, Haus, worinnen zwey Glas,  
 Scheiben und ein Leuchter von Stein.  
 Zwey Pumpen mit ihren Zubehörungen.
7. Die Kabuß, so in der Schanze an der Back,  
 Boords Seite stehet, ist gefuttert mit  
 Kupffernen Platen, worinnen auch sechs  
 eingemauerte Ringe und ein eiserner Fuß zu  
 den Kesseln.

Weiter war darinnen:

- Eine eiserne Kette zu den Kesseln.  
 Ein Kupfferner Fleisch, Kessel mit einem Deckel  
 von . . . Kannen, wiegt . . .  
 Ein Kupffern, verzinnter Grüz, Kessel mit einem  
 Deckel von . . . Kannen, wiegt . . .  
 Ein Fisch, Kessel von Kupffer, verzinnt, oh-  
 ne Deckel, von . . . Kannen, wiegt  
 . . .  
 Ein Kupfferner Pott, mit drey Füßen und ei-  
 nem Hand, Griff, mit einem Deckel, ver-  
 zinnt, von . . . Kannen, wiegt . . .  
 Zwey kleine Kupfferne verzinnte Ziegel, Pötte  
 mit Deckeln wiegen . . .

Zwey



- Zwey kupfferne verzinnte tieffe Schüsseln.  
 Drey flache dito.  
 Zwey tieffe hölzerne Baacken.  
 Drey dito flache.  
 Vier kleine hölzerne Schüsseln zu Döpsel.  
 Ein grosser steinerner Trinck-Krug.  
 Drey hölzerne Schlesen.  
 Ein Schaum-Löffel von Kupffer mit einem eisernen Stiehl.  
 Ein kupfferner Schlef mit einem eisernen Stiehl.  
 Zwölff zinnerne Löffel.  
 Eine eiserne Kuchen, Pfanne.  
 Eine tieffe kupffern verzinnte Pfanne.  
 Ein eisern Kofst.  
 Eine Feuer, Zange und Schauffel.  
 Eine eiserne Fleisch, Gabel.  
 Ein eisern Feuer, Faß.  
 Ein eisern Brat-Spieß mit seinem Zubehör.  
 Ein kleiner Blas, Balg.  
 Zwey hölzerne Galk, Dosen.  
 Ein eiserner Macker.  
 Zwey Schiffs, Aexte.  
 Ein hölzerner Trichter mit einem kupffern Röhr.  
 Ein kleiner blecherner Trichter.  
 Zwey blecherne Lampen.  
 Eine Krucke zu Trahn.  
 Sechs eiserne Steckers.  
 Zwey hölzerne Cymer.

£

Ein



Ein Wasser-Cymer mit einem eisern Beschlag  
und einem Tauen.

Eine Balje mit eisern Bändern, Fleisch auszu-  
frischen.

Ein steinerner Eßig-Krug.

Eine kleine Wasser-Pumpe.

Zwey hölzerne Hancken.

Vier grosse Wasser-Tonnen mit eisernen  
Bändern.

Zwey kleinere dito.

Drey grosse Vier-Tonnen.

Zwey kleinere dito.

Eine Feuer-Lade mit allem Zubehör.

Drey kleine Laterne von Blech mit Horn.

Ein Pech-Grabe.

8. In der Hütte.

Zwey grosse Schiffs- oder Kampan-Laternen  
mit ihren Eisern.

9. Auf dem Decke.

Drey Lucken mit eisernen Stangen, Schloß  
und Schlüssel.

Alle Masten mit ihren stehenden Bänden und  
alle Blocken besetzt mit ihren Tauen.

10. In der Seegel-Kammer oder Coy.

Ein grosses oder Schonfahr-Seegel von Hol-  
ländisch Seegel-Tuch.

Zwey Focken.

Zwey Befans.

Ein grosses Marß-Seegel.

Zwey Bor-Marß-Seegel.

Ein grosses Stach-Seegel.

Ein



- Ein Unter-Blinder.  
 Ein grosses Steng- Stach- Seegel.  
 Ein Klüfer- oder Auslieger- Seegel.  
 Ein Creuz- Seegel.  
 Drey Presennings.  
 Ein Port- Seegel.  
 Vier Säcke von Lübsch Seegel- Tuch.  
 Ein Bott- Seegel auf Jacht- Manier ge-  
 macht.  
 Eine Focke.  
 Ein altes Seegel von Lübsch Seegel- Tuch,  
 obngekehr 30. Ellen.  
 Zwey Seegel zu der Schlupe von dünnen  
 Canifas.  
 11. In dem Cabel- Raum oder Cabel- Gat.  
 Steuer- Facon oder Steuer- Mall.  
 Des Boots Mast und ein Gaffel.  
 Zwey Schlups- Masten.  
 Sechs hölzerne Schauffels.  
 Vier Ballast Schauffels.  
 Sechs Hand- Späcken.  
 Ein Noht- Spack.  
 Zwey Winde- Bäume.  
 Ein Boot- Spill.  
 Zwey Boots- Spacken.  
 Vier Wasser- Eymen.  
 Zwey Boshacken mit ihren Eisern.  
 Sechs Schiff- Schrapers.  
 Ein hölzerner Steffer.  
 Zwey Muß- Keulen.  
 Vier Boot- Riemen.



Sechs Schlup, Riemen.

Zwey Sonnen Boyers.

Ein hölkerner dito.

Zwey Theer, Cymers.

Sechs Föhne Bretter 7. Ellen lang.

Zwey Stück Wagen, Schott, jedes 8. Ellen lang.

Vier Theer, Nvasten.

Ein Schleiff, Stein mit seinem Zubehör.

Zwölff Reserve-Blocken von unterschiedener Grösse.

Vier Jungfers von unterschiedener Grösse.

Zwey dito mit Eisern beschlagen.

Zwey Boots, Faljen.

Sechs neue Sarlings.

Vier brauchbare dito.

Sechs Raa, Gefings.

Drey Duzend Neef, Gefings.

Dreißig Faden alt lauffendes Tau, Werk.

Neun Faden von einem alten Ancker, Tau.

Zwey Schwabbers.

Zwey Stoppers vor die Ancker, Tauen.

Ein Schwicht, Sarling.

Ein Boots, Dragge.

Ein klein Werp, Ancker.

Ein Plicht, Tau, lang . . . dick . . .

Ein täglichs Tau, lang . . . dick . . .

Ein Teu, Tau, lang . . . dick . . .

Ein Cabel, Tau, lang . . . dick . . .

Eine Vert, Linie, lang . . . dick . . .

Eine Jag, Linie, lang . . . dick . . .

Zwey



Zwey Boy-Keepen, lang . . .  
dick . . .

12. Born im Schiffe.

Ein täglich Ancker wiegt . . .

Ein Teu-Ancker wiegt . . .

Ein Plicht-Ancker wiegt . . .

Ein Boy-Ancker wiegt . . .

Ein grosses Werp-Ancker wiegt . . .

13. Ein Schiffs-Boot, lang . . .

inwendig roht ausgemahlt, mit seinem  
Steuer.

14. Eine Schlupe, lang . . . aus und

inwendig gemahlt, mit seinem Steuer und  
sechs Ruder-Bäncken.

Nota.

Es hätte dieses Inventarium viel aus-  
führlicher gemacht werden können,  
wenn man nicht den Raum zerspahn-  
ren, nur das nothwendigste anzufüh-  
ren vor gut befunden.

£ 3

Num.



Num. XXIX.

Contract

wegen Erbauung eines Schiffes  
mit einem Schiffsbau-  
Meister.

Im Namen der Hochheiligen und  
Hochgelobten Drey-Einigkeit!

**F**und und zu wissen sey hiermit Jedermänn-  
lich, absonderlich denjenigen, so dar-  
an gelegen, daß unten geseßtem Dato zwischen  
Schiffer Peter Arriens allhier in N. an einem,  
und Meister Dirck Dircksen andern Theils, ein  
unwiederrufflicher Schiffsbau-Contract ge-  
schlossen und vollenzogen worden, und zwar also:

Es verspricht obgedachter Meister Dirck  
Dircksen dem Schiffer Peter Arriens innwen-  
dig vier Monaten zu liefern eine tüchtige und  
wohl proportionirte Galliothe von Grund auf  
von gesunden und reinen Eichen-Holz und  
Plancken, mit vollen Deck-Dehlen, Eichen  
oder Föhren nach des Schiffers Belieben, und  
alles, was zur Viel-Fertigkeit gehdret, es mag  
Namen haben, wie es wolle, und zwar der-  
gestalt, das Schiffer Peter Arriens nicht dar-  
über zu Klagen habe, wie er denn auch, wenn  
etwas hingeseßet würde, so er nicht vor gut  
fünde, freye Macht haben solle, solches zu ver-  
werffen.

Die



Die Grösse anlangend, soll der Kiehl lang seyn 24. Ellen, breit über den Balcken 17. Fuß 4. Zoll liegen, flach 13. Fuß, tief ins Raumschnur Recht nach der untersten Kante vom Balcken  $6\frac{1}{2}$  Fuß, die Plancken inn- und auswendig 2. Zoll. Zwey Gänge, Barg-Hölzer von vier Zoll, imgleichen Anker-Stöcke und Rohr nach Proportion, auch das erste mahl solches mit Pech, Berck und Spieckers wohl versehen und verfertigen.

Dahingegen verspricht Schiffer Peter Ariens für solche Arbeit in allem zu geben die Summa von dreyzehnen hundert Marck, Lübisck in gangbahrer couranter Münze, sagen 1300. Marck-Lübisck, und zwar in vier Terminen zu bezahlen; als erstlich, wenn der Kiehl gestreckt wird, 300. Marck; zum andern, wenn die Balcken geleyet, 300. Marck; drittens, wenn das Schiff zu Wasser läuft, 300. Marck; und vierdens, wenn das Rohr gehängt wird, den Rest von 400. Marck.

Zu mehrerer Versicherung und fester Haltung obigen allen sind hiervon zwey gleichlautende Contracte verfertiget, auch mit gutem wohlbedachten Willen geschlossen, den Armen gegeben, und von beyden Parten eigenhändig unterschrieben. Alles sonder Argelist und Gefährde. So geschehen N. N. den Mart. 1746.

(L. S.)

N. N.

£ 4

Num.



## Num. XXX.

## Ziel-Brief oder Obligation auf ein Schiff.

**I**ch Endes unterschriebener uhrkunde hiermit,  
 das ich von Herrn N. N. auf mein freundlich  
 Ansuchen zu Erbauung meines jeko allhier  
 in N. auf dem Stapel stehenden neuen Schiffes  
 empfangen habe die Summa von 400. Reichs-  
 Thaler, schreibe vier hundert Reichs-Thaler  
 Courant. Gerede, gelobe und verpflichte mich  
 demnach hiermit für mich, meinen Erben und  
 Erbnehmen gedachte Summa der 400. Reichs-  
 Thaler an Herrn N. N. dessen Erben oder ge-  
 treuen Innhabern dieses, innerhalb drey Mo-  
 nat nebst 5. pro Cento Interesse danckbarlich  
 wiederum zu bezahlen und abzutragen. Und  
 damit wohl-gedachter Herr N. N. wegen die-  
 ses Anleihes desto mehr gesichert seyn möge, so setze  
 demselben hiermit zu einem wahren Unterpfande  
 mein allhier auf dem Stapel stehendes neues  
 Schiff, woran der Zimmer-Meister N. N. mit  
 seinen Leuten arbeitet, wie denn vorgedachtes  
 Schiff nicht eher vom Stapel gezogen werden,  
 oder auslauffen soll, bevor gedachter Herr N. N.  
 wegen Capitals, Zinsen und wider Vermuth-  
 ten verursachten Schaden und Kosten völlig be-  
 friediget worden. Anbenenbenst gebe demselben  
 freye Macht, diesen respective Ziel-Brief und  
 Obligation zu mehrerer seiner Sicherheit gericht-  
 lich



lich confirmiren zu lassen. Wie ich denn mich  
 aller Rechts- Wohlthaten, so mir, meinen Er-  
 ben und Erbnehmen zu statten kommen könn-  
 ten, als wären sie wörtlich allhier inseriret,  
 hierdurch bündigst verzeihe und begeben. Ubr-  
 kundlich habe dieses eigenhändig unterschrieben  
 und besiegelt. So geschehen N. den  
 Anno. 1746.

N. N.

Num. XXXI.

**Biel = Brief**  
 von dem  
**Schiffs = Zimmer = Mann.**

Ich N. N. Schiffs- Zimmer- Meister, wohn-  
 haftig in N. bekenne hiermit Krafft dieses  
 vor Jedermänniglich, Hohe, Civil- und Militair-  
 Bedienten, hohe und niedrige Personen, wes  
 Standes sie auch seynd, daß ich vor Schiffer,  
 Herrn N. N. wohnhaftig in N. auf dortiger  
 Schiffs-Brücke gebauet habe eine Gallioth, For-  
 tuna genannt, von eichem Holze, so allhier auf  
 Königl. Majest. zu Dannemerck Grund und Bo-  
 den gewachsen und gehauen ist. Von solchem ei-  
 chen gewachsenen Holze habe ich diese Galliothe ge-  
 bauet ein und zwanzig Ellen lang, sechszeben Fuß  
 Balck und vier Zoll, die Tieffe des Raums sechs  
 Fuß, flach eilf und einen halben Fuß, wovor ich

R 5

vor



vor mein Bau-Lohn mit meinen Leuten in einer Summa drey hundert und dreißig Marck bekommen, und zu Danck empfangen habe. Zu mehrerer Versicherung habe ich diesen Viel-Brief bey meinen höchsten Ehren, wahren Worten und guten Glauben (auch, wenn es sollte erfordert werden, mit meinem Eyde zu bekräftigen erbötig) eigenhändig mit meinem gewöhnlichen Marck-Zeichen unterschrieben und bezeichnet. Ueberdem ist derselbe auf Ansuchen N. N. von hiesiger Stadt Obrigkeit, als Herren Bürgermeistern und Rath, mit ihres Herrn Secretarii Unterschrift confirmiret, und mit gewöhnlichem Stadt-Inselgel besiegelt worden. So geschehen N. den May 1746.

N. N.  
Eigen Hand.

Daß obgedachte Gallioth, die Fortuna genannt, hieselbst von Meister N. N. und seinen Leuten erbauet worden, solches wird unter vorgedrucktem Stadt-Inselgel und des Secretarii Unterschrift bezeuget. N. N. den May 1746.

(L. S.)  
Civ.

N. N.  
Secret. Civit.  
Num.



Num. XXXII.

## Kauff-Brief.

Im Namen der Heiligen und Hochgelobten Drey-Einigkeit, Amen!

**K**und und zu wissen sey hiermit Jedermänniglich, insonderheit denen, so daran gelegen, daß ich Endes unterschriebener N. N. Kauff- und Handels-Mann zu N. vor mir und meinen Erben heute Dato mit gutem Vorbedacht und reiffem Raht schlüssig geworden, meine Gallioth, die Fortuna genannt, ohngefahr 550. Tonnen Korn groß, als selbige mit allem Zubehör an Masten, Seegel, Tauen und Anckern, nach beygehendem *Inventario*, Seegel-fertig, jeho vorhanden, allermassen, wie ich dieselbe gekaufft, freyest und geruhigst besessen, in diesem und andern See-Haven gebrauchet und befahren, oder auch hätte beseegeln, nutzen und gebrauchen können, oder mögen, niemand verpfändet, noch mit Bodemeren, Schiffs-Part, oder sonsten andern Geldern, wie die Namen haben, beschwehret, dagegen bis auf diese Zeit quit und frey an Herrn N. N. Kauff- und Handelsmann in N. und dessen Erben, erb- und eigenthümlich zu verkaufen und zu überlassen. Immassen ich besagtem Herrn Käufer solche meine ob specificirte Gallioth, genannt die Fortuna, in der besten Form Rechtsens und nach Usance dieser Stadt, See- und



und Schiffs-Haben Gerechtigkeit, und wie es immer am besten, beständigst und förmlichsten geschehen soll und mag, hiermit verkauffe, cedire und überlasse vor N. N. Reichs-Thaler Courant-Geld, als würcklich bedungene Kauff-Summa, welche N. N. Reichs-Thaler ich als Verkäufer auch sofort bey Ueberlieferung besagter Gallioth und diesen Schiffs-Kauff-Brief baar und in einer Summa vom Herrn Käufer empfangen, desfalls ich denselben hierdurch des bezahlten Kauff-Schillings halber behörig quitire, da benebenst der Ausflucht des nicht empfangenen Wehrtes beständigst vor mir und meinen Erben verzeihe und begeben. Als seze mehr besagten Herrn Käufer, nebst dessen Erben in der verkaufften Gallioth Eigenthums-Gerechtigkeit dergestalt und also, daß er selbige erb- und eigenthümlich anzutreten, zu besitzen an Ort und Enden, wo es ihm beliebet, und den Seinen belieben möchte, zu veräußern, nach Gefallen damit zu schalten und zu walten, damit zu seegeln und zur See zu gebrauchen, an andern wieder zu verkauffen, zu verpfänden, ohne mein noch meiner Erben Einrede und Behinderungen, genugsam befuegt und berechtiget seyn soll. Verpflichte mich auch vor mich und meinen Erben bey Ehren, wahren Worten, Treu und gutem Glauben, Verpfändung meiner Haabe und Güther, wo die zu einer realen Execution belegen oder angetroffen würden, desfalls mein Forum beständigst verzeihend, (auch bey dem ehrlichen

lichen  
 Stelle  
 mit  
 Zupre  
 in, m  
 Erbin  
 schab  
 obbrig  
 möchte  
 Gericht  
 loß zu  
 sein jed  
 Gallioth  
 sey.  
 manen  
 Wollt  
 Die  
 der  
 be lo  
 sein  
 Erben  
 Er



lichen Einlager dieser Fürstenthümer Schleswig,  
Hollstein und Haderslebischen Constitution ge-  
mäß) den Herrn Käuffer vor allen An- und  
Zusprüchen, woher die nur immer rühren möch-  
ten, und etwan in diesem und allen andern See-  
Städten, Strömen und Haven, inn- und auß-  
serhalb Sundes, Ost und West liegend, auf  
obbesagte Gallioth meinentwegen könnten oder  
möchten gemacht werden, inn- und aufferhalb  
Gerichts, je und alle Wege Noht- und Schad-  
loß zu halten, den Käuffer auch auf meine Ko-  
sten jederzeit dabey zu tuiren, und die verkauffte  
Gallioth alle Wege zu evinciren gehalten zu  
seyn. Mit Verzeihung aller und jeden mir und  
meinen Erben zu statten kommenden Geist- und  
Weltlichen auch See-Rechten, Ausflüchten und  
Behelffen, wie die Namen haben. Alles son-  
der List und Gefährde. Zu dessen Uhrkund ha-  
be ich wohlwissentlich und wohlbedächtlich die-  
sen Schiffs-Kauff-Brief vor mich und meine  
Erben eigenhändig unterschrieben und besiegelt.  
So geschehen N. den Mart. Ao. 1746.

(L. S.)

N. N.

Num.



Num. XXXIII.

**Kauff = Brief**  
eines  
**Schiffs = Partes.**

Im Namen der Hochheiligen Drey  
Einigkeit!

**F**und und zu wissen sey hiermit Jedermännig  
lich, insonderheit denenjenigen, so daran  
gelegen, daß heute Dato zwischen dem Ehrsamem  
Schiffer Herrn Peter N. als Verkäuffer an ei  
nem, und dem gleichfalls Ehrsamem Schiffer  
Herrn Nicolaus N. als Käuffer am andern  
Theil, nachfolgender unwiederrüßlicher Kauff  
Contract geschlossen und vollenzogen worden.  
Es verkauffet nemlich Herr N. N. für sich und  
seine Erben an den Herrn N. N. und dessen Er  
ben die Helffte von seiner allhier zu N. jeko im  
Haven liegenden Gallioth, Fortuna genannt,  
mit allen darzu gehörigen Gerähtschafften, an  
Seegel, Ancker, Tauen und Schiffs = Boot,  
wie solche anjeko im Staude und darauf befind  
lich, um und vor die Summa von 500. Reichs  
Thaler, schreibe fünf hundert Reichs = Thaler  
Courant, welche der Käuffer dem Verkäuffer  
völlig bezahlet hat, und dieserwegen quitiret  
wird. **W**ornächst beyde Contrahenten sich  
verein

verein  
ihnen  
thun  
gehört  
den an  
solches  
außer  
für ve  
läuffen  
Fortu  
Schiff  
Condi  
Neben  
nos N  
allen  
Nicht  
Herr  
Nicht  
Wep  
vil h  
abrede  
traben  
oder  
be ab  
eine  
nich  
Eind  
forten  
Nicht  
im ge



vereinbahret, daß, da ein oder der andere unter ihnen seine ihm gehörige Helffte Portion sothaner Gallioth, mit der gleichfalls ihme dabey gehörigen Helffte der Geräthschafft, an jemanden anders verkauffen wollte, jedem Theil zwar solches mit Consens des andern Theils, jedoch auffer dem nicht frey stehen solle. Nechst diesem verpflichtet und verbindet der Herr Verkäufer sich und seine Erben, diese Gallioth, die Fortuna genannt, frey für allen und jeden Schulden, Prätensionen, Exceptionen, oder Conditionen, wie auch à Dato frey von aller Bodemerey, Arresten, oder Verhinderungen, was Namen die auch haben möchten, auch auf allen Haven und Strömen, vermög See-Rechtens, frey zu gewehren, und gedachten Herrn Käufer N. N. und dessen Erben desfalls Recht, Kost und Schad. loß zu halten, bey Verpfändung seiner Haabe und Güther, soviel hierzu vonnöthen. Mithin ist ferner verabredet, daß einer oder der andere dieser Contrahenten und Consorten ohne des andern, oder in Entstehung eines Sterb. Falles, derselbe ohne des Verstorbenen Erben Vorwissen, keine Bodemerey, Gelder auf diese Gallioth zu nehmen, Macht haben solle, und auf erfolgten Sterb. Fall beyder Contrahenten und Consorten die nachbleibende Erben eben dasselbe Recht, so die vorbemeldte lebende Contrahenten gehabt, haben und behalten sollen. Zu  
Urkund



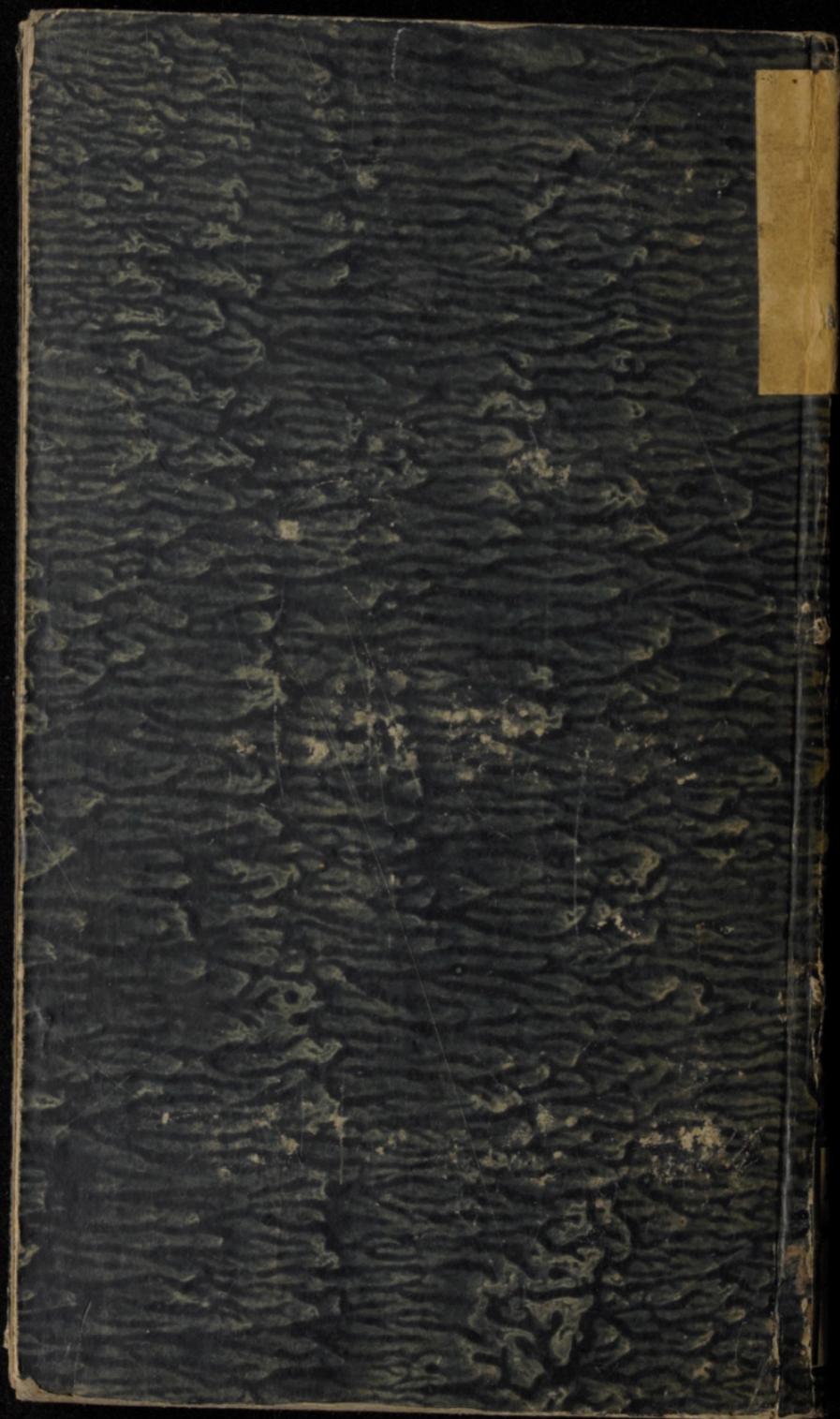
Urkund dessen ist Armen Geld gelegt und  
Wein Kauff getruncken, auch ist dieser Con-  
tract von beyden Contrahenten und denen da-  
bey gewesenenen vier Gezeugen eigenhändig unter-  
schrieben und besiegelt worden. So geschehen  
N. den 23. Septembr. 1746.

E R D E.



t und  
Con-  
en der  
unter  
thegn

Fr. Reppien,  
Buchbinder  
in  
**ROSTOCK**  
bey der Marien-Kirche



Small, rectangular, light-colored paper label affixed to the upper right corner of the book cover.



en. Nach dem Dä

te fragen, wenn er  
en Schiffs-Leute eyd  
af, wie er Ancker ge  
gewesen, auch nicht  
ger noch daran gewe  
en, in dessen Ermans  
n Schaden zu bezah  
russische See-Regle  
jenigen, der sein An  
ne-Keeps und Boyer  
straffe.

Fer nach Gelegenheit  
guten Tauen derge  
h nicht loskreiffen und  
schädigen könne.

. 3. art. 5.  
Class. 5. Cap. 8. S. 5.

Schiffer, so bald er An  
oll-Stätten sich ange  
Ortes Costuyme Rich  
in dem Verabsäu  
af Ungelegenheit und  
auch bewandten Um  
stände