SSOAR

Open Access Repository
www.ssoar.info

"Um sich in vorkommenden besonderen Fällen selber rathen zu können, was rechtens (sey) ...": "Der wohl instruirte Schiffer" - ein bordpraxisnahes deutschsprachiges Handbuch des Seerechtes aus der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts

Stettner, Heinrich

Veröffentlichungsversion / Published Version
Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:
Stettner, H. (1993). "Um sich in vorkommenden besonderen Fällen selber rathen zu können, was rechtens (sey) ...": "Der wohl instruirte Schiffer" - ein bordpraxisnahes deutschsprachiges Handbuch des Seerechtes aus der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts. *Deutsches Schiffahrtsarchiv*, *16*, 81-86. https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-54176-8

Nutzungsbedingungen:
Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.
Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:
This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.
By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

gesis
Leibniz-Institut
für Sozialwissenschaften

Mitglied der
Leibniz-Gemeinschaft

Deutsches Schiffahrtsarchiv 16, 1993, S. 81–86

»UM SICH IN VORKOMMENDEN BESONDERN FÄLLEN SELBER RATHEN ZU KÖNNEN, WAS RECHTENS (SEY) ...«

»Der wohl instruirte Schiffer«: ein bordpraxisnahes deutschsprachiges Handbuch des Seerechtes aus der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts

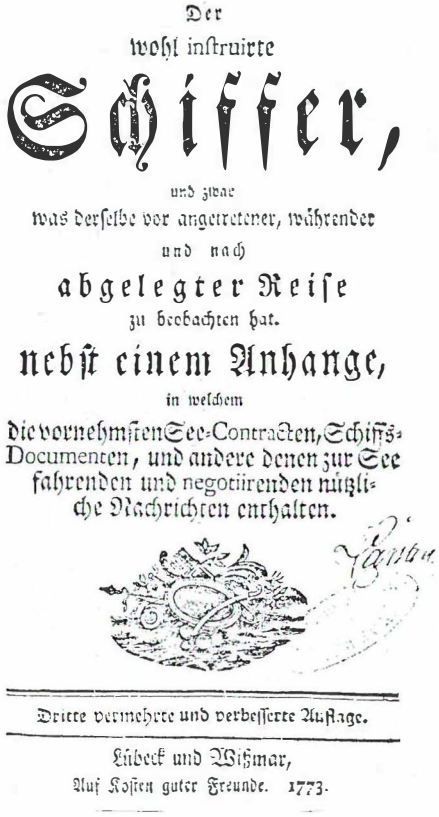
VON HEINRICH STETTNER

Im ausländischen Antiquariatshandel entdeckt und erworben werden konnte das vorstehend genannte Werk, dessen vollständiger Titel aus Abb. 1 ersichtlich ist. Bibliographisch sind hierzu vielleicht noch folgende Angaben von Interesse (die u.a. mit dankenswerter Hilfe der Herzog-August-Bibliothek Wolfenbüttel sowie der Staats- und Universitätsbibliothek Hamburg zusammengestellt werden konnten, obwohl beide Bibliotheken keine Ausgabe des Buches in ihren Beständen haben):

Der hier vorliegenden dritten Auflage von 1773 in Kleinoktav-Format, einem zeitgenössischen Halblederband mit Rücken-Goldprägung, 176 Textseiten und sechs gefalteten Texttabellen, sind eine erste von 1769 – gleichfalls Lübeck und Wismar – sowie eine zweite von 1771 – nur Lübeck – vorausgegangen; diese drei Ausgaben lassen keinen Urheber bzw. Verfasser erkennen. (Ungeklärt muß das Vorhandensein einer Auflage von 1732 bleiben, auf welche F. Kluge »Seemannssprache«, Halle/S. 1911, mehrfach und vielleicht irrig Bezug nimmt.) Erst eine vierte Ausgabe von 1792 – nur Lübeck – nennt Johann Andreas Engelbrecht als Bearbeiter, wobei nicht ausgeschlossen werden kann, daß der 1733 in Hamburg Geborene bereits an den ersten drei Ausgaben mitgewirkt hat. Etwa 1756 ist Engelbrecht nach Bremen gekommen, wo er unter anderem als Fremdsprachenkorrespondent für Handelsfirmen, später als amtlich bestellter Havarie-Sachverständiger (Dispacheur), Fachschriftsteller besonders auf handels-, versicherungs- und seerechtlichem Gebiet, aber auch als Übersetzer von Sach- und belletristischer Literatur ein offenbar gutes Auskommen gefunden hat. Zum Nachlaß des *in Handlungsgeschäften sehr kenntnißreich und litterarisch ungemein thätig* Gewesenen, der 1803 in Bremen verstorben war, gehörte eine Bibliothek von mehr als 10 000 Bänden, die 1805/06 versteigert worden ist.

Das Werk – jedenfalls in der dritten Auflage von 1773, deren hier besprochenes Exemplar auf der Titelseite außer einer handschriftlichen Signatur noch den schwachen Abdruck eines Voreigentümer-Stempels lübischer Herkunft trägt – ist in ein Vorwort, drei Sachabteilungen und einen Anhang gegliedert.

Im kurzen Vorwort heißt es, daß die an Zahl keineswegs mangelnden seerechtlichen Fachbücher bis auf eine Ausnahme alle in Latein gehalten und mithin für Viele weder lesnoch nutzbar seien, wonach die nun gewählte deutsche Fassung in der geschraubten Sprache der Zeit so begründet wird: *Nachdem man nun wahrgenommen, daß gleichwohl*



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

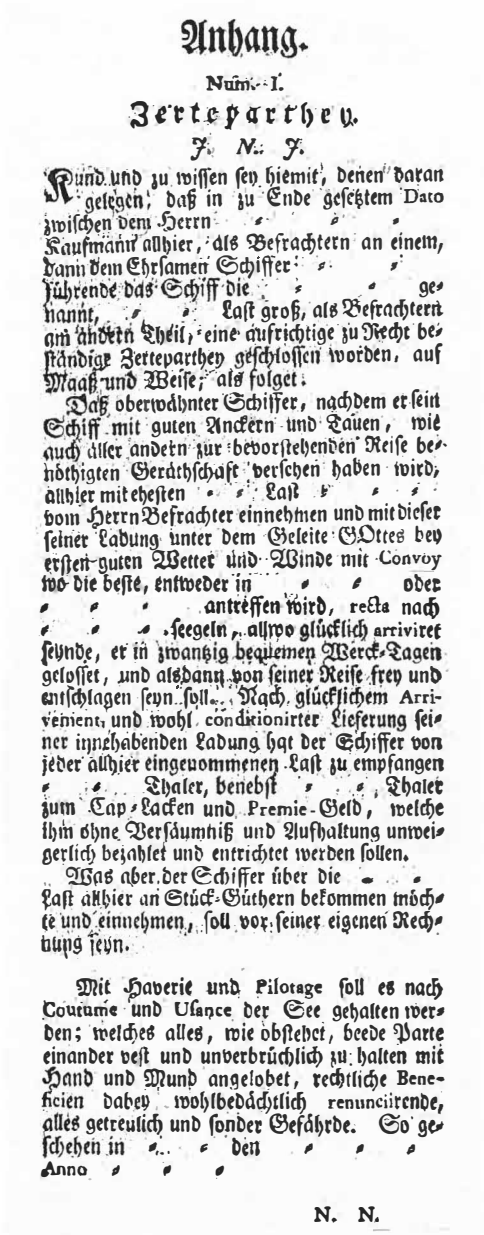
Dritte vermehrte und verbesserte Auflage.

Lübeck und Wißmar,
Auf Kosten guter Freunde. 1773.

Abb. 1 *Das Titelblatt*

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 bedürfen; So hat man demnach denselbigen gleichsam in einer kurtzen Instruction dazu beförderlich zu seyn, der Mühe werth geachtet. Etwaigen Einwänden, daß *ein bestellter Schiffer, oder sonst zur See Negotiirender ohnedem schon verstehen werde,* wie er sich rechtens zu verhalten habe, wird im Vorwort noch mit dem Hinweis begegnet, Wiederauffrischung alter und Erwerb neuer Seerechtskenntnis seien *auch bey den Klügsten* zur Vermeidung von Schaden oder gar Strafe von Nutzen.

In Übereinstimmung mit dem Titelblatt (Abb. 1) lassen die drei Sachabteilungen des Werkes schon durch die Anordnung erneut die angestrebte Bordpraxisnähe erkennen. Textlich behandelt wird zunächst, was vor, sodann, was während, und schließlich, was nach einer kommerziellen Schiffsreise von besonderem (nicht nur) juristischem Gewicht war. Das beginnt (S. 13) mit Paragraphen über die Frachtfahrt einschließlich der möglichen Eigentumsverhältnisse an Schiff wie Ladung und endet (S. 110) mit Paragraphen über die Rechnungslegung nach Fahrtende. Hierbei werden überwiegend zivilrechtliche, aber auch straf- und gelegentlich gar (nach heutigen Begriffen) verwaltungsrechtliche Regelungen berührt. Damals konkrete Bedeutung hatten und heute noch rechtsgeschichtlich interessant sind nicht zuletzt die vielen Verweisungen auf oft auch neuere Seerechtsquellen und



Anhang.

Num. I.

Zerteparthey.

J. N. J.

Kund und zu wissen sey hiemit, denen daran gelegen, daß in zu Ende gesetztem Dato zwischen dem Herrn . . . Kaufmann allhier, als Befrachtern an einem, dann dem Ehrsamen Schiffer . . . führende das Schiff die . . . genannt, . . . Last groß, als Befrachtern am andern Theil, eine aufrichtige zu Recht beständige Zerteparthey geschlossen worden, auf Maaß und Weise, als folget:

Daß oberwähnter Schiffer, nachdem er sein Schiff mit guten Anckern und Tauen, wie auch aller andern zur bevorstehenden Reise benöthigten Geräthschaft versehen haben wird, allhier mit ehesten . . . Last . . . vom Herrn Befrachter einnehmen und mit dieser seiner Ladung unter dem Geleite GOttes bey erstem guten Wetter und Winde mit Convoy wo die beste, entweder in . . . oder . . . antreffen wird, recta nach . . . Seegeln, allwo glücklich arriviret seynde, er in zwantzig bequemen Werck-Tagen gelossiret, und alsdann von seiner Reise frey und entschlagen seyn soll. Nach glücklichem Arrivement, und wohl conditionirter Lieferung seiner 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 Aufhaltung unweigerlich bezahlet und entrichtet werden sollen.

Was aber der Schiffer über die . . . Last allhier an Stück-Güthern bekommen möchte und einnehmen, soll vor seiner eigenen Rechnung seyn.

Mit Haverie und Pilotage soll es nach Coutume und Usance der See gehalten werden; welches alles, wie obstehet, beede Parte einander vest und unverbrüchlich zu halten mit Hand und Mund angelobet, rechtliche Beneficien dabey wohlbedächtlich renunciirende, alles getreulich und sonder Gefährde. So geschehen in . . . den . . . Anno . . .

N. N.

Abb. 2 *Eine »Zerteparthey« hat nichts mit einem »Zerter« zu tun, unter welchem man eine oft nur ungefähre Maßbeschreibung in Schiffbauverträgen zu einer Zeit verstand, in der präzise Bauzeichnungen und -berechnungen auf den Werften noch nicht üblich waren. Vielmehr handelt es sich hier um das Muster-Formular einer »Chartepartie«, welches französische Lehnwort eingedeutscht Schiffs-Befrachtungsvertrag bedeutet. »I. N. I.«, also wohl im Namen Iesu, wurde dieser Vertrag geschlossen. »Cap=Lacken«, bisweilen auch »Kapplaken« oder »Kaplaken« genannt, wurden dem Schiffer über das vereinbarte Frachtgeld hinaus vom Befrachter als persönliche »Ergötzlichkeit accordiret«, waren also eine Art Trink-(Kappen- oder Mützen-)Geld, das allerdings sehr oft schriftlich fixiert wurde.*

-autoren in einer Zeit, in welcher das bis dato zum Teil vorherrschende Römische (Gemein-) Recht zunehmend von partikularen Rechten erstarkter nationalstaatlicher Territorien abgelöst wurde. Schwedisches, dänisches, russisches, niederländisches, hansisches, hamburgisches, lübisches und preußisches Seerecht werden je nach Einschlägigkeit jeweils mit Fundstelle herangezogen.

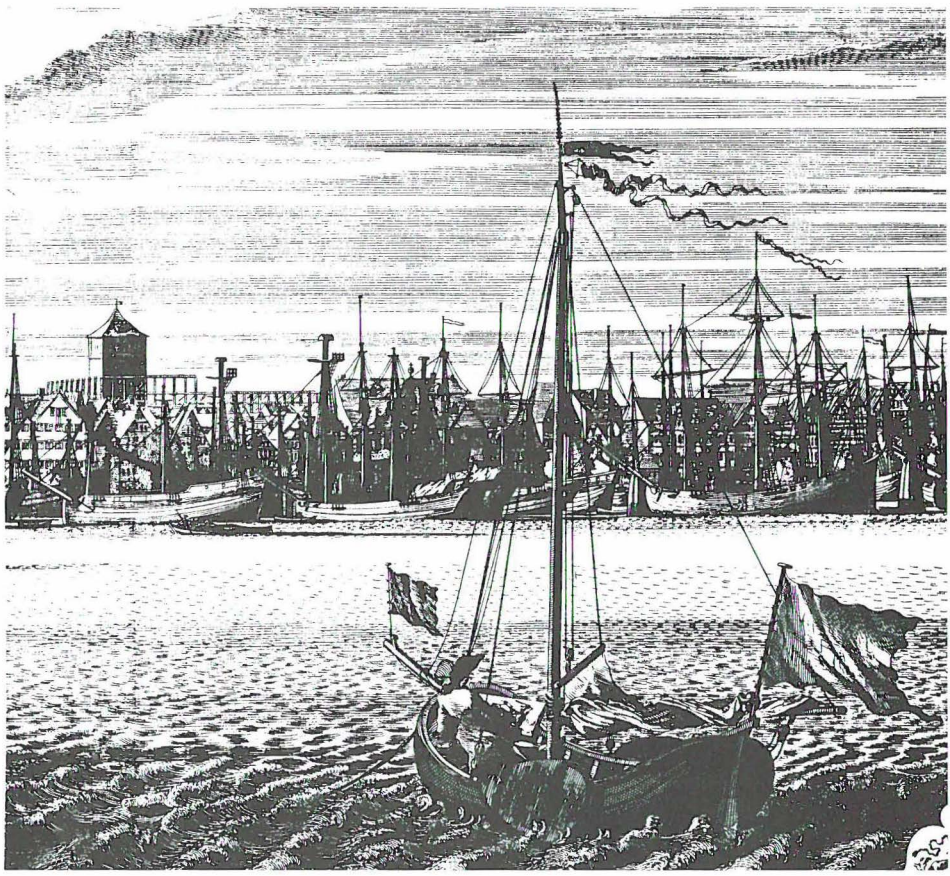


Abb. 3 *1754, also etwa 15 Jahre vor der wahrscheinlichen Erstausgabe des »Wohl instruirten Schiffers«, erschien eine große, von drei Kupferplatten gedruckte, elbseitige Hamburg-Ansicht, die viele Schiffe unterschiedlichen Typs aus dieser Zeit erkennen läßt. Hier wiedergegeben ist ein Ausschnitt, der zudem zwei interessante Details aufweist: Das Baugerüst neben dem provisorisch überdachten Turmstumpf (der blitzzerstörten Vorgänger-Kirche?) links im Hintergrund, in dessen Himmel zwei starke Schiffsmasten bei gefierten Stengen mit ihren Eselshäuptern und Marsen ragen, dürfte eine vom Künstler qua Phantasie teilweise vorweggenommene, damals nur erst geplante Bauphase der neuen St.-Michaelis-Kirche sein (tatsächlich wurde die Kirche 1757 bis 1762 gebaut, der »Große Michel« gar erst Jahrzehnte später fertig). Im Boot, das im Vordergrund mit gefiertem Gaffelsegel, Mastwurzel und Seitenschwertern dargestellt ist, hat sich der Künstler bei der zeichnerischen Vorarbeit selbst abgebildet. Bei letzterem handelt es sich um den sonst wenig bekannten, etwa 1720 geborenen David Johannes Martini, der sich zusätzlich »a Drazowa« (also wohl »aus« oder »von« Drazow) nannte, welche slawisch wirkende Bezeichnung nicht recht zu dem weiteren Zusatz »Batavus« (Niederländer) passen will. Von ihm stammt u.a. noch eine recht genaue Abbildung der hamburgischen Admiralitätsjacht von 1755. (Marit. Archiv d. Verf.)*

Für die damalige Schiffahrtspraxis besonders hoch zu veranschlagen gewesen sein dürfte der Wert des Anhanges (S. 110–176), in welchem mittels 33 Muster-Schriftsätzen, -Formularen, Beispiels-Tabellen u.a. sehr vieles konkretisiert wird, was in den vorherigen Sachabteilungen mehr rechtstheoretisch-normativ erläutert worden war. Die Skala reicht hier vom Befrachtungsvertrag über Konnossement (Güter-Empfangsbescheinigung mit Erklä-

Num. XXVI.

Teſtimonium eines Schiffers.

Wir Endes unterſchriebene als Rehdere des Schiffes, St. Thomas genannt, uhrkunden hiermit, daß, nachdem wir ſolches unſer genanntes Schiff Martin Pierre, zu führen anvertrauet gehabt, derſelbe auch ſolchem als Setz-Schiffer 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 Behuf 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 getreuen und Ehr-ſtebenden Schiffer gebühret, wohl beobachtet hat, ſo, daß wir darob ein völliges Vergnügen gehabt; wie wir denn gedachten Martin Pierre dieſerwegen nicht allein völlig quittiren, 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 Schiffer Martin Pierre alle geneigte Beförderung zu erzeigen, und ſich ſeine Perſon beſonders recommendiret ſeyn zu laſſen. Zu mehrerer Beglaubigung haben wir dieſes eigenhändig unterſchrieben, und mit unſern gewöhnlichen Pittſchaften beſiegelt. So geſchehen N. den . . Sept. 1746.

Num. XXVII.

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

Ehrſamer und erfahrner Steuer-Mann Jacob Dreves.

Euer Schreiben haben wir wohl empfangen, und daraus ungerne erſehen, daß unſer geweſener Setz-Schiffer, Peter Argens, den 12. May an einem hitzigen Fieber zu N. geſtorben. Weiln wir nun jederzeit eine gute Aufführung, Fleiß und Nüchternheit an Euch verſpühret haben; ſo haben wir ſämtlich beſchloſſen, Euch in die Stelle des ſeel. Peter Argens auf unſer Schiff, die Fortuna genannt, als Schiffer zu beſtellen, nicht zweiffelnde, ihr werdet euch alſo betragen, wie es einem fleißigen und Ehrſamen Schiffer eignet und gebühret, worzu wir euch ſämmtlich viel Heil und Seegen anwünſchen. Anbey haben wir auch allhier unterzeichnet, wo ihr auf der Reiſe im Fall der Noth auf unſere Rechnung Gelder ziehen könnet ꝛc. Lübeck, den . . . 1746.

N. N.

Abb. 4 *Wie der Text des Zeugnisses (lat. Testimonium) lauten könnte, das ein Schiffer bei der Abmusterung vom Reeder zu fordern berechtigt war, wird vorstehend ebenso beispielhaft formuliert wie der Text des Schreibens, das ein Steuermann etwa erwarten durfte, wenn er zum Schiffer avancierte. Unter »Setz=Schiffer« verstand man eingesetzte, angestellte Kapitäne, die nicht zugleich Reeder oder Mitreeder waren.*

rung der Transportverpflichtung), Bordjournal, Signalvereinbarung bei Konvoi-Fahrt, Pilotage mit Lotstaxen, Bodmerei (Schiffs- und/oder Frachtgut-Beleihung in fremden Häfen bei Akzeptanz des See-Risikos durch den Geldgeber), Havarie-Zeugnis und Dispache, Zollregelungen, Schiffs-Meßbrief, Kostenrechnung, Personalpapiere, Bord-Inventarliste, Schiffbau-Vertrag, Bielbrief bis zum Schiff-Kaufbrief. Schiffahrtshistorisch und bezogen auf die deutsche Kauffahrtei in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts bieten sich damit ungeahnte, dezidierte Einblicke, die zu vertiefen hier der Platz nicht ist, für die aber wenigstens drei Musterformulare in den Abb. 2 und 4 als Beispiel dienen sollen.

Genossenschaftlichem Denken und Handeln, wie es sonst etwa bei Parten-Reedereien anzutreffen war, entspricht der eine Verlagsangabe ersetzende Vermerk auf dem Titelblatt des Buches: *Auf Kosten guter Freunde.*

"In order to be able to determine what is just when special cases occur ..." "Der wohl instruirte Schiffer" – an eighteenth-century German-language manual of maritime law corresponding closely to board practice

Summary

The maritime-legal manual discussed here appeared during the second half of the eighteenth century in several editions. Those of 1769, 1771 and 1773 fail to mention the author by name although the latter contains an introduction by him. The 1792 edition, however, bears the name of Johann Andreas Engelbrecht as editor. Engelbrecht (1733–1803) lived in Bremen for many years, working first as a foreign-language correspondent and later as an assessor of averages, author of specialized literature on various law-related subjects and translator.

This work consists of a preface, three main sections and an appendix. The aim of the publication was to provide the shipmaster and maritime merchant with assistance in the settlement of his business transactions. The entire contents demonstrate a comprehensive knowledge of board practice. The three main sections are concerned with everything the master should take into account before, during and after the journey of a merchant ship. Aside from Roman law, the Swedish, Danish, Russian, Dutch, Hanseatic, Hamburg, Lübeck and Prussian territorial rights, to the extent that they are important for the seafaring merchant, are included.

The thirty-three samples contained in the appendix give the shipmaster and merchant practical help in the wording and completion of forms and official documents.