

650.9
P 800

Sammlung kaufmännischer Lehrbücher



Theorie und Praxis

des

Seehandels-

Geschäfts



Von

Professor R. Stern.

THE
JOHN GARRAN
LIBRARY



Sa
Metho

Unter
und in

È

auf Gru

Wirkliche
Redakteu

Sam
Was
Die für

Der

ier
ungs-

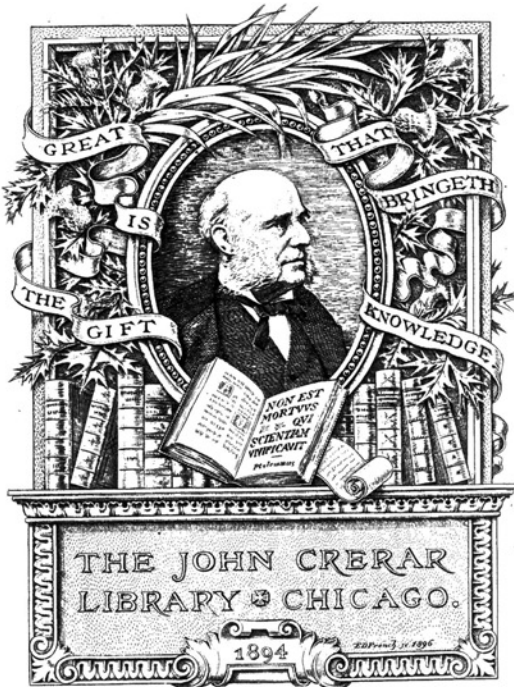
men
andels-

blätzen

ereines
istalten"

her

luss
estim-



— VORLESUNGEN ÜBER DIE ZUR ZEIT GELTENDE RECHT

Nach Vorträgen, gehalten im „Kaufmännischen Verein“ zu Leipzig,
von Syndikus H. Pils

Oktav — Broschirt — Preis: M 2,—

— (Die Sammlung wird fortgesetzt) —

Zu beziehen durch jede Buchhandlung oder gegen Einsendung des Betrages direkt vom
Verlag der Handels-Akademie Leipzig.

Theorie und Praxis

des

Seehandels-Geschäfts

Alle Rechte vorbehalten

Sammlung kaufmännischer Lehrbücher

Herausgegeben von der „Handels-Akademie Leipzig“
(Dr. iur. Ludwig Huberti)

Theorie und Praxis

des

Seehandels-Geschäfts

Eine übersichtliche Darstellung alles Wissenswerten über den

Seeverkehr

auf Grund eingehender Studien auf verschiedenen großen
Seehandelsplätzen

Bearbeitet von

Robert Stern

Wirklicher Lehrer an der staatlich subventionirten Handelslehranstalt
des Wiener Kaufmännischen Vereines

Redakteur der „Mitteilungen des Vereines der Lehrkräfte
an österreichischen Handelslehranstalten“

Preis M 3,75

Verlag der Handels-Akademie Leipzig
(Dr. iur. Ludwig Huberti)

„Schiffahrt und Seehandel sind die bedeutendsten
„Faktoren des volkswirtschaftlichen Lebens, der Grad-
„messer für den Unternehmungsgeist und den Wohlstand
„einer Nation.

„Je mehr sie blühen, je weitere Kreise der Erde
„sie umspannen, desto mehr wächst der Reichtum, das
„Ansehen und die Macht des betreffenden Volkes.“

Kontreadmiral a. D. **Reinhold Werner.**

Inhalts-Verzeichnis

- Vorrede
- Einleitung
- Der Hafen und seine Einrichtung
 - Die Ankunft des Seeschiffes im Hafen
 - I. Die Einbringung des Seeschiffes durch den Lootsen in den Hafen
 - II. Das Entlöschen (Entladen) der Schiffe
 - 1) Das Entlöschen in Leichterschiffen
 - 2) Das Entlöschen am Hafenkai
 - 3) Der Löschplatz
 - 4) Die Löschbereitschaftserklärung
 - 5) Die Löschzeit
 - Das Seeschiff im Hafen
 - I. Die Thätigkeit der Schiffsmakler
 - II. Verklarungen und zollamtliche Untersuchungen
 - III. Havarien und Dispachen
 - a) Allgemeines über Havarien und Dispachen
 - b) Havarien nach den York-Antwerpen-Regeln
 - c) Die York-Antwerpen-Regeln von 1890
 - d) Beispiel einer Dispache mit der dazu gehörigen Verklarung und Erläuterung der Schadensdistribution
 - IV. Die Seeversicherung
 - A. Allgemeine Grundsätze
 - B. Der Abschluss des Versicherungsvertrages
 - C. Verpflichtungen der Versicherten aus dem Versicherungsvertrage
 - D. Umfang der Gefahr
 - E. Umfang des Schadens
 - a) Der Totalverlust
 - b) Der Abandon
 - c) Die Partialschäden
 - F. Bezahlung des Schadens
 - V. Die Tarife für die Seefracht
 - als Beispiele erläutert: der Tarif des Norddeutschen Lloyd, Bremen und des Österreichischen Lloyd, Triest.
 - VI. Die Klassifikation der Seehandelsschiffe
- Das Ausrüsten und Beladen des Seeschiffes vor der Reise
 - I. Das Ausrüsten des Seeschiffes

II. Das Beladen des Seeschiffes

- a) Normen für das Beladen
- b) Das Recief
- c) Das Konnosament
Die Konnosaments-Klauseln
Konnosaments-Regeln der vereinigten Reedereien Hamburg,
Bremen und Lübeck
Konnosament-Formularien

III. Die Charte-partie

IV. Das Stauen

V. Das Garniren

Das Seeschiff auf der Reise

I. Die an Bord befindlichen Bücher und Dokumente

- a) behördlich vorgeschriebene Bücher und Dokumente
 - 1) das Schiffsjournal
 - 2) das Manifest
 - 3) der Messbrief
 - 4) der Registerbrief (Zertifikat)
 - 5) das Lohnabrechnungsbuch
 - 6) die Musterrolle
- b) in spez. Fällen vorhandene Bücher und Dokumente
 - a) das Kontobuch des Kapitäns
 - b) das Zertifikat für Deckladungen nach den Merchant shipping Acts für die Einfuhr in britischen Häfen

II. Bodmerei

III. Signale und Flaggen

IV. Hilfs-Bergelohn

(Beispiel: Erkenntnis eines Amtsgerichtes auf Zahlung eines Bergelohnes)

Die gesetzlichen Bestimmungen und Verordnungen für die deutsche und österr. Handelsmarine

A. Die Seegesetzgebung des Deutschen Reiches

I. Öffentliches Seerecht

- a) Zuständigkeit des Reiches in Schifffahrtsangelegenheiten
- b) Nationalität, Flagge, Registrierung und Vermessung der Seeschiffe
(Beispiel einer Eintragung in das Seeregister in Hamburg)
- c) Verhältnisse der Seeleute
- d) Gesetzliche Obliegenheiten des Reeders und Schiffers

II. Privatrecht

Allg. Deutsches Handelsgesetzbuch V. Buch (Titel I—II)

B. Die Seegesetzgebung Österreich-Ungarns

I. Öffentliches Recht

- a) Seepolizei
- b) Schiffsbau und Schiffsausrüstung
- c) Seediensbücher
- d) Schiffsdokumente

II. Privatrecht

Code Napoléon: Über den Seehandel (Titel I—X)

Vorwort

Wiederholt schon wurde in fachlichen Kreisen des Übeldes gedacht, daß ein so wichtiger Teil der kaufmännischen Wissenschaften, wie das Seehandels-Geschäft, in der fachlichen Literatur so gänzlich stiefmütterlich behandelt wird, ja daß nicht ein einziges Werk besteht, aus welchem derjenige, dem es nicht vergönnt ist in einer Seehandelsstadt selbst — etwa in dem Kontor einer Reederei — zu arbeiten, sich genügende Übersicht über die Technik dieser Geschäftsart verschaffen könnte.

Wol sind die hauptsächlichsten Momente des Seehandelsverkehrs in kaufmännischen Kompendien, so z. B. in der bestbekanntesten „Technik des Welthandels“ des Herrn Regierungsrates Dr. Rudolf Sonndorfer behandelt, doch kann in einem Werke, welches sich mit dem so bedeutenden Stoffe: „Technik des gesamten Handels“ befaßt, eine einzelne Materie naturgemäß nur mit Rücksicht auf Hauptsachen bearbeitet sein.

Um nun die aus dem vorhandenen theoretischen Material geschöpften Kenntnisse im Unterrichte geeignet zu verwenden und dieselben durch das Studium der Seehandlungspraxis zu erweitern, wendete sich der Verfasser im Vorjahre an die Niederösterreich. Handels- und Gewerbekammer, die ihm bereitwilligst ein Reisestipendium zum Besuche der Nord- und Ostseehäfen verlieh.

Durch das Entgegenkommen der Reeder, kommerz. Hafenbeamten, Seebehörden und konsularischen Vertretungen ist es dem Verfasser gelungen ein reichliches Fachmaterial zu sammeln und sich in allen Seehandlungsfragen an maßgebender Stelle eingehendst zu informieren.

Die vorliegende Arbeit enthält eine systematische Zusammenstellung dieses der Seehandlungspraxis entnommenen Materials; möge sie wolwollende Beurteilung finden und den Nutzen stiften, den mit ihr beabsichtigt

der Verfasser.

Einleitung

Es ist gewiß nur eine ganz natürliche Erscheinung, daß sich auf dem Gebiete des Seehandelswesens in den letzten Jahrzehnten ein machtvoller Umschwung vollzogen hat.

Die riesigen Fortschritte in allen Zweigen der Technik, die gänzliche Umwälzung auf allen sonstigen Gebieten des Verkehrs, sowie des Handels, sie mußten im Gefolge haben, daß auch der Seeverkehr in neue Bahnen gedrängt wurde.

Die unentwegte Entwicklung der Kapitalassoziation auf der einen Seite, das Sinken der Frachtsätze als Folge der neu entstandenen Konkurrenz auf der anderen Seite, sie führten zum Baue riesiger, kolossale Wassermengen verdrängender Dampfer, welche besser beladen werden können und die Reise schneller und sicherer und sohin auch wirtschaftlich vorteilhafter absolviren, während die Segelschiffahrt, die ihren Zweck nicht mehr wie im früheren Maße erfüllt, von Jahr zu Jahr an Bedeutung abnimmt.

Betrachten wir zum Nachweise des Gesagten die Statistik des deutschen Reiches.

Anfang des Jahres 1871 besaß Deutschland 4372 registrierte Segelschiffe von 900,361 Registertonnen und 147 Dampfer von 81,994 Registertonnen Nettoraumgehalt.

Anfang des Jahres 1896*), also 25 Jahre später, umfaßt die deutsche Kauffahrteiflotte 2524 registrierte Segelschiffe von 622,105 Registertonnen und 1,068 Dampfer von 879,936 Registertonnen Nettoraum; es hat sich sohin die Gesamtzahl der Schiffe um 20% vermindert, während die Anzahl der Registertonnen mehr als um 50% zugenommen hat.

Wie auf allen Gebieten des wirtschaftlichen Lebens der Großbetrieb die Hegemonie erringt, so verdrängt eben auch hier derselbe den kleinen Reedereibetrieb, der einst an den Küsten Europas blühte.

*) I. Vierteljahrsheft der Statistik des deutschen Reiches vom Jahre 1897.

Der Hafen und seine Einrichtung

Hafen ist ein an der Meeresküste, an einem See oder Strom liegender Anker- bzw. Liegeplatz für Schiffe aller Kategorien, behufs ihrer Beladung, Entladung, Aus- oder Abrüstung.

Die Mehrzahl der Häfen ist durch künstliche Bauten an jenen Stellen entstanden, welche von der Natur für die Zwecke einer Hafenanlage besonders begünstigt worden waren.

Vor allem ist bei künstlichen Häfen dafür gesorgt, daß der Ankergrund an der Reede, d. h. an jenem Orte unfern vom Gestade, an dem die Schiffe anlegen sollen, geeignet und entsprechend tief sei und daß die Hafentwände (Molos) und die Uferbefestigungen (Quais, Kaie) nach jeder Richtung eine gute Kommunikation ermöglichen.

Häfen, welche in hervorragender Weise den Handelszwecken dienen, heißen Handelshäfen.

Sie sind mit besonderen Einrichtungen versehen, welche das Ein- und Ausladen der Waren in die Schiffe ermöglichen bzw. erleichtern.

Zu diesen Einrichtungen gehören: Schuppen, Magazine, Schienenstränge, welche die Waggonen hart an die Schiffe heranbringen; ferner Docks und Krähne.

Docks sind künstlich angelegte Bassins, welche den Schiffen beim Ein- und Ausladen eine ruhige Lage gewähren.

Trockendocks liegen hart am Hafen und sind mit diesem durch Schleusenthore verbunden.

Liegt ein Schiff im Trockendock, so werden die Thore geschlossen und das im Dock befindliche Wasser mittelst Dampfpumpen entfernt.

Mit Schwimmdocks bezeichnet man große eiserne Kasten mit hohen Längsseiten und offenen Enden, in welche

das Schiff bequem ein- und ausfahren kann, wenn das Dock tief im Wasser liegt.

In diesem Falle ist der doppelte Boden des Schwimmdocks mit Wasser gefüllt. Wird dieses ausgepumpt, so füllen sich die Hohlräume mit Luft und es hebt sich das Dock, so daß das Schiff trocken liegt.

Krähne sind Maschinen, welche den Zweck haben, schwere Lasten in oder aus Waggonen bzw. Schiffen zu heben.

Große Krähne sind in der Regel aus Eisen konstruiert und werden mittelst Dampfkraft bewegt.

Für die Benützung der öffentlichen Krähne ist eine Gebühr zu entrichten.

So bestimmt beispielsweise die Hamburger Krahnordnung:

Die Oberaufsicht über die öffentl. Krähne hat die Deputation für Handel und Schifffahrt.

Die Benutzung der Krähne darf nur im Beisein des ständigen Krahnmeisters erfolgen.

Der Tarif zerfällt in 2 Abteilungen:

- a) Hebung einzelner Kollis 5, 10, 15 und 25 ö
(je nach dem Gewichte).
- b) Hebung größerer Gütermengen von 3000 kg an:
3 ö p. 100 kg .
Minimalatz \mathcal{M} 1,50.

Unter einem Freihafen versteht man einen inländischen Hafenplatz, der gänzlich außerhalb der Zollgrenzen belassen wird und somit nach jeder Richtung hin Zollaussland bildet.

Von einem sogen. Freihafenviertel unterscheidet er sich nur durch seine Ausdehnung auf die ganze Stadt.

Von dem Entrepôt, der zollfreien Niederlage endlich unterscheidet sich der Freihafen dadurch, daß zu ersterem keine Wasserfläche dazu zu zählen ist, während zu einem Freihafenviertel eine solche dazu gehört.

In Europa ist derzeit nur noch Gibraltar ein Freihafen.

In Hamburg ist ein kleines, 11,8 km umfassendes Freihafenviertel dem Zollgebiete nicht angeschlossen.

In Kopenhagen wurde 1894 ein Freihafenviertel eröffnet.

Hafengelder sind Gebühren, welche die Schiffe für die Benützung der Vorteile des Hafens zu bezahlen haben.

Die Verpflichtung zur Entrichtung dieser Gebühren tritt ein, sobald das Schiff im Hafen angekommen ist und mit Handelsoperationen, — das ist mit der Ein- oder Ausschiffung von Reisenden oder Waren — begonnen hat; es ist jedoch gestattet, dieselben erst bei der Abfahrt des Schiffes zu entrichten.

Diese Abgaben sind für das deutsche Reich im Gesetze v. 1. 7. 1872 betreff. die Konsulargebühren geregelt.

Beispiel einer Hafengebührenordnung:

Hamburg: Das Hafen- (Tonnen-) Geld ist für die in Hamburg ankommenden Schiffe nach dem Nettorau Gehalt derselben und zwar mit 10 ö per Kubikmeter zu entrichten.

Die Hälfte des Tonnengeldes, also 5 ö per Kubikmeter wird entrichtet 1) für ankommende Seeschiffe, welche nichts geladen haben als: Steinkohlen, Coaks, Bauholz, Cement, Eichenlohe, Gyps, Heringe, Kalk, Steine oder Torf; 2) für alle 120 Kubikmeter und darunter haltenden Seeschiffe; 3) für alle nicht aus der See in Hamburg eintreffenden Schiffe, die seewärts mit Ladung wieder abgehen und 4) für alle seewärts kommenden Schiffe, welche nichts als Ballast geladen haben, wenn sie mit Ladung von Hamburg abgehen.

Frei vom Tonnengeld sind Schiffe, die nichts als Ballast geladen haben, wenn sie in Ballast abgehen; Walfisch- oder Robbenfänger, Seeschiffe, welche blos nach Hamburg kommen, um dort auf Werften verzimmert zu werden; Schiffe, welche wegen Eisgangs, Unwetters oder Havarie wieder nach Hamburg zurückkehren, nachdem bereits für sie das Tonnengeld entrichtet wurde, wenn sie mit derselben Ladung wieder ausgehen.

Gesetz vom 27. 2. 1897, betreffend die österr. Hafengebühren:

Einheimische und diesen gleichgestellte fremde Dampfer zahlen für jede Nettotonne, wenn sie aus dem Auslande kommen, in einem bestimmten Kalenderjahre bei der ersten und zweiten Reise per Nettotonne 80 h , bei der dritten und vierten Reise 60 h , bei der fünften Reise, sowie bei etwaigen weiteren Reisen 40 h ; wenn sie aus dem Inlande kommen, ohne Rücksicht auf die Anzahl der Reisen, im Jahre 30 h . Segelschiffe mit einer Tragkraft bis 100 Tonnen zahlen, wenn sie aus dem Auslande kommen, 8 h , solche mit mehr als 100 Tonnen 20 h . Aus dem Inlande kommende Segler zahlen je nach dem Nettorau 4 bis 10 h .

Für die praktische Schifffahrt ist die Kenntnis der Einrichtung der Seehäfen von größter Wichtigkeit.

Zu diesem Zwecke bestehen Fachwerke, aus welchen hierüber das Wissenswerteste ersehen werden kann; dieselben heißen Hafen-Lexika.

Eines der bekanntesten ist das von W. T. Lundgreen, Kopenhagen.

Wir lassen im Nachstehenden, zur Illustration der Einrichtung eines solchen Werkes, die über Hamburg und Triest in diesem erbrachten Daten im Abdrucke folgen:

Aus dem Hafens-Lexikon

von W. T. Lundgreen, Kopenhagen

(Dasselbe enthält die Beschreibung von 25000 Hafensplätzen)

Name des Hafens	Lage des Hafens	Wassertiefe des Hafens in engl. Fuss (0,30,48 m) bei Flut	Wassertiefe des Hafens in engl. Fuss (0,30,48 m) bei Ebbe	Beschreibung des Hafens	Beschreibung der Einsegelung	Hafengelder (incl. Dockgelder)				
I	2	3	4	5	6	7				
Hamburg	an der Elbe	19	15	wohl geschützt; gut	durch Bänke erschwert	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;">£</td> <td style="width: 50%; text-align: center;">sh u. d</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">2</td> <td style="text-align: center;">4/—</td> </tr> </table>	£	sh u. d	2	4/—
£	sh u. d									
2	4/—									
Triest	am adriatischen Meere	hinreichend für Schiffe jeder Grösse	hinreichend für Schiffe jeder Grösse	zum Teil geschützt; ziemlich gut; geräumig	—	7 —/—				

8	Schlepp-Geleise	Lootsengelder		Sonstige Ausgaben (Leichterlohn, Stauerlohn, Maklergebühr, Konsulatsgebühr)			Proviant	Ausbesserung der Schiffe	Einfuhr	Ausfuhr
		£	s/h	d	£	s/h				
		9					11	12	13	14
nach Akkord, fixer Tarif nicht vorhanden	700 Tons	11	—	—	15	—	Guter Vorrat	Docks vorhanden; Ausbesserungen können ausgeführt werden	Bedeutende Dampfschiffstation; Telegrafestation	Bedeutende Dampfschiffstation; Telegrafestation
—	383 Tons	18	—	9	7	—	Guter Vorrat; die Preise sind mässig	Docks vorhanden; Ausbesserungen können ausgeführt werden	Bedeutende Dampfschiffstation; Telegrafestation	Bedeutende Dampfschiffstation; Telegrafestation

Die Ankunft des Seeschiffes im Hafen

I. Die Einbringung des Schiffes durch den Lootsen in den Hafen

Lootse ist ein in der praktischen Schifffahrt erfahrener Seemann, der die Aufgabe hat, am Eingange von Reeden, Häfen, Flußmündungen den einlaufenden Schiffen beizustehen bzw. sie „ein-“ oder „auszulootsen.“ — In einzelnen Staaten ist derselbe ein mit fixen Bezügen angestellter Beamter, in andern übt er seinen Beruf gewerbemäßig für eigene Rechnung aus.

Man unterscheidet zwischen Zwangs-Lootsen (compulsory pilots) und freiwillig an Bord genommenen Lootsen.

An der Elbe besteht beispielsweise die Institution der Admiralitätslootsen; diese führen das Schiff von Kuxhafen nach der Bösch; der Kapitän ist nicht verpflichtet, dieses Lootsen sich zu bedienen, er muß aber das Lootsengeld — das eine Staatsgebühr bildet — bezahlen. Hierauf kommt der Böschlootse, ebenfalls ein freiwillig zu nehmender Lootse an Bord und führt das Schiff nach Hamburg.

Hier übernimmt es der Hafenlootse und bringt es an den Löschplatz.

Dieser — ein Beamter des Hafenamtes — ist ein Zwangslotse.

Kommt er an Bord des Schiffes, muß der Kapitän ihm die Führung desselben überlassen.

II. Das Entlöschchen (Entladen) des Schiffes

1. Das Entlöschchen in Leichtern

Leichter (auch Lichter, Lichterschiffe) oder „Ever“, „Hulks“, „Hangars“; in Hamburg „Schuten“ genannt, sind kleine Fahrzeuge, welche einen Teil der Warenladung eines Schiffes aufzunehmen bestimmt sind, damit dieses einen geringeren Tiefgang erhalte und so seichtere Stellen leichter passiren könne.

Wenn im Konnosament (s. d.) bzw. in der Chartepartie (s. d.) nicht etwas anderes bestimmt ist, beginnt die Löschzeit ohne Rücksicht darauf, daß bereits ein Teil der Ladung in Leichter gebracht wurde, erst nach Ankunft des Schiffes im Hafen, bzw. nach Anordnung der Löschbereitschaft.

Nur bei Getreideladungen werden bisweilen die 1878 Black Sea Charterpartie berücksichtigt, nach welchen die

Löschzeit 24 Stunden nach gemeldeter Ankunft an der Leichterungsstelle beginnt.

Die Löschzeit wird nur durch die Fahrt von der Leichterungsstelle bis zum Löschplatz im Hafen unterbrochen. *)

2. Das Entlöschen am Hafenkai

An den meisten Hafенplätzen übernimmt die Kaiverwaltung die Verantwortlichkeit für die empfangenen Güter und haftet in derselben Weise, wie vorher der Schiffer dem Empfänger gegenüber zu haften hatte.

Der Kai übernimmt das gelöschte Gut für das Schiff in Gewahrsam und liefert sohin als Vertreter des Schiffers bzw. der Reederei die Güter an den Empfänger ab.

Wenn ein Empfänger einer Ware einen Anspruch wegen Beschädigung, oder Manko gegen das Schiff geltend machen will, so muß er bestimmte Förmlichkeiten beobachten.

Wenn er dies unterläßt, geht er seines Anspruches verlustig.

In Hamburg z. B. muß er bei der Handelskammer die Ernennung von Sachverständigen beantragen.

Diese müssen entweder vor der Übernahme der Güter durch den Empfänger, oder binnen 48 Stunden nach dem Tage der Übernahme wenn möglich unter Zuziehung der Gegenpartei die Besichtigung vornehmen.

In Antwerpen bestehen spezielle konzess. Unternehmungen zur Untersuchung der Warenqualität, Bemessung eines etwaigen Mankos und zum Entnehmen von Mustern. Eines der renommiertesten ist das Institut der „vieux Mesureurs“.

Auf Grund von Musterproben, welche das Institut „vieux Mesureurs“ versendet, werden mit vollständiger Beruhigung in ganz Belgien Abschlüsse gemacht.

Der Besitzer des Konnosaments sendet ein Exemplar an dieses Institut mit einem diesbezüglichen Auftrag zur Warenprüfung resp. Bemusterung.

*) Diese Unterbrechung findet ihre Begründung darin, daß während der Fahrt ja das Schiff nicht löschbereit sein kann.

Ein solcher Auftrag lautet beispielsweise:

Aux vieux Mesureurs

Laissez suivre à *Monsieur*

Charles Monier E/v.

un échantillon de la partie *Nr. 84 org. Daunbe*

..... du S. S. „Autriche“ de l'allége *Armida C/Roger*
du quai *Van Dyk*

Anvers, le 15. Mai 1897

Francois Blanche

Wenn nicht am Hafenkai gelöscht wird, sondern in Evers (Schuten, Hangars, Alléges), oder sonst zu Wasser, so trägt der Everführer die Verantwortung für etwaige Mängel der übernommenen Waren, insoferne er diese nicht auf dem Konnossement bzw. auf der Quittung vermerkt hat.

3. Der Löschplatz

Der Schiffer hat zur Löschung der Ladung das Schiff an jenen Platz zu bringen, welcher ihm vom Empfänger der Waren hiezu angewiesen wird.

Dieses Wahlrecht des Empfängers erlischt, wenn die Weisung nicht rechtzeitig erfolgte.

Im Falle der Schiffer vom Empfänger keine Weisung, oder eine ungeeignete erhalten hat, oder wenn das Schiff mit Stückgütern beladen ist, hat er am ortsüblichen Löschplatze anzulegen.

Insoferne keine besondere Abmachung getroffen wurde, werden die Kosten der Ausladung aus dem Schiffe seitens der Reederei, alle übrigen Kosten aber vom Ladungsempfänger bestritten.*)

4. Die Löschbereitschafts-Erklärung

Bei der Verfrachtung eines Schiffes im ganzen, oder eines verhältnismäßigen Teiles desselben hat der Schiffer, sobald er zum Löschen bereit ist, dies dem Empfänger und zwar dem Bekannten direkt, dem Unbekannten durch ortsübliche Verlautbarung zur Kenntnis zu bringen.

*) Zu den Kosten der Löschung, welche der Empfänger zu tragen hat, gehören auch die Kosten des Wagens oder Messens u. s. w. der Ladung, wenn die Fracht nach ausgeliefertem Gewicht oder Maß der Güter bedungen ist.

Handelt es sich dagegen um die Löschung von Stückgütern, so sind dieselben auf die Aufforderung des Schiffers ohne Verzug abzunehmen.

Hat der Befrachter Unterfrachtverträge über Stückgüter geschlossen, so gilt für den Frachtvertrag das, was für die Verfrachtung eines ganzen Schiffes bez. eines Schiffsraumes festgesetzt worden war.

Mit dem auf die Anzeige folgenden Tage beginnt die Löschezit.

5. Die Löschezit

Unter Löschezit versteht man jenen Zeitraum, innerhalb dessen das Gut vom Schiffer ausgeladen und zur Verfüging des Empfängers ans Land gebracht sein muß.

Bei Berechnung der Löschezit werden die Tage in fortlaufender Reihenfolge gezählt. Nicht in Anrechnung kommen jedoch die Sonn- und Feiertage; es sei denn, daß eine entsprechende gegenteilige Bestimmung im Konnossement resp. der Chartepartie enthalten wäre z. B. „running days“; — ununterbrochene Reihenfolge der Tage.

Ferner kommen nicht in Anrechnung die Tage, an welchen durch Wind und Wetter oder durch irgend einen anderen Zufall der Transport nicht nur der im Schiffe befindlichen, sondern jeder Art von Ladung von dem betreffenden Schiffe an das Land verhindert ist, also z. B. durch starkes Eis, so daß die Leichter, oder sonstigen Umladungsfahrzeuge nicht längsseits kommen oder sich nicht längsseits halten können.

Endlich kommen auch die Tage nicht in Anrechnung, an denen durch Wind und Wetter, oder durch einen Zufall die Ausladung aus dem Schiffe verhindert ist.

Ist die Dauer der Löschezit nicht festgesetzt, so wird sie durch die örtlichen Verordnungen des Löschhafens bestimmt.

Damit ein Tag als Löschtage zähle, muß das Schiff an dem ganzen Tage löscherbereit gewesen sein, denn wenn nicht aus dem Konnossemente resp. der Chartepartie folgt, daß nach Stunden gezählt werden solle, ist die Löschezit nur nach ganzen Kalendertagen zu berechnen.

Geringfügige, im gewöhnlichen Laufe der Dinge liegende Unterbrechungen der Arbeit wie z. B. die zeitweilige Unterbrechung wegen Riß der Kette eines Krahnens, oder ähnliches, schließen auf Seite des Schiffes nicht das Recht aus, den Tag als Löschtage mitzuzählen.

Ist eine Überliegezeit*) bestimmt, nicht aber die Dauer derselben, so beträgt diese 14 Tage.

Für die Überliegezeit erhält der Verfrachter in der Regel ein Liegegeld. Über das Liegegeld hinaus ist der Empfänger nur in dem Falle Vergütung zu leisten verpflichtet, als er die Löschung schuldhaft verzögert hat.

Als Beispiel für die Festsetzung der Löschbedingungen eines Hafens erbringen wir im Nachstehenden die:

Hamburger Bestimmungen über die Löschbereitschaftsanzeige und über die Löschzeit

Beginn der Löschzeit:

Bei der Verfrachtung des Schiffes im Ganzen hat der Schiffer, sobald er zum Löschen fertig und bereit ist, die in Gemäßheit des Art. 595 des Handelsgesetzbuches vorgeschriebene Anzeige dem Empfänger an einem Werktag bis um 2 Uhr nachmittags zugehen zu lassen.

Mit dem auf die Anzeige folgenden Werktag beginnt die Löschzeit.

Eine nach 2 Uhr nachmittags gemachte Anzeige gilt als rechtzeitig am folgenden Werktag beschafft.

Wenn der Empfänger dem Schiffer unbekannt ist, so muß die Anzeige durch öffentliche Bekanntmachung in hiesigen (Hamburger) Zeitungen erfolgen.

Die Handelskammer bestimmt diejenigen Blätter, in welchen die Bekanntmachung zu erlassen ist.

Dauer der Löschzeit:

Bei der Verfrachtung eines Schiffes im Ganzen, dessen Ladung an einen Empfänger geht, dauert die Löschzeit, wenn dieselbe beginnt in der Zeit

	vom 1. März bis 31. Okt.	vom 1. Nov. bis 28. bez. 29. Febr.
A. bei Segelschiffen:		
bis zur Größe von 30 gemessenen Register-Tonnen Netto Raumgehalt	3 Tage	3 Tage
von über 30—60	4 "	4 "
" " 60—100	6 "	7 "
" " 100—200	8 "	9 "
" " 200—300	9 "	10 "
" " 300—400	11 "	12 "
" " 400—500	13 "	14 "
" " 500—600	14 "	16 "
" " 600—700	15 "	17 "
" " 700—800	16 "	18 "
" " 800—900	17 "	20 "
" " 900—1000	18 "	21 "
und für jede weitere 100 Tonnen im Sommer und 75 Tonnen im Winter 1 Tag mehr.		

*) Französ.: surstarie, engl.: demurrage.

	vom 1. März bis 31. Okt.	vom 1. Nov. bis 28. bez. 29. Febr.
B. bei Dampfschiffen:		
bis zur Größe von 200 gemessenen Register-Tonnen Netto-Raumgehalt	3 Tage	4 Tage
von über 200—300	4 „	5 „
„ „ 300—400	5 „	6 „
„ „ 400—600	6 „	7 „
„ „ 600—800	7 „	8 „
und für jede weitere 200 Tonnen 1 Tag mehr.		

Über die Größe des Schiffes entscheidet die Angabe im Zertifikat beziehungsweise der Meßbrief und zwar der deutsche Meßbrief, insoweit die Anerkennung ausländischer Meßbriefe nicht vertragsmäßig gesichert ist.

Berechnung der Löschezit und Überliegezeit:

Bei Berechnung der Löschezit und Überliegezeit werden die Tage in fortlaufender Reihenfolge gezählt; insbesondere kommen in Anrechnung diejenigen Tage, an welchen der Empfänger durch Zufall die Ladung abzunehmen verhindert ist.

Nicht in Anrechnung kommen für die Löschezit:

- 1) die Sonn- und Feiertage,
- 2) die Tage, an denen durch Wind und Wetter, oder durch irgend einen anderen Zufall der Transport nicht nur der im Schiffe befindlichen, sondern jeder Art von Ladung von dem Schiffe an das Land verhindert ist,
- 3) die Tage, an denen durch Wind und Wetter oder durch irgend einen anderen Zufall die Ausladung aus dem Schiffe verhindert ist.

Für die Überliegezeit kommen dagegen alle Tage mit Ausnahme der zuletzt (sub 3) bezeichneten in Anrechnung.

Für jene Tage, welche bei der Löschezit bzw. Liegezeit nicht in Anrechnung kommen, ist Liegegeld nicht zu entrichten.

Entlöschung von Stückgütern:

Für die Entlöschung von Stückgütern gilt der Art. 605 des Handelsgesetzbuches und es hat der Empfänger dieselben auf die Aufforderung des Schiffers ohne Verzug abzunehmen.

Bekanntmachung, betreffend die Anzeige der Löschezit:

Die Anzeige der Löschezit an den unbekanntenen Empfänger hat zu erfolgen durch Bekanntmachung in dem „Hamburger Korrespondenten“, in den „Hamburger Nachrichten“, der „Hamburger Börsenhalle“.

Aus dem Kai-Reglement:

Wird am Kai entlösch, so ist für Güter, welche länger als zwei Werkzeuge lagern, die tarifmäßige Lagermiete zu entrichten. Die Kaiverwaltung hat aber das Recht, die Güter 24 Stunden nach geschehener Anzeige für Rechnung und Gefahr des Empfängers anderweitig zu lagern.

Unter Umständen kann es auch vorkommen, daß die Löschezit so rasch von statten geht, daß der Schiffer noch vor Ablauf der Liegetage den Löschezithafen zu verlassen

in der Lage ist. In diesem Falle bietet er — um größere Kosten zu ersparen — dem Verschiffer bez. Empfänger für die Bewilligung beschleunigter entlöschten zu dürfen eine Entschädigung an, welche Dispatch-money genannt wird.

Das Seeschiff im Hafen

I. Die Thätigkeit der Schiffsmakler

Schiffsmakler sind Makler in Seestädten, deren Geschäft es ist, für Schiffe Frachten abzuschließen und die Ein- und Ausklarirung derselben*) zu besorgen.

An den meisten Seeplätzen müssen die Ladungsempfänger, welche Güter aus ankommenden Schiffen zu empfangen haben, ihre Konnossemente dem Makler zur Abstempelung übergeben.

Durch diese Abstempelung wird dargethan, daß der Vorzeiger des Konnossements als Empfänger anerkannt und die Fracht entweder von ihm bezahlt, oder ihm kreditirt ist.

Eine der Hauptaufgaben des Schiffsmaklers bildet nämlich die Einziehung der Fracht, zu welcher er, ohne eine spezielle Vollmacht zu besitzen, durch seine Eigenschaft als Makler berechtigt erscheint. Da die Einziehung der Fracht Sache des Maklers ist und sich der Kapitän nicht darum zu kümmern hat, ob es am Platze ist, einem Empfänger seine Güter nur gegen sofortige Ausbezahlung der Fracht auszufolgen, oder ihm diese zu kreditiren, so erfolgt die Auslieferung seitens des Kapitäns oder seitens der Kaiverwaltungen ausschließlich gegen Einlieferung des abgestempelten Konnossements.

In Havariegrosse-Fällen hat der Schiffsmakler ebenso wie bei Abstempelung der Konnossemente zu prüfen, ob dem Empfänger die Güter ohne Zahlung oder Sicherstellung des darauf haftenden Havariegrosse-Beitrages ausgeliefert werden können, oder nicht.

Ohne Zahlung bez. Sicherstellung der Fracht darf der Makler die Güter nur an zweifellos zahlungsfähige Empfänger ausliefern lassen.

Der Empfänger braucht die Fracht nur Zug um Zug gegen Auslieferung der Güter zu zahlen.

Können Schiffsmakler und Empfänger sich über die Art und Weise, wie Zug um Zug erfüllt werden müsse, nicht einigen, so sind die Güter erst auszuliefern, sobald der Empfänger die Fracht hinterlegt hat.

*) Siehe diese.

An manchen Seeplätzen hat die Anzeigen über die Löschbereitschaft (s. d.) an Stelle des Kapitäns der Schiffsmakler den Empfängern zugehen zu lassen.

II. Verklarung und seeamtliche Untersuchung

Verklarung ist die Darlegung eines Unfalles, welcher sich während einer Seereise ereignet hat und die Beschädigung des Schiffes, oder der Ladung, das Einlaufen in einen Nothafen oder einen sonstigen Nachteil im Gefolge gehabt hat.

Der Führer des Schiffes — in seiner Verhinderung der im Range nächste Schiffsoffizier — hat die Verklarung ohne Verzug, entweder im Bestimmungshafen, oder bei mehreren Bestimmungshäfen in demjenigen, welchen das Schiff nach dem Unfälle zuerst erreicht, zu bewirken.

Der für die Verklarung vom Landgerichte festgesetzte Termin wird öffentlich bekannt gemacht.

Beispiel einer solchen Bekanntmachung:

Amtsgericht

Verklarung werden belegen:

1) Schiffer: W. West.
Dampfschiff: Admiral
Regelmäßige Tour: Hamburg—Ost-Afrika
am 12/8. 1896 2¹/₂ Uhr für die Aus- und Rückreise.

2) Auf Grund des Binnenschiffahrtsgesetzes vom 15/6. 1895.
Everführer: L. H. Tiedemann.
Schute: 2570.
am Mittwoch 12/8. 2¹/₄ Uhr über einen am 3. d. Mts.
bei Kuhwärder erlittenen Unfall.

Hamburg, 10/8. 1896 Das Amtsgericht Hamburg
Abteilung für Verklarungen

Zur Untersuchung von Seeunfällen, von welchen Schiffe betroffen werden, sind an den Küsten Seeämter errichtet.

Durch die Untersuchung sollen die Ursachen des Unfalles, sowie alle mit demselben zusammenhängenden Thatumstände ermittelt werden.

Insbesondere erstreckt sich die Untersuchung auf folgende Momente:

- 1) ob der Kapitän oder der Steuermann durch Handlungen oder Unterlassungen den Unfall, oder dessen Folgen verschuldet hat,
- 2) ob Mängel in der Bauart, Beschaffenheit, Ausrüstung, Beladung oder in der Besetzung des Schiffes, oder

- 3) ob Mängel des Fahrwassers, oder der für die Schifffahrt bestehenden Hilfseinrichtungen (der Seezeichen, des Lootsenwesens, der Rettungsanstalten), oder Handlungen und Unterlassungen der zur Handhabung dieser Einrichtungen bestimmten Personen den Unfall oder dessen Folgen herbeigeführt haben oder ähnliches.

Nach Schluß der Verhandlungen fällt das Seeamt über die Ursachen des Unfalles ein Erkenntnis.

III. Havarie und Dispache

a) Allgemeines über Havarie und Dispache

Mit dem Ausdrucke „Havarie“*) bezeichnet man alle Unkosten und Verluste, welche ein Schiff und dessen Ladung auf der Reise treffen.

Das Handelsgesetzbuch befaßt sich in erster Linie mit der Großen Havarie, d. h. mit jenen Schäden, welche dem Schiff, oder der Ladung, oder auch beiden zum Zwecke der Errettung beider aus einer gemeinsamen Gefahr von dem Schiffer oder auf dessen Geheiß von Jemandem vorsätzlich zugefügt werden, sowie auch die durch solche Maßregeln weiters verursachten Schäden (s. York - Antwerp - Rules; Regel II), desgleichen die Kosten, welche zu diesem Zwecke aufgewendet werden.

So liegt beispielsweise große Havarie vor, wenn: Waren, Schiffsteile oder Schiffsgerätschaften über Bord geworfen, Masten gekappt, Tauen oder Segel weggeschnitten, Anker, Ankertauen oder Ankerketten geschlippt oder gekappt worden sind; ferner wenn zur Erleichterung des Schiffes die Ladung ganz oder teilweise in Leichterfahrzeugen übergeladen wurde und zwar mit Rücksicht auf den Leichterlohn, weiters wenn das Schiff absichtlich auf den Strand gesetzt wurde oder in einen Nothafen eingelaufen ist.

Alle nicht zur großen Havarie gehörigen, durch einen Unfall verursachten Schäden und Kosten fallen unter die besondere Havarie. Diese wird von den Eigentümern des Schiffes und der Ladung, von jedem für sich allein getragen und unterscheidet sich von der großen Havarie dadurch, daß sie infolge unvorhergesehener Ereignisse, die Havarie große dagegen infolge eines menschlichen Willensaktes entsteht.

Von einer kleinen Havarie spricht man mit Rück-

*) Wol abgeleitet von dem arabischen Worte „*awâr*“: beschädigte Ware.

sicht auf die Unkosten der Schifffahrt, z. B. auch Lootsengeld, Hafengeld, Schlepperlohn, Stauerlohn etc.

Diese fallen mangels Verabredung dem Verfrachter zur Last.

Nach Ankunft des Schiffes im Bestimmungshafen, oder nach anderweitiger Beendigung der Reise, findet die Ermittlung der entstandenen Schäden statt, sowie die Verteilung derselben behufs entsprechender Beitragsleistung.

Diese Regulierung erfolgt durch die Dispache, zu deren „Aufmachung“ eigene gerichtlich bestellte Personen „Dispacheurs“ dienen.

Diese funktionieren oftmals gleichzeitig auch als Schiffsmakler (s. d.).

Die durch die Dispache festgesetzte Beitragspflicht haftet zunächst nur auf dem Gute und gewährt keinen persönlichen Anspruch.

Es kann daher auch der Eigentümer, oder sonstige Berechtigte zur Übernahme der Güter und Leistung des auf ihn entfallenden Beitrages gerichtlich nicht gezwungen werden.

b) Havarie nach den York-Antwerpener Regeln

Die Bestrebungen, die Havarie auf die Basis des internationalen Rechtes zu stellen, tauchten bereits in den 1860er Jahren auf und zwar gebührt das Verdienst dem „Verein für die Reform und Kodifikation des Völkerrechtes zu Liverpool“, nach jahrelanger, zielbewußter Arbeit eine Einigung der Vertreter der Seehandelskreise erzielt zu haben.

Im Jahre 1877 wurden auf Grund der Beschlüsse dieses Vereins zu Antwerpen zwölf Regeln („York-Antwerp-rules“) aufgestellt, nach welchen von da ab laut Konnossement die Havarieschäden behandelt werden sollten.

Hatten sich auch im Laufe der Jahre, seit Einführung dieser Rules, vielfach Zweifel über das Verständnis und die praktische Handhabung einzelner dieser Regeln ergeben, so mußte man doch im Allgemeinen denselben das Zeugnis ausstellen, daß seither die Zahl der Rechtsstreitigkeiten sich wesentlich vermindert hatte und daß sie ihrem Zwecke entsprachen.

Bei den späteren Konferenzen des obengenannten Vereins wurden Änderungen vorgeschlagen, welche zu der derzeit bestehenden Form der York-Antwerp-Rules 1890 führten *).

*) 18 Regeln (S. 26—32.)

c) Die York-Antwerpener Regeln vom Jahre 1890

Grundsätze der großen Havarie, angenommen von dem Kongreß der Gesellschaft für die Reform und Kodifikation des Völkerrechts zu Liverpool im Jahre 1890.

Regel I

*Seewurf von
Deckladung*

Kein Seewurf von Deckladung*) soll als große Havarie vergütet werden.

Jeder Aufbau, welcher nicht in das Gerippe des Schiffes eingebaut ist, soll als ein Teil des Decks des Schiffes betrachtet werden.

Regel II

*Schaden durch
Seewurf und zum
Zwecke der Er-
rettung aus gemein-
samer Gefahr
gebrachte Opfer*

Schaden, welcher dem Schiffe oder der Ladung, oder beiden, sei es durch ein zum Zwecke der Errettung beider aus einer gemeinsamen Gefahr gebrachtes Opfer, sei es durch Wasser, zugefügt wird, welches durch die Schiffsluken oder andere Öffnungen eindringt, nachdem zum Zwecke eines zur Errettung aus einer gemeinsamen Gefahr zu machenden Seewurfs die Luken geöffnet oder die anderen Öffnungen gemacht worden sind — soll als große Havarie vergütet werden.

Regel III

*Löschen eines
Feuers an Bord
des Schiffes*

Schaden, welcher dem Schiffe oder der Ladung, oder beiden, beim Löschen eines Feuers am Bord durch Wasser oder sonstwie zugefügt wird, einschließlich Schadens durch auf den Strand sitzen oder Anbohren eines brennenden Schiffes, soll als große Havarie vergütet werden, mit der Ausnahme, daß kein Ersatz für Schaden an solchen Teilen des Schiffes oder einer Bulkladung, oder an solchen einzelnen Kolli einer Ladung gegeben werden soll, welche selbst vom Feuer ergriffen gewesen ist.

Regel IV

*Kappen von
Schiffstrümmern*

Verlust oder Schaden durch Kappen der Trümmer oder Überbleibsel von Rundhölzern oder von anderen Sachen, welche durch Seeunfälle vorher weggeführt worden sind, sollen nicht als große Havarie vergütet werden.

Regel V

*Freiwillige
Strandung*

Wenn ein Schiff absichtlich auf den Strand gesetzt wird und die Umstände derartige sind, daß ohne diese Maßregel dasselbe unvermeidlich sinken, oder auf den Strand oder Felsen treiben würde, so soll Verlust oder Schaden, welche dem Schiffe, der Ladung und der Fracht, oder irgend einem dieser Gegenstände durch solches absichtlich auf den Strand setzen zugefügt worden, nicht als große Havarie vergütet werden.

*) Siehe S. 56.

*Freiwillige
Strandung*

Dagegen soll in allen anderen Fällen, in welchen ein Schiff zum Zwecke der Errettung aus einer gemeinsamen Gefahr absichtlich auf den Strand gesetzt wird, der daraus entstehende Verlust oder Schaden als große Havarie vergütet werden.

Regel VI

*Prangen;
Schaden an Segeln
oder Verlust von
Segeln*

Schaden an Segeln oder Verlust von Segeln oder Rundhölzern, oder von beiden, sollen als große Havarie vergütet werden, wenn sie zum Zwecke der Errettung von Schiff und Ladung aus einer gemeinsamen Gefahr durch forziertes Abbringen*) des Schiffes vom Grund herbeigeführt worden sind.

Dagegen sollen Verlust oder Schaden, welche dem Schiffe, der Ladung, der Fracht oder irgend einem dieser Gegenstände durch Prangen**) zugefügt wurden, während das Schiff flott war, in keinem Falle als große Havarie vergütet werden.

Regel VII

*Schaden an der
Maschine beim Ab-
bringen eines
Schiffes*

Schaden, welcher bei den Bemühungen, ein an Grund geratenes und in gefährdeter Lage befindliches Schiff abzubringen, der Maschine und den Kesseln desselben zugefügt wird, soll in großer Havarie vergütet werden, wenn der Schaden nachweislich die Folge eines zur Ausführung gebrachten Entschlusses ist, das Schiff zum Zwecke der Errettung desselben und der Ladung aus einer gemeinsamen Gefahr, auf die Gefahr solches Schadens hin abzubringen.

Regel VIII

*Kosten der Leichterung
und Schaden
infolge der Leichterung
eines an
Grund geratenen
Schiffes*

Wenn ein Schiff an Grund geraten ist und, um dasselbe wieder abzubringen, Ladung, Kohlen und Schiffsausrüstung oder einzelne dieser Gegenstände gelöscht werden, so sollen die entstandenen Extrakosten der Leichterung, Leichtertermiete und der etwaigen Wiederverladung, sowie der dadurch erlittene Verlust oder Schaden als große Havarie vergütet werden.

Regel IX

*Verbrauch von
Ladung; Schiffsinventar
u. Schiffsausrüstung als
Brennmaterial*

Ladung, Schiffsinventar und Schiffsausrüstung, bezw. der eine oder andere dieser Gegenstände, welche unvermeidlicher Weise zum Zwecke der Errettung von Schiff und Ladung aus einer gemeinsamen Gefahr, während der Dauer der Gefahr als Brennmaterial haben verbrannt werden müssen, sollen dann (aber auch nur dann) als große Havarie vergütet werden, wenn ein reichlicher Vorrat von Brennmaterial an Bord genommen war; — doch soll der Wert der Kosten,

*) Weiterbringen.

**) Die durch übermäßige Anstrengung der Segel verursachte Beschädigung.

*Verbrauch von
Ladung; Schiffs-
inventar u. Schiffs-
ausrüstung als
Brennmaterial*

*Kosten im
Nothafen*

welche nach Schätzung verbraucht worden sein würden — berechnet nach dem Marktpreise am letzten Abgangsort des Schiffes zur Zeit der Abreise — dem Reeder belastet und der großen Havarie gutgebracht werden.

Regel X

a) Wenn ein Schiff durch Seeunfälle, Opfer oder andere außergewöhnliche Umstände gezwungen worden ist, zur Vermeidung einer dem Schiffe und der Ladung, drohenden gemeinsamen Gefahr in einen Nothafen einzulaufen, bezw. einen Zufluchtsort anzulaufen, so sollen die Kosten des Einlaufens in solchen Hafen, bezw. des Anlaufens eines solchen Platzes als große Havarie vergütet werden; und wenn das Schiff von dort mit seiner ursprünglichen Ladung oder einem Teil derselben weiter gesegelt ist, so sollen die entsprechenden Kosten des Auslaufens aus solchem Hafen, bezw. der Aussegelung von solchem Platze, welche eine Folge des Einlaufens bezw. der Rückkehr sind, ebenfalls als große Havarie vergütet werden. *)

b) Die Kosten der Entlöschung eines Schiffes im Abladehafen bezw. am Abladeplatz, im Ordrebez. Anlaufhafen **) oder Nothafen, sollen als große Havarie vergütet werden, falls die Entlöschung zur Vermeidung einer dem Schiffe und der Ladung drohenden gemeinsamen Gefahr, oder zu dem Zweck geschehen mußte, um die zur sicheren Fortsetzung der Reise erforderlichen Ausbesserungen von Schäden zu ermöglichen, welche das Schiff durch Opfer oder Unfälle während der Reise erlitten hatte.

c) In allen Fällen, in welchen die Kosten der Entlöschung eines Schiffes als große Havarie vergütet werden, sollen die Kosten des Wiederanbordbringens und der Stauung der Ladung an Bord des betreffenden Schiffes, sowie alle Lagerungskosten auf solche Ladung gleichfalls als große Havarie vergütet werden.

Wenn jedoch das Schiff kondemniert wird ***) , oder seine ursprüngliche Reise nicht fortsetzt, so sollen Lagerungskosten, welche erst nach dem Tage der Kondemnation des Schiffes oder des Aufgebens der Reise entstanden sind, nicht als große Havarie vergütet werden.

d) Wenn ein Schiff sich unter Havarie in einem Hafen oder an einem Platze befindet, wo es zugänglich ist, dasselbe so zu reparieren, daß es instande ist, seine ganze Ladung weiter zu befördern und, um Kosten zu ersparen, das Schiff entweder von dort nach einem andern Reparatur-

*) S. Beispiel auf S. 35.

**) Siehe S. 58.

***) Unter „Kondemnation“ versteht man das von Seite eines Prisengerichtes zugesprochene Recht auf ein von einem Kaper aufgebrachttes Schiff.

*Kosten im
Nothafen*

hafen, bezw. -Platz oder nach seinem Bestimmungs-
hafen geschleppt wird, oder die Ladung ganz oder
teilweise in ein anderes Schiff übergeladen, oder
auf andere Weise weiterbefördert wird, so sollen
die durch das Schleppen bezw. die Überladung
oder Weiterbeförderung entstandenen Extrakosten
(bis zum Betrage der ersparten Extrakosten) von
allen Beteiligten an der Unternehmung im Ver-
hältnisse zu dem Betrage der ersparten außer-
gewöhnlichen Kosten getragen werden.

*Heuer und Kost der
Schiffsbesatzung
im Nothafen*

Regel XI

Wenn ein Schiff unter den in Regel X er-
wähnten Umständen bezw. zum Zwecke der dort
erwähnten Reparaturen in einen Hafen eingelaufen,
bezw. einen Platz angelaufen ist oder dort aufge-
halten worden ist, so sollen die dem Schiffer, den
Schiffsoffizieren und der Schiffsmannschaft für die
Zeit des Extraaufenthaltes in solchem Hafen, bezw.
an solchem Platz bis zu dem Zeitpunkt, wo das
Schiff zur Fortsetzung seiner Reise in den Stand
gesetzt worden ist oder hätte in den Stand gesetzt
werden sollen, gebührende Heuer, sowie die Kosten
ihres Unterhaltes, für dieselbe Zeit als große Ha-
varie vergütet werden.*)

Wenn jedoch das Schiff kondemniert wird,
oder seine ursprüngliche Reise nicht fortsetzt, so
sollen die Heuer und die Kosten des Unterhaltes
des Schiffers, der Schiffsoffiziere und der Schiff-
mannschaft, welche erst nach dem Tage der Kon-
demnation des Schiffes oder des Aufgebens der
Reise entstanden sind, nicht als große Havarie
vergütet werden.

*Schaden an der
Ladung beim
Löschen*

Regel XII

Schaden oder Verlust an der Ladung, welche
während der Entlöschung, Auflagerung, Wieder-
einladung oder Verstauung entstehen, und eine
unvermeidliche Folge dieser Manipulationen sind,
sollen dann, aber auch nur dann, als große Ha-
varie vergütet werden, wenn die Kosten jener
betreffenden Maßregeln als große Havarie ver-
gütet werden.

*Abzüge von
Reparaturkosten*

Regel XIII

Bei der Aufmachung der großen Havarie
werden von den zu vergütenden Reparaturkosten
folgende Abzüge wegen des Unterschiedes zwi-
schen alt und neu gemacht, nämlich:

I. Bei Eisen- und Stahlschiffen:

Gerechnet vom Tage der ersten Registri-
rung bis zum Tage des Unfalles:

*) S. Beispiel auf S. 36.

*Abzüge von
Reparaturkosten*

Bis zu 1 Jahr alt (A)	{	Alle Reparaturkosten sind voll zu vergüten, mit Ausnahme derjenigen für das Malen und den Anstrich des Schiffsbodens, von welchem ein Drittel abzuziehen ist.
Zwischen 1 und 3 Jahren (B)	{	Ein Drittel ist abzuziehen von den Reparatur- und Erneuerungskosten am Holzwerk des Schiffskörpers, der Masten und Rundhölzer, an Mobiliar und Tapezirwerk, Geschirr, Metall- und Glaswaren, ferner an Segeln, Tauwerk, Seilen, Schoten und Trossen (ausgenommen solche von Draht und Ketten), Sonnensegeln, Schutzdecken und an Malerwerk. Ein Sechstel ist abzuziehen von Drahttauwerk, Drahtseilen und Drahttrossen, Ankerketten und anderen Ketten, Dampfwinden und deren Verbindungen, sowie Dampfkrähen und deren Verbindungen; andere Reparaturen sind voll zu vergüten.
Zwischen 3 und 6 Jahren (C)	{	Abzüge wie oben unter B, ausgenommen, daß ein Sechstel abzuziehen ist vom Eisenwerk der Masten und Rundhölzer und von Maschinen (einschließlich der Kessel und deren Montirung).
Zwischen 6 und 10 Jahren (D)	{	Abzüge wie sub C, ausgenommen, daß ein Drittel abzuziehen ist vom Eisenwerk der Masten und Rundhölzer, von den Reparatur- und Erneuerungskosten an allen Maschinen (einschließlich der Kessel und deren Montirung) und an allen Trossen, Seilen, Schoten und Tauwerk.
Zwischen 10 und 15 Jahren (E)	{	Ein Drittel ist abzuziehen von allen Reparatur- und Erneuerungskosten, mit Ausnahme des Eisenwerks des Schiffskörpers, der Cementirung und der Ankerketten, von welchen ein Sechstel abzuziehen ist. Anker sind voll zu vergüten.
Über 15 Jahre (F)	{	Ein Drittel ist abzuziehen von allen Reparatur- und Erneuerungskosten. Anker sind voll zu vergüten. Ein Sechstel ist abzuziehen von Ankerketten.
Im All- gemeinen (G)	{	Die Abzüge (ausgenommen bei Proviand, Ausrüstungsgegenständen, Maschinen und Ketten) richten sich nach dem Alter des Schiffes und nicht nach dem Alter desjenigen besonderen Theiles desselben, auf welchen die Abzüge Anwendung finden.

*Abzüge von
Reparaturkosten*

Im All-
gemeinen
(G)

Für Malen des Bodens ist nichts zu vergüten, wenn der Boden nicht innerhalb der letzten 6 Monate vor dem Tage des Unfalls gemalt worden ist. Von altem Material, welches repariert wird, ohne durch neues ersetzt zu werden und von Proviant- und Ausrüstungsgegenständen, welche nicht in Gebrauch gewesen sind, findet kein Abzug statt.

II. Bei Holz- oder Komposite-Schiffen:

Wenn ein Schiff zur Zeit des Unfalles, gerechnet vom Tage der Registrierung, unter einem Jahre alt ist, so findet ein Abzug wegen des Unterschiedes zwischen alt und neu nicht statt.

Nach diesem Zeitraum ist ein Abzug von einem Drittel zu machen mit den folgenden Ausnahmen:

Anker sind voll zu vergüten, Ankerketten sind einem Abzug von nur einem Sechstel unterworfen.

Von Proviant- und Ausrüstungsgegenständen, welche nicht in Gebrauch sind, ist ein Abzug nicht zu machen.

Metallbeschlag ist so zu berechnen, daß die Kosten eines gleichen Gewichts wie das Bruttogewicht des abgenommenen Beschlages zum Vollen vergütet werden, abzüglich des Erträgnisses des alten Metalls.

Nägeln, Filz und Arbeitslohn für die Erneuerung der Metallhaut sind einem Abzug von einem Drittel unterworfen.

Allgemeine Bestimmung für alle Schiffe:

Bei allen Schiffen sind die Kosten des Richtens verbogenen Eisenwerks einschließlich des Arbeitslohnes für Herausnehmen und Wiedereinsetzen zum Vollen zu vergüten.

Dockkosten, einschließlich derjenigen für die Benützung der Dockgerätschaften, sind voll zu vergüten.

*Vorläufige
Reparaturen*

Regel XIV

Kein Abzug wegen des Unterschiedes zwischen alt und neu ist zu machen von den Kosten für die vorläufige Wiederherstellung von als große Havarie zu vergütenden Schäden.

Frachtverlust

Regel XV

Frachtverlust, welcher durch Schaden oder Verlust an der Ladung entstanden ist, soll als große Havarie vergütet werden, wenn derselbe entweder durch einen Akt der großen Havarie verursacht worden ist, oder der Schaden, bzw. der Verlust an der Ladung selbst als große Havarie zu vergüten ist.

Betrag der Vergütung für Verlust oder Beschädigung an geopferter Ladung

Regel XVI

Der als große Havarie für Beschädigung oder Verlust an geopferten Gütern zu vergütende Betrag soll derjenige des Verlustes sein, welchen der Eigentümer der Güter dadurch erlitten hat, berechnet auf Grundlage des Marktwertes am Tage der Ankunft des Schiffes, oder am Tage der Finalisierung der Unternehmung.

Beitragspflichtige Werte

Regel XVII

Der Beitrag zur großen Havarie soll von dem wirklichen Werte der beitragspflichtigen Gegenstände am Ende des Unternehmens, zuzüglich des als große Havarie für geopfert Gegenstände vergüteten Betrages geleistet werden, wobei jedoch von den der Seegefahr ausgesetzt gewesenen Fracht- bzw. Überfahrtsgeldern des Reeders diejenigen Hafenkosten und Heuergelder abzuziehen sind, deren Aufwendung nicht erfolgt sein würde, wenn Schiff und Ladung zur Zeit des Havariefalles verloren gegangen wären und welche auch nicht als große Havarie vergütet worden sind; ferner kommen nach dem Werte der beitragspflichtigen Gegenstände alle diejenigen Kosten in Abzug, welche auf dieselben nach dem Havariefalle verwendet worden sind, mit Ausnahme solcher Kosten, welche als große Havarie vergütet wurden.

Dispachirung

Regel XVIII

Dispachirung

Soweit die vorstehenden 17 Regeln keine Bestimmung treffen, ist die Dispache in Übereinstimmung mit denjenigen Rechten und Gewohnheiten aufzumachen, welche für die Dispachirung maßgebend sein würden, wenn der Frachtvertrag die Klausel, nach welcher große Havarie in Übereinstimmung mit diesen Regeln zu bezahlen ist, nicht enthielte.

d) Beispiel einer Dispache mit der dazu gehörigen Verklarung und Erläuterung der Schadendistribution

Dispache

nach York-Antwerpen-Rules 1890

über die Havarie des Deutschen Dampfschiffes „Auguste“, Schiffer: Stolze auf der Reise von Philadelphia nach Hamburg.

Verklarung

Die am 21. Juni 1896 hierselbst belegte Verklarung lautet im Wesentlichen wie folgt:

Am 22. Mai 1896 ging die „Auguste“ mit einer Ladung Kaufmannsgüter, für Hamburg bestimmt, um 3 Uhr aus dem Hafen von Philadelphia ab.

In Fortsetzung der Reise trafen wir mäßige Winde

und schönes Wetter und es ereignete sich nichts von Bedeutung. Am 25. Mai um 7 Uhr 50 M. abends auf $42^{\circ} 18'$ N. B. und $51^{\circ} 46'$ W. L. brach mit einem furchtbaren Krach ein Tunnelschiff; die Maschine machte, ehe selbe zum Stehen gebracht werden konnte, mindestens doppelt so viele Umdrehungen, als wie gewöhnlich.

Das Schiff zitterte und dröhnte, als wenn es über Felsen führe.

Die beiden Bruchflächen des Schaftes rieben sich über einander fort und es wurden dadurch mehrere Lager im Tunnel fortgerissen.

Die Maschine wurde sofort zum Stehen gebracht, doch die Schraube wurde von dem sich noch in Fahrt befindlichen Schiffe herumgeschleudert, so daß das Schlagen noch einige Minuten anhält.

Es wurde sofort eine Drahttrosse um die Flügel der Maschine geworfen und selbige zum Stehen gebracht; sodann wurden die drei roten und die Seitenlaternen angebracht.

Nun wurden die nötigen weiteren Maßnahmen getroffen (— folgt die fachtechnische Darstellung derselben —).

Am 26. mittags um $11\frac{1}{2}$ h meldete der erste Maschinist, seine Maschine sei soweit klar, um ganz langsam angehen lassen zu können.

Wir dampften sehr vorsichtig weiter, mußten jedoch um 2 h die Maschine stoppen, da sich das Schlagen der Schraube und des Schaftes mehrte, so daß das ganze Hinterschiff vibrirte.

Es wurden nun neuerliche Einrichtungen getroffen (— folgt die Schilderung derselben —), worauf wir am 27. um 1 h nachmittags wieder langsam weiter dampften.

Bis 31. ereignete sich nichts Wesentliches, doch mehrte sich das Schlagen der Schraube derartig, daß ein weiteres Brechen derselben, oder des Schaftes befürchtet werden mußte, so daß wir beschlossen Queenstown als Nothafen anzulaufen.

Am 1. Juni wurde das Schlagen der Schraube so intensiv, als ob dieselbe losgegangen sei.

Es wurde gestoppt und nach entsprechenden Maßnahmen wieder weiter gefahren; doch erklärte der erste Maschinist wiederholt dem Kapitän, daß die Maschine, da sie nicht nach rückwärts arbeiten könne, nicht manövrirfähig sei und so beschloß dieser Falmouth als Nothafen anzulaufen, da sich die Außenreedee dieses Hafens, — ohne die Maschine rückwärts dirigiren zu müssen, — voraussichtlich erreichen lassen werde, während alle nahe liegenden Häfen mit Rück-

sicht auf den vorliegenden Fall ungünstig beschaffen sind und außerdem anscheinend die Witterung und der Wind sehr günstig bleiben.

Am 5. Juni mittags wurde beschlossen, einen Lootsen zu nehmen und Falmouth als Nothafen anzulaufen, da ein Fortsetzen der Reise durch den englischen Kanal und die Nordsee mit einer nicht manövrirfähigen Maschine, ohne fremde Hilfe — ohne Schiff, Ladung und Mannschaft in Gefahr zu setzen — unmöglich erschien.

Um 2^h erhielten wir einen Falmouth-Lootsen an Bord.

Nachdem derselbe durch den Kapitän von allem Nötigen in Kenntnis gesetzt war, erklärte der Lootse, daß er unter diesen Umständen außerhalb sämtlicher zu Anker liegenden Schiffe ankern müsse, womit der Kapitän einverstanden war.

Um 4^h 30' stoppten wir die Maschine, ließen das Schiff ganz auslaufen und gingen dann quer ab St. Antony-Point zu Anker.

Um 6^h ging der Kapitän zu Land und telegrafirte an seine Reeder, daß der hinterste Tunnelschaft und mehrere Lager gebrochen seien und daß ein Fortsetzen der Reise ohne fremde Hilfe unmöglich sei, worauf der Kapitän am anderen Tage die telegrafische Rückäußerung erhielt, daß der Schlepper „Priamus“ aus Hamburg zum Assistiren kommen werde.

Am 10. Juni um 9^h kam der „Priamus“ an, nahm in Falmouth Kohlen und ging selbigen Tages um 5^{1/2}^h nachmittags mit uns im Tau von der Reede von Falmouth ab. Im weiteren Fortgang unserer Reise schleppten wir unter Assistenz unserer eigenen Maschine ohne Vorfälle von Bedeutung durch den Kanal und die Nordsee und erreichten am 14. Juni um 4^{1/2}^h nachmittags den Hafen der Stadt Hamburg.

Der erste Maschinist Holberg deponirte weiter: die Maschine habe durch das außergewöhnliche Arbeiten mit dem gelaschten Schaft, um das Schiff aus seiner gefährlichen Lage und Manövrirunfähigkeit mit der Ladung nach dem Nothafen zu bringen, Schaden erlitten.

Der Kapitän Stolze erklärte: eine 90 Faden lange 4^{1/2}“ breite Stahltrosse sei zum Auffangen und zum Laschen der Schraube gebraucht worden und sei gebrochen. Dergleichen seien: eine 120 Faden lange 6zöllige Hanftrosse und eine 120 Faden lange Webeleine unbrauchbar geworden.

Die übrigen Deponenten erklärten die Angaben des Schiffers als richtig.

Der Schaden am Tauwerk, an den sonstigen Utensilien wurde auf *M* 1331,—

Das Schiff wurde ohne Berücksichtigung der Beschädigung der letzten Reise taxirt auf *M* 182000,—

Wegen der vorgenannten Ereignisse wird eine Dispache über die große Havarie nach York-Antwerp Rules 1890 wie folgt aufgemacht:


Dispache





Berechnung des Kapitals:

Die Ladung ist wie nachstehend bewertet mit: *M* 307760,—
 Das Dampfschiff „Auguste“ kontribuiert inkl. Vergütung in großer Havarie wie nachstehend mit „ 176235,—
 Die Fracht kontribuiert nach Abrechnung der Heuer u. s. w. mit „ 25555,—
zusammen *M* 509550,—

Berechnung der Havarie

Laut General-Rechnung des Herrn Rob. M. Sloman jr.	Schiff und Reederei	Große Havarie
Hamburg:	£ sh d	£ sh d
Kosten in Falmouth: (s. Regel X)		
Laut Abrechnung der Makler G. C. Fox & Comp., Falmouth:		
Lootsgeld	£ 4 sh 17 d 6	4 17 6
Notargebühren	„ 1 „ 15 „ 2	1 15 2
Für d. Protest	„ 7 „ 10 „ 7	7 10 7
Proviand	„ 2 „ 10 „ —	2 10 —
Bootsmiete		
Bar an den Kapitän für Land- gangsgelder und Zehrkosten	„ 6 „ — „ —	4 12 —
Telegramm und Porti	„ — „ 11 „ 6	— 11 6
Provision	„ 2 „ 2 „ —	2 2 —
	£ 25 sh 6 d 9	12 2 7
	<i>M</i> 20.41 ¹ / ₂ = <i>M</i> 517,26	<i>M</i> 247,61
<i>M</i> 247,61		<i>M</i> 269,65
An die Vereinigte Bugsir - Dampf- schiff-Gesellschaft:		
Bugsirlohn von Falmouth nach Hamburg für den Dampfer: „Priamus“ „ 4000,—		„ 4000.—
Transport <i>M</i> 4517,26	<i>M</i> 247,61	<i>M</i> 4269,65

	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>
Transport (s. Regel XI)	4517,26	247,61	4269,65
Monats-Kostgelder vom 6. bis 10. Juni 1897			
I. Monatsgelder:			
Schiffer, 2 Steuerleute, 4 Maschinisten und 21 Mann pro Mt.	<i>M</i> 2507,—		
somit $\frac{1}{6}$ Mt. =	<i>M</i> 417,85		
II. Kostgelder:			
35 Tage à <i>M</i> 3,60 =			
<i>M</i> 126,—			
105 " " " 1,50 =			
<i>M</i> 157,50	<i>M</i> 283,50		
	" 701,35		701,35
Taxirte Schäden:			
Wert der Stahltrossen, Hanftrossen und Webeleinen	<i>M</i> 1440,85		
ab Wert der am Bord befindlich. havar. Trossen	" 109,85		
	" 1331,—	318,28	1012,72
Ausbesserung			
Gebühren:			
Verklarung und Duplikat	" 41,45	10,—	31,45
Journal-Auszug	" 15,—		15,—
Taxation des Schiffes	" 120,—		120,—
" " Schadens am Tauwerk	" 46,—		46,—
Telegramme, Porto etc.	" 15,—		15,—
Havarie-Bedienung	" 6,60		6,60
Herrn Rob. M. Sloman jr. für seine Bemühungen			200,—
Wert der Ladung feststellen			17,70
Die Vervielfältigung der Dispache			82,—
Für die Aufmachung der Dispache			320,89
Den Armen zur Egalisirung des Prozentbetrages			4,90
der Distribution			6843,26
Distribution			
Vorstehende <i>M</i> 6843,26 sind auf das Gesamtkapital von <i>M</i> 509550.— zu verteilen.			
Dies ergibt $1,343\frac{3}{100}\%$.			
a) Die Ladung partizipirt an der Havarie wie folgt:			
Ladungsempfänger:		Wert:	Große Havarie:
E. Aschen & Co.			
120 Fässer Schmalz			
1 120 		16160,—	217,03
Ludwig Aschen & Co.			
Lot D. 8375 bsh. Mais	<i>M</i> 17500,—		
Lot A. 8375 " "	" 17500,—	35000,—	470,05
Transport		51160,—	687,08

		<i>M</i>	<i>"</i>	
	August Blumenthal	Transport	51160,—	687,08
AB	567	1 Kiste Orangenwasser	150,—	2,01
LN	F. W. Burchard			
	101 Stück	Walnußblöcke <i>M</i> 7000,—		
8859	„	Stäbe „ 1350,—	8350,—	112,14
	A. Bruntsch			
1—100	100 Fässer	Schmieröl	1460,—	19,61
	Louis Delius & Co.			
1	Kiste	Bücher	1915,—	25,72
W		Joh. Heckmann		
2796/303	8 Kisten	Maschinen-Garn	2500,—	33,58
	Herrmann & Theilnehmer			
EP	1/300	300 Fässer Paraffin <i>M</i> 16690,—		
EP	301/1100	800 „ Schmieröl „ 21145,—		
EP	1101/300	200 Kisten Paraffin „ 9205,—	47100,—	632,55
	A. T. Lühr			
P	30/5	6 Blöcke Pappelholz <i>M</i> 930,—		
P	1/6	6 „ „ „ 965,—	1895,—	25,45
	Paul Liesske			
KK	301/600	300 Faß Schmieröl <i>M</i> 7100,—		
ML	601/900	300 „ Schmierfett „ 25200,—		
QS	1/100	100 „ „ „ 8800,—	41100,—	551,97
	Maschinenöl Import-Aktien-Gesellsch.			
	1—100	100 Faß Schmieröl	2300,—	30,89
	Mineralölwerke Albrecht & Co.			
101/60	60 Fässer	Schmieröl	2000,—	26,86
	Moritz & Pincoffs			
1	Packet	Muster ohne Wert	—	
	Heinrich Neugebauer			
Lot B	8375	bush Mais	18765,—	252,01
	Heinrich Platow			
	1/10	10 Fässer Muschelschalen	210,—	2,82
	Louis Ritz & Co.			
R ^{co}	37	Kisten Nähmaschinen }	515,—	6,92
	4	„ Holzgriffe }		
	Rosenbacher & Co.			
198	Walnußblöcke	9000,—	120,87
	Röhlig & Co.			
BF	260	1 Kiste Musik-Instrumente	680,—	9,13
	Transport		189100,—	2539,61

		<i>M</i>	<i>M</i>
	Transport	189100,—	2539,61
	Ernst Schliemann		
◇ B	660 Fässer Schmieröl	13980,—	187,75
61/720	Uhlmann & Co.		
J & A. M. D.			
115	1 Kiste Garne	760,—	10,21
	Waren-Kredit-Anstalt		
Lot C. 8375	bush Mais	18740,—	251,68
	Rob. M. Slomann jr.		
Did. Signat.:	5650 Säcke Mehl	85180,—	1143,97
		<u>307760,—</u>	<u>4133,22</u>
b) Das Schiff partizipiert an der Havarie wie folgt:		176235,—	2366,84
c) Die Fracht partizipiert an der Havarie wie folgt:		25555,—	343,20

Totalübersicht:

Ladung:	Wert <i>M</i> 307760,—; Havarie <i>M</i> 4133,22
Schiff:	„ „ 176235,—; „ „ 2366,84
Fracht:	„ „ 25555,—; „ „ 343,20
Gesamtwert von Schiff, Ladung und Fracht	<i>M</i> 509550,—; Havarie <i>M</i> 6843,26

Probe:

$$1\frac{343}{1000}\% \text{ von } M 509550 = M 6843,26.$$

IV. Die Seeversicherung

A. Allgemeine Grundsätze

Gegenstand der Versicherung gegen Gefahren der Seeschifffahrt kann jedes in Geld schätzbare Interesse an einem Schiffe, oder an dessen Ladung sein.

Sonach erstreckt sich die Versicherung auf: das Schiff („Casco“); die Fracht („Cargo“); die Ladung; Überfahrts-, Bodmerei- und Havariegelder u. s. w.

Dagegen kann die Gehalts- resp. Lohnforderung („Heuer“) der Schiffmannschaft nicht in den Bereich der Versicherung einbezogen werden.

Zum Zustandekommen eines rechtsverbindlichen Versicherungsvertrages bedarf es der schriftlichen Vollziehung desselben nicht.

Die Anmeldung einer Versicherung kann entweder durch den Interessenten selbst erfolgen (Versicherung „für eigene Rechnung“), oder durch einen anderen (Ver-

sicherung „für fremde Rechnung“), oder es kann beim Versicherungsabschlusse unbestimmt gelassen werden, ob die Versicherung für eigene, oder für fremde Rechnung erfolgt (Versicherung für Rechnung: „wen es angeht“).

Der Versicherer ist bei der Versicherung für fremde Rechnung nur dann zur Schadensbegleichung verpflichtet, wenn bei Vertragsabschluß thatsächlich ein Auftrag des Versicherten zur Eingehung der Versicherung vorlag (sei es ausdrücklich, oder den Umständen nach stillschweigend), oder wenn dem Versicherer der Mangel eines solchen Auftrages bekannt war.

Den Versicherungswert bildet der volle Wert des versicherten Gegenstandes.

Übersteigt die Versicherungssumme diesen Wert („Übersicherung“), so hat die Versicherung mit Rücksicht auf diesen Mehrbetrag keine Giltigkeit.

Übersteigt im Falle eines gleichzeitigen Abschlusses verschiedener Versicherungsverträge der Gesamtbetrag der in den Policen genannten Summen den Versicherungswert, so haben alle Versicherer zusammen bloß den Schaden in der Höhe des Versicherungswertes zu decken und zwar jeder Einzelne für so viele Prozente, als seine Versicherungssumme Prozente des Gesamtbetrages der in den Policen genannten Summen bildet.

Durch Übereinkunft der Parteien kann der Versicherungswert auch auf eine bestimmte Summe (Taxe) festgestellt werden. („Taxirte Police“).

Als Versicherungswert eines Schiffes gilt, wenn die Parteien nicht eine andere Grundlage für die Schätzung vereinbart haben, der Wert, welchen das Schiff mit seinem Zubehör in dem Zeitpunkte hat, in welchem der Versicherer das Risiko übernimmt.

Als Versicherungswert der Ladung gilt, wenn die Parteien nichts anderes bedungen haben, derjenige Wert, welchen die Güter am Orte und zur Zeit der Abladung haben, unter Hinzurechnung aller Kosten bis an Bord und einschließlich der Versicherungskosten.

Die Fracht kann im Ganzen, oder in Teilen versichert werden.

Ist nicht bestimmt, ob die Brutto- oder die Nettofracht versichert sei, so gilt die Bruttofracht als versichert. Ist vereinbart, daß die Nettofracht versichert sein solle, so gelten als solche in Ermangelung anderweitiger Verabredungen zwei Dritteile der Bruttofracht.

Wenn die Fracht der Hinreise und die der Rückreise unter einer Versicherungssumme versichert sind, so werden, insoferne nichts anderes fixirt ist: ein Drittel auf die Fracht der Hinreise und zwei Dritteile auf die Fracht der Rückreise gerechnet.

Der imaginäre Gewinn kann sowol selbständig versichert, als auch bei der Versicherung der Ladung mitversichert werden.

Bei der Mitversicherung wird der imaginäre Gewinn als mit zehn Prozent des Versicherungswertes der Güter versichert betrachtet.

Die Bodmereigelder können einschließlich der Bodmereiprämie zur Versicherung angemeldet werden.

Fehlt bei der Versicherung von Bodmereigeldern die Angabe, welche Gegenstände verbodmet sind, so wird angenommen, daß die Bodmereigelder auf Schiff, Fracht und Ladung versichert sind.

B. Der Abschluß des Versicherungsvertrages

Der Versicherungsnehmer ist verpflichtet bei Abschluß der Versicherung, dem Versicherer, alle ihm bekannten besonderen Umstände mitzuteilen, welche geeignet sein könnten, auf die Entscheidung des letztgenannten bezüglich Annahme, oder Zurückweisung des Versicherungsantrages Einfluß zu üben.

Wird diese Verpflichtung seitens des Versicherungsnehmers nicht erfüllt, so ist der Vertrag für den Versicherer nicht verbindlich.

Insbesondere hat der Versicherungsnehmer beim Abschluß des Versicherungsvertrages anzugeben:

- 1) den Gegenstand der Versicherung,
- 2) den Namen des Schiffes,
- 3) den Abgangs- resp. Abladungsort,
- 4) den Bestimmungsort.

Die Verpflichtung zu besonderen Anzeigen besteht für nachfolgende Fälle:

a) Hat ein Schiff Freiheit, auf seiner Reise nach dem angegebenen Bestimmungsorte andere Häfen oder Reeden anzulaufen, so muß dies bei der Versicherungsnahme angezeigt werden, widrigenfalls das Risiko des Versicherers mit dem Momente endet, als das Schiff einen anderen Kurs nimmt.

b) Ist bei der Versicherung auf Schiff oder Fracht dem Versicherer nicht angezeigt worden, daß das Schiff aus Eisen konstruirt sei; oder daß es in Ballast mit Salz,

Knochen, Guano, Steinen, Kohle, Gyps oder raffiniertem Petroleum fahre, so hat der Versicherer im Schadenfalle bloß die Hälfte von dem zu zahlen, was er nach Maßgabe der Versicherung in ordentlicher Weise hätte zu vergüten gehabt.

c) Ist bei der Versicherung auf Schiff oder Fracht dem Versicherer nicht angezeigt worden, daß in dem Schiffe Kalk, Rohöl oder eine sonstige, der Explosion ausgesetzte Substanz verladen sei, so ist die Versicherung für den Versicherer nicht verbindlich und die Prämie verfallen; — ein Gleiches tritt ein, wenn das Schiff bis auf mehr als ein Drittel seiner Tragfähigkeit mit Roheisen, Blockeisen oder Eisenbahnschienen belastet ist und dies dem Versicherer verschwiegen wurde.

C. Verpflichtungen des Versicherten aus dem Versicherungs-Vertrage

Die Prämie ist — wenn nichts anderes bedungen wurde — sofort nach Abschluß des Vertrages und wenn eine Police verlangt worden war, gegen Aushändigung dieser fällig.

Bei Versicherungen für fremde Rechnung ist in erster Linie der Versicherungsnehmer zur Zahlung der Prämie verpflichtet und nur wenn dieser aus irgend einem Grunde zur Einhaltung seiner Verbindlichkeit nicht angehalten werden kann, ist der eigentliche Versicherte zur Zahlung der Prämie verpflichtet.

Bei den im Auftrage und im Namen des Versicherten abgeschlossenen Verträgen, ist ohne weiteres der Versicherte zur Zahlung der Prämie verpflichtet.

Wird, bevor die Gefahr für den Versicherer zu laufen begonnen hat, die versicherte Reise aufgegeben, und statt derselben eine Reise nach einem anderen, als dem im Versicherungsvertrage vereinbarten Bestimmungshafen angetreten, so ist der Versicherer bei der Versicherung von Schiff und Fracht von jeder Haftung frei; bei anderen Versicherungen trägt der Versicherer die Gefahr für die andere Reise nur dann, wenn die Veränderung der Reise weder von dem Versicherten, noch im Auftrage oder mit Genehmigung desselben bewirkt ist.

Bei der Versicherung von Gütern ohne Bezeichnung des Schiffs oder der Schiffe „in unbestimmten, oder unbenannten Schiffen“ muß der Versicherte, sobald er Nachricht über Abladungen, resp. über die Ankunft von Gütern, auf welche die Versicherung validirt, erhält, hievon unverzüglich dem Versicherer Mitteilung machen.

Verschweigt der Versicherte die Abladung oder den Empfang solcher Güter, oder gibt er deren Wert wesentlich unrichtig an, so ist die Versicherung erloschen, die Prämie verfallen und der Versicherer ohne Verantwortlichkeit für den Schaden.

Jeder Unfall muß, sobald der Versicherungsnehmer oder der Versicherte — insoferne dieser von der Versicherung Kenntnis hat — Nachricht von demselben erhält, dem Versicherer angezeigt werden, widrigenfalls der Versicherer befugt ist, von der Entschädigungssumme jenen Betrag abzuziehen, um welchen dieselbe bei rechtzeitiger Anzeige sich gemindert hätte.

Der Versicherte ist verpflichtet, wenn ein Unfall sich zuträgt, sowol für die Rettung der versicherten Objekte, als für die Abwendung größerer Nachteile thunlichst zu sorgen.

Er hat jedoch nach Thunlichkeit vorher mit dem Versicherer über die erforderlichen Maßregeln Rücksprache zu nehmen.

Insbesondere hat er in allen Fällen schwerer Havarien mit demselben dasjenige, was den Umständen nach zum Besten des Schiffs, zur Rettung und Reparatur desselben, zur Bergung und Erhaltung der geretteten, beschädigten und zur Weiterbeförderung der unbeschädigten Güter am geeignetsten und zweckmäßigsten ist, zu verabreden.

D. Umfang der Gefahr

Wenn nicht ein Anderes vereinbart worden ist, so gilt die Versicherung gegen alle Gefahren, welchen Schiff und Ladung während der Dauer der Versicherung ausgesetzt sind; insbesondere gegen die Gefahr der Elementarereignisse und der sonstigen Seeunfälle (Eindringen des Seewassers, Strandung, Schiffbruch, Sinken, Feuer, Blitz, Erdbeben oder Beschädigung durch Treibeis); ferner gegen die Gefahren des Krieges, Seeraubes, der Plünderung und gegen die Gefahr der Schiffs-Kollision.

Der Versicherer trägt keine Verantwortung für den Schaden, welcher durch die natürliche Beschaffenheit der Güter, namentlich durch inneren Verderb, Schwinden u. dgl., oder durch mangelhafte Verpackung entsteht, oder an diesen durch den Schiffsdunst, oder durch Ratten bezw. Mäuse verursacht wird.

Bei der Versicherung auf Schiff und Fracht trägt der Versicherer keine Verantwortung für den Schaden, der etwa

entsteht, wenn ein Schiff in einem nachweisbar nicht seetüchtigem oder überladenen Zustand in See gesandt wurde, oder wenn es nicht gehörig ausgerüstet war.

Bei der Versicherung eines Schiffes für eine bestimmte Reise beginnt die Gefahr für den Versicherer mit dem Zeitpunkte, in welchem mit dem Einnehmen der Ladung oder des Ballastes begonnen worden war und endet mit dem Zeitpunkte, in welchem die Löschung der Ladung oder des Ballastes im Bestimmungshafen beendet ist.

Wird die Löschung von dem Versicherten ungebührlich verzögert, so endet die Gefahr mit dem Zeitpunkte, in welchem die Löschung beendet sein wird, falls ein solcher Verzug nicht stattgefunden hätte.

Bei der Versicherung von imaginärem Gewinne oder von zu verdienenden Provisionen und Courtagen beginnt die Gefahr mit dem Zeitpunkte, in welchem die Güter zum Zwecke der Einladung in das Schiff, oder in die Leichterfahrzeuge vom Lande weggebracht werden und endet mit dem Zeitpunkte, in welchem diese im Bestimmungshafen wieder an das Land gelangen.

Bei der Versicherung der Fracht beginnt und endet die Gefahr, welcher das Schiff und dadurch auch die Fracht ausgesetzt ist, mit demselben Zeitpunkte, in dem die Gefahr bei der Versicherung des Schiffes für dieselbe Reise beginnen bzw. enden würde.

Bei der Versicherung von Bodmerei- oder Havariiegeldern endlich beginnt die Gefahr mit dem Zeitpunkte, in welchem die Gelder vorgeschossen sind, oder wenn der Versicherte selbst die Havariiegelder verausgabt hat, mit dem Zeitpunkte, in welchem dieselben verwendet sind.

Mit Rücksicht auf die Havarie fallen dem Versicherten vor allem die Beiträge zu dieser zur Last; weiteres in den Fällen, in welchen das Schiff entweder nur mit Gütern des Reeders oder in Ballast fuhr, die Aufopferungen, welche zur großen Havarie gehören würden, wenn das Schiff Güter anderer Personen als des Reeders an Bord gehabt hätte und endlich die sonstigen zur Rettung, sowie zur Abwendung größerer Nachteile zweckmäßig aufgewendeten Kosten.

Der Versicherer haftet für den Schaden nur bis zur Höhe der Versicherungssumme; er hat jedoch die für die Rettung des versicherten Gegenstandes, für die Abwendung größerer Nachteile oder für die Ermittlung und Feststellung des Schadens verauslagten Kosten vollständig zu erstatten,

wenn auch hierdurch die im Ganzen zu erstattende Vergütung die Versicherungssumme übersteigt.

Der Versicherer ist nach Eintritt eines Unfalles berechtigt, durch Zahlung der vollen Versicherungssumme, sich von allen weiteren Verbindlichkeiten aus dem Versicherungsvertrage zu befreien, insbesondere von der Verpflichtung, die Kosten zu erstatten, welche zur Rettung, Erhaltung und Wiederherstellung der versicherten Sachen erforderlich sind.

Dadurch soll verhütet werden, daß der Versicherer für einen Partialschaden mehr bezahlen müsse, als wenn die versicherte Sache gänzlich untergegangen wäre. Dem Versicherer ist es dadurch möglich, sich die Vornahme einer Reparatur wegen unverhältnismäßig hoher Kosten zu verbitten.

Besondere Havarien, wenn sie ohne die Kosten der Ermittlung und Feststellung des Schadens drei Prozent des versicherten Betrages nicht übersteigen, hat der Versicherer nicht zu ersetzen, wenn sie aber mehr als drei Prozent ausmachen, ohne Abzug der drei Prozent zu vergüten.

Diese Bestimmung, welche sich in der Anwendung mehr oder weniger modifizirt, in den Versicherungsrechten vieler Seestaaten findet, hat ihren Grund darin, daß unerhebliche, bei Seeunternehmungen vorkommende Schäden zu den Ereignissen gehören, auf die ein Jeder, der Schiff, oder Ladung der Seegefahr aussetzt, rechnen muß; würden sich stets nur Schäden geringfügigen Belaufes ereignen, so wird es der Seeversicherung gar nicht bedürfen.

Wenn der Vertrag mit der Klausel „für behaltene Ankunft“^{*)} abgeschlossen ist, so endet die Gefahr für den Versicherer schon mit dem Zeitpunkte, in welchem das Schiff im Bestimmungshafen am gebräuchlichen oder gehörigen Platze den Anker hat fallen lassen oder befestigt wurde.

Wenn der Vertrag die Klausel: „frei von Beschädigung außer im Strandungsfalle“^{**)} enthält, so haftet der Versicherer nicht für einen Schaden, welcher aus einer Beschädigung entstanden ist, ohne Unterschied, ob derselbe in einer Wertsverringerung oder in einem gänzlichen oder teilweisen Verluste und insbesondere darin besteht, daß die versicherten Güter gänzlich verdorben und in ihrer ur-

^{*)} In Bremen lautet diese Klausel: „für behaltene oder sichere Fahrt.“

^{**)} Wenn das Schiff unter nicht gewöhnlichen Verhältnissen der Schifffahrt, oder nur unter Anwendung außergewöhnlicher Maßregeln und mit großen Verlusten wieder flott wird.

sprünglichen Beschaffenheit zerstört den Bestimmungshafen erreichen.

E. Umfang des Schadens

a) Der Totalverlust

Ein Totalverlust des Schiffes, oder der Ladung liegt vor, wenn diese entweder zu Grunde gegangen, oder dem Versicherten ohne Aussicht auf Wiedererlangung entzogen sind.

Unter gleichen Umständen gelten: die Fracht, der imaginäre Gewinn, bezw. die Bodmerei- und Havariiegelder als total verloren.

Beim Totalverlust hat der Versicherer die Taxsumme der Versicherung, resp. den Versicherungswert in dem Ausmaße, in dem er sich für den Schaden verbindlich gemacht hat, zu zahlen.

Mit der Zahlung der Versicherungssumme gehen die Rechte des Versicherten an der versicherten Sache auf den Versicherer über.

b) Der Abandon

Unter Abandon versteht man die Abtretung der aus einem Versicherungs-Vertrage hervorgehenden Rechte.

Der am häufigsten vorkommende Fall des Abandonnens ist der, daß der Versicherte den Versicherer — wenn der Nachweis des Schadens nicht ohne weiteres zu führen ist, zur Auszahlung der Versicherungssumme dadurch zwingt, daß er ihm alle in Betreff des versicherten Gegenstandes zustehenden Rechte abtritt (abandonnirt); dazu ist der Versicherte jedoch nur berechtigt, wenn das Schiff verschollen ist, d. h. wenn es innerhalb einer längeren Frist — der Abandonfrist (4, 6, 9 oder 12 Monate vom Momente der Abreise an gerechnet), den Bestimmungshafen nicht erreicht hat und auch keinerlei Nachricht über dasselbe einlief.

Die Abandonerklärung muß rechtzeitig erfolgen und ist unwiderruflich; die vom Versicherten regelmäßig ausgestellte Bescheinigung, wodurch derselbe die ihm an den abandonnirten Gegenständen zugestandenene Rechte gegen Empfang der Versicherungssumme an den Versicherer überträgt, heißt Abandon-Revers.

c) Die Partialschäden

Wenn ein Schiff Beschädigung erlitten hat, so muß so bald als thunlich der Umfang des Schadens durch Sachkundige festgestellt werden.

Ist das Ergebnis dahingehend, daß das Schiff reparaturfähig sei, so hat der Versicherer den nach bestimmten technischen Grundsätzen ermittelten Schaden zu vergüten.

Geht das Ergebnis jedoch dahin, daß das Schiff reparaturunfähig sei, so ist der Versicherte befugt, das Schiff zum öffentlichen Verkaufe zu bringen und kann den Minderbetrag des Reinerlöses im Verhältnisse zum Versicherungswerte vom Versicherer fordern.

Wegen Reparaturunwürdigkeit dagegen ist der Versicherte nicht befugt, das Schiff für Rechnung des Versicherers zum Verkaufe zu bringen.

Wenn Beschädigung an versicherten Gütern sich zeigt, so muß schon die Eröffnung derselben, nicht minder müssen die Feststellung des Befundes und die Untersuchung, ob und wie weit Beschädigung anzunehmen und event. Seeunfälle der versicherten Reise beizumessen ist, wenn thunlich, unter Zuziehung des Versicherers, event. eines Vertreters desselben vorgenommen werden.

Das Seeschädigte muß vom Unbeschädigten getrennt werden; und zwar sind nicht nur die verschiedenen Kolli, sondern auch in dem Inhalt eines jeden Kolli die einzelnen beschädigten Stücke von den unbeschädigten zu trennen, wobei nur in Betreff solcher Waren eine Ausnahme gemacht werden darf, bei denen die Trennung nicht thunlich oder doch nicht üblich ist.

Das Seeschädigte muß ohne irgend welchen Verzug in öffentlicher Auktion verkauft werden.

F. Bezahlung des Schadens

In Fällen besonderer Havarie bedarf es bei Partialschäden, um den Versicherer in Anspruch nehmen zu können, einer amtlichen bzw. in ortsüblicher Weise aufzumachenden Schadensberechnung (Dispache s. d.).

Bei einem Totalverlust genügt in der Regel die Vorlegung der denselben nachweisenden Dokumente und einer seitens des Versicherten gemachten und mit Belegen versehenen Berechnung der aufgewendeten Kosten, sowie der etwa aus geretteten Gegenständen erlösten Beträge, welche von der Versicherungssumme in Abzug gebracht werden.

Sollte indeß diese Berechnung umfangreich und verwickelt sein, so ist auch bei einem Totalverlust der Versicherer berechtigt, bevor er sich über die Anerkennung oder Nichtanerkennung der Schadenssumme erklärt, die Aufmachung einer Dispache zu verlangen.

V. Die Tarife für die Seefracht

Bei Fixirung der Frachtsätze unterscheidet man zu meist zwischen Leichtgut (Maßgut) und Schwergut (Gewichtsgut).

Die Frachtsätze für Leichtgut sind in der Regel pro Ton of shipping = 40 Kubikfuß engl. angegeben, die Frachtsätze für Schwergut dagegen pro metrische Tonne (1000 kg) oder pro Ton weight [engl. Gewichtsstonne; 2240 engl. *℔*]*).

Die Frachtsätze verstehen sich entweder „in full“**, oder mit „Primage“, d. i. mit einem ca. 10–15% betragenden Zuschlage zur Normalfracht.

Um Beispiele zu erbringen, wollen wir die wichtigsten Punkte aus den Frachttarifen des Norddeutschen Lloyd, Bremen, und des Osterreichischen Lloyd, Triest, hier vorführen und erläutern.

Die Frachtsätze des **Norddeutschen Lloyd** verstehen sich „in full“ und zwar entweder für Kubikmeter oder pro metrische Tonne.

Alle Güter, welche pro Kubikmeter des verladenen Raumes mehr als 1000 Kilogr. wiegen, werden nach dem Gewichte verladen bzw. als Schwergut behandelt, alle Güter dagegen, welche pro Kubikmeter weniger als 1000 Kilogr. wiegen, sind als Leichtgut behandelt und werden nach dem Raume verladen.

Linie: **Bremen—New-York**

Tarif für Schnelldampfer

10 Dollars per Kubikmeter für: Konfektionsware, Kaufmannsgüter; Manufakturware, Mode- und Putzwaren.

7 Dollars 50 Cents für alle anderen Waren.

Tarif für reguläre Dampfer

Klasse I per Kubikmeter 2 Dollars 50 Cents

Rohwolle, Steingut, Spielwaren, Strohwaren und Thonwaren.

Klasse II per Kubikmeter 3 Dollars 50 Cents

Blumen, Blechgeschirre, Kolonialwaren, Konserven, Eisen- und Kurzwaren, Felle; Früchte, Holzwaren, Möbel, Papier, Wachs und Wolle.

Klasse III per Kubikmeter 5 Dollars

Baumwollwaren, Borsten, Bücher, Droguen, Federn, Galanteriewaren, Garne, Glaswaren, Knöpfe, Leder und Lederwaren, Leinewaren, Maschinen, Möbel, Porzellan, Weine, Liköre und Zuckerwaren.

*) 2240 engl. *℔* = 1016 Kilogr. s. Chartepartie.

**) ohne irgend einen Zuschlag.

Klasse IV per Kubikmeter 7 Dollars 50 Cent
Chemikalien, Halbseidewaren, Instrumente, Farbwaren, Teppiche,
Tuche.

Klasse V per Kubikmeter 10 Dollars
Kaufmannsgut, Manufaktur-, Mode- und Putzwaren.

Für Schwergut (über 1000 Kilogramme), sowie für alle hier nicht
aufgeführten Waren bleibt die Fracht besonderer Übereinkunft vor-
behalten.

Die Minimalfracht beträgt 3 Dollars.

Linie: **Bremen—Pernambuco**
—Bahia
—Rio de Janeiro
—Santos

nach Coruña } für alle Gattungen Waren per 1000 Kilogr. 15 Shillings.
und Vigo }
nach Oporto } " " " " " " " " 30 Mark.
und Lissabon }

nach Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro und Santos:

Klasse I. Seiden- und Halbseidewaren und andere feine Güter.

Klasse II. Wollen-, Leinen-, Halbwoollen-, Baumwollwaren bis 2000 Kilo-
gramm schwer.

Klasse III. Alle anderen Arten von Stückgütern.

Pernambuco Klasse I *M* 40,—, Klasse II *M* 35,—, Klasse III *M* 30,—.

Bahia " " 45,—, " " 40,—, " " 35,—.

Rio de Janeiro " " 40,—, " " 35,—, " " 30,—.

Santos " " 50,—, " " 40,—, " " 35,—.

Die Minimalfracht beträgt 20 Mark.

Auch die Tarife der Linien: Ostasien (Singapore, Batavia, Hongkong, Yokohama und Nagasaki) und Australien sind, wie oben nach Klassen abgestuft und es werden die Güter als Leicht- und Schwergut*) behandelt.

Der Norddeutsche Lloyd übernimmt auch Güter in Durchfracht gegen Bezahlung von Zuschlagsfrachtsätzen und gegen Ausstellung direkter Konnosaments.

Die Frachtsätze des **Oesterreichischen Lloyd** sind in Gulden Gold „in full“ angegeben und sind im voraus bei der Aufgabe des Guts zahlbar. Nachnahmen werden nicht angenommen.

Auf der Hauptlinie, der ostindisch-chinesischen, verstehen sich die Frachtsätze für Leichtgut pro Kubikmeter und für Schwergut pro 1000 Kilogr.

Der seit 1. Jänner 1896 in Kraft befindliche Spezialtarif lautet:

*) Stahl, Eisen, Metallwaren und Cement.

Benennung der Waren

	Ab Triest nach										
	Suez	Aden	Bombay	Kochbe	Co- lombo	Penang	Singa- pore	Madras	Cal- cutta	Hong- kong	Shanghai, Kobe
A. Arsenik, Blei in Blöcken, Bleiweiss, Cement, Chamotteziegel, Eisen in Stangen und Platten, auch Roheisen, Eisen-Nägel, Eisenbahnschienen, Eisen- und Stahldraht, Glas in Scheiben und Stangen, Griffel, Harz, Kartoffeln, Marmor roh und geschliffen, Mühl-, Schleif- und lithografische Steine, Pech, Pflastersteine, Pottasche, Schiefertafeln, Schrot, Schwefel, Stahl, Talkerde, Theer, Vitriol, Zink, Zucker.	8.—	8.—	8.—	9.—	10.—	12.—					
B. Bier, Blech, Bleistifte, Butter, Cassen eiserne und -Teile, Dachpappe, Druckerschwärze, Eisschränke, Eisen- und Stahlwaren, Essig, Farben, Fässer zerlegt, Fett, Garne, als: Baumwollgarn und Rothgarn, Gewebe aus Baumwolle in Ballen, Gasperlen, Glasprismen, Käse, Kerzen, Küchengeschirr aus Blech und Gusseisen, Kupferdraht, Lametta, Leim, Mineralwasser, Nadeln, Obst, Oel, Quecksilber, Seifen, Seilerwaren, Slegellack, Sprit, Steingutwaren, Tinte, Wein, Weinstensäure, Wische.	10.—	12.—	12.—	16.—	18.—	22.—					
C. Papier (mit Ausnahme von Cigaretten- und Seidenpapier, für welche ein Frachtszuschlag von 30/100 berechnet wird), Pappdeckel, Spielkarten, Tapetenpapier, Mehl, Cellulose, Ceresin.	10.—	11.—	11.—	14.—	16.—	20.—					
D. Blechwaren, Bürstenwaren, Caffeesurrogate, Chemikalien, Dochte, Drahtwaren, Felle, Fez, Galanteriewaren, Garne aller Art, exel, Baumwollgarn und Rothgarn, Gewebe aus Baumwolle in Kisten, Gewebe aus Hanf, Flachs, Jute und Wolle, Goldleisten, Gummiwaren, Hohlglaswaren, Holzdraht, Holzwaren, Hopfen, Hülsenfrüchte, Hüte aus Filz und Stroh, Knöpfe, Korbbaren, Kork und Korkwaren, Kurzwaren, Lampen und -Theile, Leder- und Lederwaren, Maschinen und -Theile bis zu einem Gewichte von 1000 Kg. und einem Volumen von 2 K.-M.), Möbel und -Theile, Nähmaschinen, Parfümerien, Parquetten, Säcke leere, Schirme und -Gestelle, Schuhwaren, Spielwaren, Strumpfwaren, Tapeten, Thon- und Töpferwaren, Trikotsagen.											
E. Zündhölzchen.											
F. Holz (nur auf direkte Dampfer zu verschiffen) bis 4 Meter Länge; über 4 Meter Länge 25/100 Zuschlag.	7.—	7.—	7.—	10.—	12.—	14.—					
Wagen per Stück { kleine	7.—	7.—	7.—	8.—	8.—	10.—					
Pferde per Stück	5.—	6.—	6.—	10.—	11.—	13.—					
Barschaften für je 100 Gulden (200.— K)	30.—	40.—	50.—	50.—	70.—	80.—					
Uhren, Bernstein und Bernsteinwaren, Bijouterien, Edelsteine, Elfenbein, Gold- und Silberwaren, Seidenwaren, Sammt, Seide, Peluche, für 100 Gulden der Wertsumme	20.—	30.—	40.—	40.—	50.—	60.—					
Wissenschaftliche Instrumente, Gemälde, Antiquitäten u. Kunstgegenstände aller Art, wenn deren deklarirter Wert 100 Gulden per Kg. beträgt, für je 100 Gulden der Wertsumme	80.—	80.—	80.—	90.—	100.—	150.—					
Minimalfracht per Kommissament	-25	-35	-35	-35	-40	-50					
Assekuranz für Waren und Wertgegenstände für je 100 Gulden (200.— K)	-80	-80	1.—	1.25	1.50	1.50					
" Zucker	-80	-80	1.—	1.25	1.50	1.50					
Assekuranz für Barschaften für je 100 Gulden (200.— K)	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—					
	-32	-48	-60	-65	-70	-75					
	-43	-65	"	"	"	"					
	-10	-14	-20	-20	-30	-30					
											-30 Shanghai
											-35 Kobe

*) Die Minimalfracht für ein Kommissament beträgt 3 Goldgulden. = 7 K 08 h.

VI. Die Klassifikation der Seehandelsschiffe

Sowol beim Chartern, als auch beim Versichern der Schiffe ist die Feststellung der Seetüchtigkeit derselben von größter Bedeutung.

Die Klassifikation erfolgt durch spezielle, zu diesem Behufe geschaffene Institutionen, von welchen der Britische Lloyd in London und das Bureau Veritas in Paris die bedeutendsten sind. *)

Diese Institute besitzen in allen Hafenstädten Sachverständige; auf Grund der Untersuchungen und Gutachten derselben geben sie jährlich Register heraus, aus welchem die Qualität der untersuchten oder unter Aufsicht der Experten gebauten Seehandelsschiffe zu entnehmen ist.

Im Nachfolgenden erbringen wir ein Beispiel über die Daten, welche ein solches Register enthält und wählen hiezu das Register des Bureau Veritas:

Beispiel aus dem Klassifikationsregister des „Bureau Veritas“, internationale Gesellschaft für Schiffsklassifikation

1	2	3		4	5	6
†	1	„Adelina“ Flourys		(12.86)	14—4 ³ / ₈ A	1.1
—	2	„Abdallah“ Danic		(9.88)	11—10 ³ / ₈ P	1.1
†	3	„Aarvak“ Bull-Larsen u. s. w.		(11.85)	12.— ³ / ₈ L	1.1

7	8	9	10	11	12
BK.	221	Frs.	1870	Nantes (Clairgeau)	Ch. frg. Dz. Z 85
Slp.	31	Frs.	1888	Paimpol (Silvia)	C—or. Ht. S. P. P. ch fr. S—A crb.
Glt.	299	Nrw	1885	Kragew (J. Nielsen)	P. PP. C. ch. m. frg. d. fl m. 5.89

13			14	15	16	17
<u>29.6</u>	<u>7.8</u>	<u>3.84</u>	Paimpol	Flourys	St—M	87
95.2	25.7	12.7				
<u>16.—</u>	<u>4.4</u>	<u>2.76</u>	Paimpol	St. James	Dk	89
52.6	14.5	7.7				
<u>37.8</u>	<u>7.9</u>	<u>3.72</u>	Kragew	P. A. Grøgaard	Ld	89
124	26.—	12.3				

*) Sonstige Klassifikationsinstitute sind:

Der Germanische Lloyd in Berlin (s. S. 54); das Registre Maritime in Paris; der Österr. Veritas in Triest; die Niederländische Vereniging in Amsterdam; der Registro Italiano in Genua; der Veritas Hellenique in Athen; der Norske Veritas in Christiania und der Record of American Shipping in New-York.

Erklärung der im Klassifikationsregister enthaltenen Daten

Die in Rubrik 1 mit † bezeichneten Schiffe sind unter Aufsicht der Sachverständigen des Bureau Veritas erbaut.

Die Rubrik 2 enthält die laufende Registernummer.

In Rubrik 3 ist der Name des Schiffes und der des Reeders angegeben.

Die Rubrik 4 erbringt den Datum der Erbauung des Schiffes, z. B. 12.86 = Dezember 1886.

Die Rubriken 5 u. 6. Diese Rubriken enthalten die eigentliche Klassifikation.

a) Klassifikation der Schiffe aus Holz

Bei Schiffen aus Holz bezeichnen die in Rubrik 5 angeführten Zahlen die Klasse, welche das Schiff vermöge seiner Konstruktion erhält und die Dauer, für welche die Klasse Giltigkeit hat.

Es gibt 14 Klassen und zwar von 3—16.

Die Zahlen bezeichnen die Anzahl der Jahre, während welcher das Schiff aller Wahrscheinlichkeit nach seetüchtig bleibt, so bedeutet z. B. 14—4, daß das Schiff den Typus 14 erhält, also 14 Jahre lang seetüchtig bleiben dürfte und daß die Klassifikation des Schiffes für die Dauer von 4 Jahren festgesetzt ist.

Die weiteren Zahlen und Zeichen beziehen sich auf die Schätzung der Güte oder der Fehler bezw. auf den Grad des Vertrauens, der dem Schiffe im Verkehre beigegeben wird.

Das Bureau Veritas wählt für die Festsetzung dieser Momente Bruchzahlen und zwar $\frac{3}{3}$, $\frac{5}{6}$, $\frac{3}{4}$, $\frac{2}{3}$ und $\frac{1}{2}$.

An diese Bruchzahlen reihen sich die Bezeichnungen I, P, Y, G, M, A oder L und die Zahlenkombination 1.1; 2.1; 3.2 an.

Die erste Klasse $\frac{3}{3}$ 1.1 erhalten nur solche Schiffe, welche sich in Bezug auf Bau und Unterhaltung in vollständig gutem Zustande befinden.

Die zweite Klasse $\frac{5}{6}$ und die späteren Klassen $\frac{3}{4}$ und $\frac{1}{2}$ erhalten jene Schiffe, die früher die Klasse $\frac{3}{3}$ hatten, nach Ablauf von verschiedenen Jahresperioden, während welcher die Schiffe im Dienste des Verkehrs standen.

Die den Bruchziffern folgenden Buchstaben haben die nachfolgende Bedeutung:

I ist das Fahrzeichen für Schiffe, die nur für das Befahren von Kanälen und Flüssen bestimmt sind.

P ist das Fahrzeichen für Schiffe, welche zwischen mehr bei einander gelegenen Häfen verkehren.

Y Schiffe, welche nur zur Vergnügungsfahrt bestimmt sind, erhalten das Fahrzeichen Y = Yacht.

G ist das Fahrzeichen für Schiffe, welche mindestens 70 Registertonnen Tragfähigkeit haben.

M Schiffe dieser Art, welche speziell für die Fahrt im mittelländischen Meere bestimmt sind, erhalten das Fahrzeichen M.

A ist das Fahrzeichen für Schiffe, die mindestens 100 Register-Tonnen Tragfähigkeit haben und denen die Fahrt nach den Westküsten Afrikas und der Ostküste Amerikas und die Zwischenfahrten in Indischen Gewässern, sowie im großen Ozean bewilligt ist.

L ist das Fahrzeichen für lange Fahrt bezw. Reisen auf allen Meeren.

Solche Schiffe müssen mindestens 250 Register-Tonnen Tragfähigkeit besitzen und es muß ihr Boden mit Metall in vorschriftsmäßiger Weise beschlagen sein.

Die den Buchstaben nachfolgenden Ziffern 1.1 oder 2.1 oder 3.2 bezeichnen den Zustand des Rumpfes (1. Ziffer) und die Güte der Takelage, Ketten und Anker (2. Ziffer).

b) Klassifikation der Schiffe aus Eisen und Stahl.

Die Klassifikation der aus Eisen und Stahl erbauten Schiffe wird in gleicher Weise, wie bei den Schiffen aus Holz durchgeführt, nur daß an Stelle der in der Rubrik befindlichen Zahlen über die Anzahl der Jahre, während welcher das Schiff seetüchtig sein dürfte und der Zahl der Jahre, für welche es in die Klasse eingereiht ist, die nachstehenden Abteilungszeichen stehen.

Erste Abteilung I*), (I) oder $\overset{A}{\underset{12}{A}}$

Zweite Abteilung II, (II) oder $\overset{A}{\underset{9}{A}}$

Dritte Abteilung III, (III) oder $\overset{A}{\underset{6}{A}}$

*c) Klassifikation der Schiffe aus Eisen und Holz
(Composite vessels)*

Die Klassifikation der aus Eisen und Holz erbauten Schiffe wird durch folgende Abteilungszeichen ausgedrückt:

*) Speziell für Schiffe, welche durch wasserdichte Schotten in eine größere Anzahl von Räumen geteilt sind, so daß das Schiff selbst dann nicht sinkt, wenn irgend einer dieser Räume mit Wasser angefüllt ist.

Erste Abteilung (I.)
Zweite Abteilung (II.)
Dritte Abteilung (III.)

Rubrik 7. Die Rubrik 7 bezeichnet die Art der Takelung bezw. die Kategorie des Schiffes.

Bk = Brigg; Bk-Glt = Schooner-Brigg; Bq = Barke; Bq-Glt = Schooner-Barke; Bsq = Besquine; Chl = Schaluppe; Ch-M = Chasse-Marée; Ctt = Cutter (Kutter); Dg = Doggen; Ev = Ever (Ewer); Glo = Galiote, Glt = Schooner; Hr = Hourie; Jgt = Yacht; Kff = Kuff; Kn = Kahn; Kt = Ketch; Lg = Lugge; Plc = Polacker; Slp = Sloop; Sk = Smack; Sng = Schnigge; Ttn = Tartane; 3 m = Vollschiff; 4 m = Viermaster; 3 m Glt = Dreimast-Schooner und Vp-Dampfschiff.

Rubrik 8. Angabe der Anzahl Registertonnen, für welche das Schiff als tragfähig geacht ist.

Rubrik 9. Handelsflagge des betreffenden Landes:

Alm = Deutschland	Dan = Dänemark	P.B = Holland
Ang = England	Esp = Spanien	Prs = Persien
Arg = Argentinien	Frs = Frankreich	Ptg = Portugal
Aut = Öst.-Ungarn	Grc = Griechenland	Rm = Rumänien
Blg = Belgien	Gt = Guatemala	Rss = Rußland
Blv = Bolivia	Hait = Haiti	Sds = Schweden
Brs = Brasilien	Itl = Italien	Trc = Türkei
C-R = Costa Rica	Mxc = Mexiko	Urg = Uruguay
Chl = Chili	Nrw = Norwegen	Vnz = Venezuela

Rubrik 10. Baujahr.

Rubrik 11. Werfte und Baumeister.

Rubrik 12. Diese Rubrik enthält die Angabe der zum Bau verwendeten Grundstoffe und sonstige Details über Reparatur, Besichtigung und ähnliches. Z. B.

„Ch. frg. dz. Z 85“

Ch (Kastanienholz); **frg** (galvanisiertes Eisen); **dz Z 85** (beschlagen mit Zink; besichtigt im Jahr 1885).

Rubrik 13. Diese Rubrik enthält die Angaben über die Messung (Länge, Breite und Tiefe) des Schiffes, oben in m und unter dem Strich in engl. Fuß.

$\frac{29.6}{95.2}$	$\frac{7.8}{25.7}$	$\frac{3.84}{12.7}$
Länge.	Breite.	Tiefe.

Rubrik 14. Angabe des Zuständigkeitshafens.

Rubrik 15. Name des Reeders bezw. der Reederei.

Rubrik 16. Datum und Hafen, wann bezw. wo das Schiff zuletzt besichtigt wurde.

Z. B. St - M = St. Malo 1887,

Dk = Dünkirchen 1889,

Ld = London 1889.

Der Germanische Lloyd in Berlin bedient sich zur Klassifikation nachfolgender Zeichen.

a) Für Schiffe aus Eisen und Stahl

Für die Klassifikation eiserner und stählerner Schiffe hat der Germanische Lloyd als Klassenzeichen den Buchstaben **A** mit Einschaltung von Ziffern angenommen; welche die Dauer der für dieselben festgestellten Wiederbesichtigungsperioden in Jahren angeben.

Dem Klassenzeichen werden Klassennummern (100, 95, 90, 85, 80, u. s. w.) vorangestellt, welche den Grad der Stärke und Zuverlässigkeit bezeichnen.

Die Klasse wird demnach wie folgt ausgedrückt:

$$\underbrace{100 \underset{4}{A}; \quad 95 \underset{3}{A}; \quad 90 \underset{4}{A}}$$

für große Fahrt (d. h. für Schiffe, welche alle Meere der Welt befahren dürfen.)

Dieselben müssen mindestens 200 Brutto-Register-Tonnen messen.

$$\underbrace{85 \underset{3}{A}; \quad 80 \underset{3}{A}}$$

für große Küstenfahrt; 85 $\underset{2}{A}$ auch für atlantische Fahrten.

$$75 \underset{2}{A} \text{ und } 70 \underset{2}{A}$$

für kleine Küstenfahrt. (Diese Zeichen erhalten Schiffe, welche sich für die Befahrung der Küsten der Nord- und Ostsee, des Mittelländ. Meeres, sowie ähnl. Gewässer eignen.)

b) für Schiffe aus Holz

A I und A (für große Fahrt),

B I und B (für große Küstenfahrt und atlantische Fahrt)
und C L sowie C K (für kleine Küstenfahrt).

Das Ausrüsten und Beladen des Schiffes vor der Seereise

I. Das Ausrüsten des Schiffes

Unter dem Ausrüsten eines Schiffes versteht man die Versorgung desselben mit allem, was zur Reise erforderlich ist.

Zur Ausrüstung eines Schiffes gehört u. A. die Anschaffung bezw. event. Ergänzung des Schiffsinventars (Anker, Ankerketten, Segel, Masten u. s. w.), ferner das Vorhandensein eines entsprechenden Vorrates an Wasser, Proviant, Baumaterial und das Handgeld für die Mannschaft.

II. Das Beladen des Schiffes

a) Die Normen für das Beladen

Mietet Jemand ein Schiff auf eine bestimmte Zeit bezw. für eine bestimmte Reise, so wird diese Handlung mit dem technischen Ausdrucke „Befrachtung“ („Chartering“) bezeichnet.

Derjenige, welcher über den gemieteten Raum verfügen kann, heißt „Befrachter“.

Diese Bezeichnung wird aber lediglich gebraucht, wenn es sich um die Benützung des ganzen Schiffes handelt; wird Jemandem bloß ein gewisser Raum zum Transporte von Gütern überlassen, so wird der Betreffende: Ablader, oder Verlader genannt.

Ist die ganze Fracht für ein Schiff in Summe bedungen, ohne Angabe der Lasten, Tonnen, Stückzahl oder des Kubikinhaltes, so sagt man, das Schiff sei in der „Ruse“ befrachtet. (Lump sum charter). Man bezeichnet das Schiff dann mit: „in voller Ladung“, wenn es bis zu seinem größtmöglichen Tiefgange belastet ist.

Der Kapitän ist verpflichtet, an dem vom Verlader bestimmten Ladeplatz anzulegen (s. a. „Das Entlöschen“.)

So lange das Schiff Güter zum Laden übernimmt, wird es als „in Ladung liegend“ bezeichnet.

Besteht die Ladung aus Stückgütern, so sagt man: „Das Schiff ladet Stückgüter; und liegt auf Stückgüter in Ladung“, legt auf Stückgüter an (Befrachtung en cueillette).

Ist die Ladung vom Lande abzunehmen, so ist mit derselben am Tage nach dem Vertragsabschlusse zu beginnen.

Über die Ladezeit, d. i. die Zeit, innerhalb welcher die Güter vom Lande abgenommen und auf das Schiff gebracht sein müssen, wurde schon bei Behandlung der Löschezit (s. d.) das Nötige angegeben.

Das Geschirr zum Laden hat, wenn nicht ein Gegenteiliges bedungen wurde, der Kapitän bzw. die Reederei zu liefern.

Entsteht durch das Reißen der Taue, oder durch die Manipulation der Güter ein Schaden, so haftet der Kapitän hierfür.

Ohne Genehmigung des Abladers dürfen dessen Güter weder auf dem Verdeck noch in sogenannten „Dünetten“, d. s. auf dem Decke aufgebaute gedeckte Räume, verladen („Deckladung“), noch an die Seite des Schiffes gehängt werden, auch ist der Verfrachter nicht befugt, ohne Erlaubnis des Befrachters in ein anderes Schiff zu verladen; natürlich kann die Umladung in Fällen der Not während der Reise ohne Weiteres erfolgen.

b) Das Recief (Receipt)

Nach erfolgter Übernahme der Waren stellt der Kapitän oder Steuermann dem Ablader einen Empfangschein (das Recief, Receive oder Recepisse) aus.

Ein solcher Schein lautet beispielsweise:

Deutsch Ost-Afrika-Linie

Empfangen in gutem Stand an Bord des Schiffes
Kapitän bestimmt nach
[Aufzählung und Bezeichnung der Güter (Marken, No., Kollis und Inhalt)].

Datum

Unterschrift

Dem Inhalte des Empfangsscheines entsprechend, fertigt der Schiffer das Konnosament (bill of lading; connaissement; polizza di carico) aus.

c) Das Konnosament

Die Anzahl der Exemplare, in welchen das Konnosament dargestellt wird, ist nicht gesetzlich festgestellt; sie hängt von dem Bedürfnisse des Abladers ab.

Dieser benötigt oft mehrere Exemplare, weil er der Sicherheit halber zur Versendung derselben mehrere Schiffsgelegenheiten benützen und ein Exemplar als Beweismittel zurückbehalten will.

So hat der Kapitän häufig 4—6 Exemplare auszustellen.

Dieselben müssen aber vom Ablader auf einmal gefordert werden; ein nachträglicher Anspruch auf Exemplare des Konnosaments hat keine Berechtigung.

Schiffsagenten oder Makler sind zur Zeichnung von Konnosamenten nicht befugt; dieselbe muß durch den Kapitän erfolgen und nur ganz ausnahmsweise durch den Steuermann.

Eine Ausnahme tritt bei größeren Schiffahrtsgesellschaften ein, bei welchen die Agenturen und Exposituren bisweilen statutengemäß die Berechtigung besitzen, Konnosamente zu zeichnen.

In der Regel wird das Konnosament vom Befrachter ausgestellt und vom Kapitän unterschrieben.

Dasselbe enthält folgende Hauptpunkte:

- 1) den Namen des Schiffers,
- 2) den Namen und die Nationalität des Schiffes,
- 3) den Namen des Abladers,
- 4) den Namen des Empfängers,
- 5) den Abladungshafen,
- 6) den Löschungshafen, oder den Ort, an welchem Order über denselben einzuholen ist,
- 7) die Bezeichnung der abgeladenen Güter, deren Menge und Merkzeichen,
- 8) die Bestimmung in Ansehung der Fracht,
- 9) den Ort und den Tag der Ausstellung und
- 10) die Zahl der ausgestellten Exemplare.

Auf Verlangen des Abladers wird das Konnosament an die Order des Empfängers oder lediglich an Order gestellt.

Im letzteren Falle ist unter Order die Order des Abladers verstanden.

Der Schiffer kann im Konnosamente versprechen, die Ware an eine namentlich bezeichnete Person zu liefern (Namens-Konnossament). Diese Person kann ein dritter Destinateur, es kann der Ablader selbst sein (wenn dieser z. B. am Bestimmungsorte eine Handelsniederlassung hat).

Der Schiffer kann sich weiter verpflichten, an eine der genannten Personen oder deren Order die Waren auszuliefern (Order-Konnossament).

Das Order-Konnossament kann auch durch ein Blanko-Indossament übertragen werden.

Das von anderen Gesetzgebungen anerkannte Inhaber-Konnossament, in welchem als Destinateur der jeweilige Inhaber*) bezeichnet ist, ist dem deutschen Rechte fremd.

Es kann statt des Löschungshafens auch der Ort, an welchem Order über denselben einzuholen ist, der sogenannte Orderhafen im Konnosamente angegeben werden, wenn der Ablader zur Zeit des Abganges des Schiffes noch nicht weiß, an welchem Platze er die Waren verkaufen will.

Es wird dem Kapitän angegeben, zunächst einen bestimmten Hafen anzulaufen, um daselbst Weisungen zu empfangen, in welchem Hafen er die Ladung zu löschen hat.

Z. B. „Liverpool for ordres.“

Der Schiffer ist nicht gehalten, die Gattung der geladenen Güter im Konnosamente anzugeben, da er sich über diese ja keine bestimmte Klarheit verschaffen kann.

Es genügt, wenn derselbe neben Angabe von Menge und Merkzeichen die Güter ganz im Allgemeinen z. B. als „Kaufmannsgüter“ bezeichnet.

Werden dem Schiffer Güter in Verpackung oder in geschlossenen Gefäßen übergeben, so kann er das Konnosament mit dem Zusatze: „Inhalt unbekannt“ versehen.

Erhält das Konnosament diesen oder einen gleichbedeutenden Zusatz, so ist der Schiffer im Falle der Nichtübereinstimmung des Inhaltes mit dem im Konnosamente angegebenen, nur insoweit verantwortlich, als ihm bewiesen werden kann, daß er einen anderen, als den abgelieferten Inhalt, empfangen hat.

In Konsequenz dessen, daß dem Schiffer der Inhalt der in geschlossenen Gefäßen übergebenen Waren unbekannt ist, haben sich im Seehandelsgeschäfte im Laufe der

*) Code de commerce. Art. 281. Le conaissance peut être à ordre, ou au porteur, ou à personne dénommée.

Zeit die sogenannten Konnosament-Klauseln herausgebildet.

Diese Klauseln sind z. B. „Inhalt unbekannt“, „Zahl, Maß und Gewicht unbekannt“, „frei von Bruch“, „frei von Leckage“, oder „frei von Beschädigung“.

Der Schiffer ist zur Aufnahme der ersterwähnten Klauseln nur dann berechtigt, wenn ihm die Güter verpackt, bzw. in geschlossenen Gefäßen übergeben wurden.

Die zweiterwähnte Klausel darf der Schiffer nur dann in das Konnosament aufnehmen, wenn ihm die Waren nicht aufgezählt, zugemessen oder zugewogen wurden.

In diesen Fällen begegnet man auch oft der Klausel:

„Maß-, Zahl- und Gewichtsermittlung bei der Löschung vorbehalten“; die Fracht ist „gemäß dieser Ermittlung zu bezahlen.“

Die Klausel „frei von Bruch“ oder „frei von Leckage“ oder „frei von Beschädigung“ hat zur Folge, daß der Verfrachter ausgenommen beim Beweise des Verschuldens des Kapitäns nicht für Bruch, Leckage oder Beschädigung haftet.

Für die Folgen einer Antedatirung des Konnosaments ist die Reederei verantwortlich.

Wenn also z. B. Jemand eine Ware mit der Bedingung September-Abladung kauft und ein vom September datirtes Konnosament erhält, während die Verladung in Wahrheit erst im Oktober geschehen ist, und wenn eine Oktober-Abladung billiger gehandelt wird, als eine September-Abladung, so ist die Reederei wegen des Preisunterschiedes verantwortlich, denn der Käufer hat einen Schaden zur Höhe des Preisunterschiedes erlitten.

Ist von dem Charterer eines Schiffes mit einer anderen Person ein Unterfrachtvertrag geschlossen worden, so haftet zunächst für die Ausführung desselben der Erstere in seiner Eigenschaft als Afterverfrachter.

Die

Regeln für Dampfer-Konnossamente

(angenommen durch die vereinigten Reedereien in Hamburg, Bremen und Lübeck)

finden sich umstehend.

Regeln für Dampfer-Konnoassamente

angenommen durch die vereinigten Reedereien in Hamburg, Bremen und Lübeck)

Muster-Konnoassament

Vorderseite des Konnoassaments

Verladen in äußerlich guter Verfassung und Beschaffenheit von
Herrn
an Bord des Dampfschiffes
..... Schiffer
von
bestimmt nach

.....
mit Marken und Nummern wie nebenstehend, abzuliefern in
..... an Herrn
..... oder Order
gegen Zahlung der Fracht zum Satze von
.....
nach Maßgabe der nachstehenden*) Regeln.

Zum Zeugnis dessen hat der Schiffer des genannten Schiffes
..... Konnoassamente gleichen Inhaltes und Datums,
außer der Kapitäns-Kopie, welche als solche gekennzeichnet ist, ge-
zeichnet; mit Erfüllung einer derselben sind die übrigen erledigt.

So geschehen zu

Unterschrift:
.....

*) anderseitigen.

Regel I

Der Reeder ist verantwortlich dafür, daß das Schiff gehörig eingerichtet, ausgerüstet, bemannt, verproviantirt, sowie in seetüchtigen Stand gesetzt und fähig gemacht ist, die beabsichtigte Reise zu vollführen; ebenso für Fehler oder Nachlässigkeit seiner Angestellten in Betreff der ordnungsmäßigen Stauung, Verwahrung, Behandlung und Ablieferung der Ladung.

Alle Vereinbarungen und Klauseln, welche dem entgegenstehen, sollen null und nichtig und ohne rechtsverbindliche Kraft sein.

Regel II

Der Reeder ist nicht verantwortlich für die Gefahren der See, für Feuer, Feinde, Seeräuber, gewaltsame Beraubung, Arrest und Verfügung von hoher Hand; desgleichen nicht für Schäden oder Verlust durch Kollision, Strandung und alle anderen Schiffs-Unfälle, selbst wenn der dadurch entstehende Schaden oder Verlust auf irgend eine rechtswidrige Handlung, einen Fehler, eine Nachlässigkeit oder einen Irrtum des Lootsen, des Schiffers, der Seeleute oder anderer Angestellter des Reeders zurückzuführen ist; desgleichen nicht für Schaden oder Verlust durch Explosion, Platzen von Dampfkesseln oder Rohrleitungen, Brechen von Schäften oder irgend einen verborgenen Fehler am Schiffe oder an den Maschinen (vorausgesetzt, daß nicht Seeutüchtigkeit, oder Mangel an gehöriger Sorgfalt des Reeders oder Korrespondentreeders die Ursache ist); desgleichen nicht für Verderb, Fäulnis, Ratten- und Wurmfraß, Rost, Schweiß, Zersetzung, Schwinden, Leckage, Bruch, Land-Beschädigung oder einen andern aus der natürlichen Beschaffenheit der verladenen Güter, oder deren äußerlich nicht verkennbaren mangelhaften Packung, oder endlich deren Berührung mit oder deren Ausdünstung von anderen Gütern entstandenen Schaden; ferner nicht für durch ungenaue oder mangelhafte Adressirung, oder durch Vermischen der Marken, Nummern, Adressen oder Bezeichnungen der verladenen Güter verursachte Verschen.

Regel III

Es steht dem Schiffe frei, zwischenliegende Häfen anzulaufen (ob auch andere, im Konnosamente nicht genannte Häfen, bleibt besonderer Vereinbarung vorbehalten), ohne Lootsen zu fahren; in Seenot befindliche Schiffe zu schleppen und denselben Beistand zu leisten, auch von der Reise abzuweichen, um Menschenleben oder Eigentum zu retten; ferner falls es behufs Reparatur in einem Nothafen einläuft, die Güter mit irgend einem anderen Schiffe nach ihrem Bestimmungsorte weiter zu befördern; sowie endlich Güter auf Gefahr des Verladers, in Leichtern nach und von dem Schiffe zu befördern.

Regel IV

Qualitätsmarken, und wenn solche vorhanden sind, müssen von derselben Größe, wie die Hauptmarken und in unmittelbarer Nähe derselben angebracht sein. Wenn dieselben in den vom Steuermanne angenommenen Verschiffungs-Noten angegeben sind, ist der Schiffer verpflichtet, dementsprechende Konnosamente zu zeichnen.

Regel V

Das Schiff ist nicht verantwortlich für Gold, Silber, Edelmetall, Geld, Dokumente, Juwelen, Kunstwerke oder andere Gegenstände, sofern deren Wert 2000 Mark Kollo übersteigt, es sei denn, daß darüber Konnosament mit ausdrücklicher Wertangabe gezeichnet und ein besonderes Übereinkommen getroffen worden ist.

Regel VI

Die Verlader sind haftpflichtig für jegliche durch entzündliche, explosive oder sonst gefährliche Güter dem Schiffe oder der Ladung verursachten Schaden oder Verlust, wenn solche Güter ohne besondere Übereinkunft, und ohne genaue Angabe ihrer Natur verladen worden sind, gleichviel ob der betreffende Verlader sich derselben bewußt gewesen sei oder nicht und ob derselbe für eigene Rechnung, oder im Auftrage Dritter gehandelt habe.

Solche Güter ist der Schiffer oder Reeder zu jeder Zeit ohne Entschädigung befugt über Bord zu werfen, oder zu zerstören.

Regel VII

Die Verlader oder Empfänger sind verantwortlich für alle Strafen oder Schäden, welche Schiff oder Ladung erleiden, oder denselben auferlegt werden möchten in Folge ungenauer oder ungenügender Markung der Kolli oder Bezeichnung des Gewichtes bezw. Inhaltes derselben.

Regel VIII

Wenn der Reeder über Güter, welche noch am Kai oder in Leichtern lagern, eine Empfangsbescheinigung gegeben hat, so ist er für dieselben soweit verantwortlich, als wenn sie bereits an Bord genommen wären.

Regel IX

Einmal verladene Güter können von dem Verlader nur gegen Zahlung der vollen Fracht und Entschädigung für jeglichen dem Reeder durch solche Rücknahme erwachsenden Nachteil wieder zurückgenommen werden.

Regel X

Falls das Schiff durch Quarantaine, Blockade, Eis oder die feindselige Handlung irgend eines Machthabers verhindert ist, seinen Bestimmungshafen zu erreichen, so ist der Schiffer oder Reeder befugt, die Güter in einem Depôt oder Quarantaineplatz, oder in einem geeigneten Hafen zu löschen, womit seine Verpflichtung erfüllt ist.

Regel XI

Für beschädigte oder durch Leakage verminderte Laugung ist volle Fracht zu zahlen.

Für Gewichtsvermehrung infolge von Seebeschädigung ist keine Fracht zu zahlen.

Regel XII

Wenn die Güter von dem Ladungsempfänger nicht ohne Verzug, oder innerhalb der durch die Bestimmungen des Entlöschungshafens vorgeschriebenen Frist, in Empfang genommen werden, ist der Schiffer befugt, dieselben auf Kosten und Gefahr ihres Eigentümers zu landen und in Hulks oder Leichterfahrzeuge zu entlöschen.

Regel XIII

Im Falle von Ansprüchen wegen unvollständiger Ablieferung, wenn das Schiff seinen Bestimmungsort erreicht hat, gilt als Preis der Marktpreis im Bestimmungshafen am Tage der Einklarung des Schiffes abzüglich der ersparten Frachten und Kosten.

Regel XIV

Gewicht, Maß, Qualität, Inhalt und Wert, wengleich im Konnosament erwähnt, gelten als dem Schiffer unbekannt, es sei denn, daß das Gegenteil ausdrücklich anerkannt und vereinbart worden wäre.

Die Zeichnung des Konnosaments gilt nicht als solche Vereinbarung.

Regel XV

Große Havarie ist nach den „York Antwerp rules 1890“ zu regulieren.

Die Empfänger haben bezüglich eines auf sie entfallenden Beitrages zur großen Havarie nach Wahl des Schiffers einen Verpflichtungsschein mit deklarierter Wertangabe zu zeichnen, oder genügende Sicherheit zu leisten.

Regel XVI

Die Fracht und Kosten, wenn am Bestimmungsort zu zahlen, sind gegen Ablieferung zahlbar in Bar, ohne Diskont und in der im Konnosamente genannten Währung (oder nach Empfängers Wahl, zu dem am Tage der Deklaration des Schiffes) geltenden Sichtkurse für Bankierwechsel.

Im Voraus bezahlte Fracht kann nicht zurückgefordert werden, auch wenn Schiff und Ladung verloren gehen.

Viele Gesellschaften machen zu den im vorstehenden angeführten Allg. Konnosament-Regeln noch spezielle Zusätze; insbesondere sind solche nötig, wenn Güter zur **Durchfracht** übernommen werden, d. h. wenn das Schiff den im Konnosament genannten Bestimmungshafen nicht selbst anläuft, sondern in einem Hafen die Umladung der Güter auf ein anderes Schiff vorgenommen wird, das den Bestimmungshafen anzulaufen hat.

So enthält z. B. das **Durchfracht-Konnosament** der Deutschen Levante-Linie folgende Zusätze zu dem eben vorgeführten Muster-Konnosament und zwar:

Zu Regel II:

Der Reeder ist gleichfalls nicht verantwortlich, wenn durch irgend welchen Umstand die Ware nicht am Bestimmungsorte, sondern in einem anderen Hafen ausgelöscht werden sollte; die Beförderung solcher Ware nach dem Bestimmungsorte geschieht für Rechnung des Reeders, jedoch auf Gefahr des Empfängers.

Zu Regel IV:

Jedes Kollo muß mit dem Namen des Bestimmungs-Platzes in mindestens 5 cm hohen Buchstaben versehen sein.

Mangels solcher ist das Schiff für richtige Ablieferung nicht verantwortlich und fallen alle Kosten der Beförderung nach dem Bestimmungshafen dem Verloader oder Empfänger zur Last.

Zu Regel VI:

Im Falle einer unrichtigen Inhalts- oder Gewichtsangabe ist der Reeder befugt, eine Konventionalstrafe bis zum vierfachen Betrag der Fracht zu erheben.

Zu Regel XVI:

Falls der Bestimmungshafen der in diesem Konnosamente angeführten Güter nicht direkt vom Dampfer angelaufen werden sollte, erlischt die Verantwortlichkeit der Reederei für die richtige Ablieferung der Güter mit ihrer Entlöschung am Umladeplatze und gilt das ohne Vorbehalt gezeichnete, die Weiterbeförderung beurkundende Dokument (Frachtbrief, Konnosament etc.) als Beweis für die richtige Erfüllung dieses Konnosaments seitens der Reederei. Die Weiterbeförderung der Waren kann nach Wahl derselben zu Wasser oder zu Lande geschehen.

Formular eines Durchfracht-Konnossaments
Deutsche Levante-Linie Hamburg
 Regelmäßige Dampfschiffs-Verbindung

Durchfracht-Konnossament

Connaissance de sortie

Verladen in äußerlich guter Verfassung und Beschaffenheit von
Chargé apparemment en bon état et conditionnement par

..... in
 à
 an Bord des Dampfschiffes Kapitän
à bord du steamer capitaine

von **Hamburg** bestimmt nach
partant de Hambourg à destination de

Marke — <i>Marque</i>	Nummer — <i>Numéro</i>	Anzahl und Art der Kolli — <i>Nombre et nature des colis</i>	Inhalt — <i>Contenu</i>	Bito.-Gew. — <i>Poids brut</i> Kilo	Maass Kbm — <i>Dimension</i> cbm	Versicherungswert — <i>Valeur</i> d'assurance Mark

abzuliefern in
à délivrer à

an Herr oder „Order“
à Monsieur ou „ordre“

gegen Zahlung der Fracht und Kosten wie nebenstehend, —
contre paiement du fret et des frais comme en marge, —

nach Massgabe der umstehenden allgemeinen Regeln für Dampfer-Konnossamente, fest-
suivant les règles générales pour connaissements de steamer imprimées au dos, approuvées
 gestellt durch die Handelskammern von Hamburg und Bremen, soweit nicht die mit *Cursiv-*
pour être adoptées par les chambres de commerce de Hambourg et de Brême, en tant que les modi-
fications et additions imprimées en italiques ne sont pas prévues, — sowie der Bestimmungen

des Tarifs für den Deutschen Levante-Verkehr über Hamburg, seewärts.
du tarif pour le service entre l'Allemagne et le Levant par Hambourg voie de mer.

Durch Annahme dieses Konnosamentes erkennen sowol Ablader wie Empfänger,
En acceptant ce connaissement, les chargeurs aussi bien que les réceptionnaires

oder deren Vertreter, die auf der Rückseite dieses Konnosamentes enthaltenen Beding-
ou leurs représentants reconnaissent sans aucune réserve les conditions imprimées

ungen rückhaltlos an und unterwerfen sich denselben ungeachtet der Gesetze oder der
au dos de ce connaissement et ils s'y soumettent en renonçant aux lois et aux coutumes de

Platzgebräuche, welche an Bestimmungsorte anders oder zum Gegenteil bestehen mögen.
places qu'il peut y avoir différents ou contraires à la place de destination.

Zum Zeugnis dessen hat der Kapitän des genannten Dampfschiffes . . . Konnosam-
En témoignage de quoi, le capitaine du dit navire a signé *connaissance*

mente gleichen Inhalts und Datums, ausser einer Kopie für seinen eigenen Gebrauch,
ments, indépendamment de la copie du capitaine qui devra être marquée comme telle,

welche als solche gekennzeichnet ist, gezeichnet*); mit Erfüllung eines derselben sind die
tous de cette teneur et date, dont l'un étant accompli, les autres seront de

übrigen erledigt.
nulle valeur.

So geschehen zu **Hamburg**, 189....
Daté à Hambourg,

.....
 Kapitän.
Capitaine.

*) In der Regel werden drei Exemplare des Konnosaments dargestellt; eines für den Kapitän und zwei für den Befrachter und zwar eines für ihn selbst und eines für den Empfänger der Güter.

d) Die Chartepartie (Charter-party)*)

Der Frachtvertrag bezieht sich entweder: auf das Schiff im Ganzen, bezw. auf einen verhältnismäßigen Teil, oder einen bestimmten Raum des Schiffes (s. die Normen für das Beladen (a),) oder endlich auf einzelne Güter („Stückgüter“). (Art. 557 des Deutschen Handelsges.-B.)

Wird das Schiff im Ganzen, oder zu einem verhältnismäßigen Teil, oder wird ein bestimmt bezeichneter Raum des Schiffes verfrachtet, so kann jede Partei verlangen, daß über den Vertrag eine schriftliche Urkunde („Chartepartie“) errichtet werde. (Art. 558 des Deutschen Handelsges.-B.)

Über Stückgüter pflegt dem Ablader bloß ein Recief ausgehändigt zu werden (s. d.), auf Grund dessen das Konnosament ausgefertigt wird.

Die Chartepartie enthält im Wesentlichen folgende Punkte:

- 1) Die genaue Bezeichnung der Kontrahenten und des Schiffes, insbes. seiner Größe und Tragfähigkeit.
- 2) Den Ort wo und die Zeit innerhalb welcher die Ladung und die Ausladung (Löschung) stattfinden soll, sowie die für die eintretende Verzögerung bedungene Entschädigung.

(Die für die Ladung und Löschung bedungenen Tage heißen Liegetage; die über die Zeit hinausgehenden, zur Ladung oder Löschung verwendeten Tage werden Überliegetage genannt).**)

- 3) Die Verpflichtung des Schiffers, das Schiff mit allem zu versehen, was zur Einnahme der Ladung und der Reise erforderlich ist und die Verpflichtung des Befrachters, die kontraktmäßige Ladung zu liefern.
- 4) Die bedungene Fracht, sowie die etwaigen Zuschläge zu derselben.
- 5) Die Erklärung des Schiffers, daß er für die Seefahrt und den Seeschaden nicht hafte und daß die große Havarie nach See-Usanze (zumeist nach York-Antwerp Rule 1890 s. d.) geregelt werde.

*) Certepartie oder auch Police d'affrètement (im mittelländischen Meere Nolisement genannt).

***) Über das Liegegeld und die Überliegezeit siehe S. 20. Kommt der Befrachter seiner Verpflichtung, die Ladung herbeizuschaffen gar nicht, oder nicht in bedungenem Ausmaße nach, so hat der Verfrachter eine Vergütung zu gewähren, die Fautfracht genannt wird. Das Wort stammt aus dem französischen durch Verstümmelung von „faute de fret“ (Mangel an Ladung). Daher stammt auch der im Seeverkehr vorkommende Ausdruck „In Fautfracht segeln“, d. h. mit nicht kompletter Ladung in die See gehen.

- 6) Die gegenseitige Zusicherung der strengen Erfüllung des Vertrages, indem sich der Verfrachter (Reeder) durch Schiff und Fracht und der Befrachter durch die Ladung verbindet.
- 7) Ort und Tag der Ausstellung; Unterschrift der Kontrahenten und amtliche oder börsenmäßige Beglaubigung der Urkunde (z. B. in Hamburg).

(Außer den genannten Bestandteilen enthält die Chartepartie, die zumeist in 3—4 Exemplaren ausgefertigt wird, auch oft noch Angaben darüber, auf wessen Kosten die Ladung anzunehmen oder zu löschen sei, über die Pflege der Waren (z. B. bei Getreide) oder die Bewilligung, auf der Reise einen oder mehrere Häfen anlaufen zu dürfen u. s. w.)

Die Chartepartie ist naturgemäß verschiedenartig abgefaßt, je nachdem ob das Schiff in Bausch und Bogen für eine ganze Reise gemietet ist „lump sum Charter“ (s. Beispiel a), oder ob die Frachtrate für eine gewisse Warenquantität z. B. für eine Ton (1016 Kilos) bestimmt ist. „Charterung nach Frachtrate“ (s. Beispiel b) und hier unterscheidet man wieder zwischen der Fracht die: „in full“, also ohne Zuschlag und einer solcher die mit Zuschlag von „Primage“ festgesetzt ist.

Weiters ist der Wortlaut der Chartepartie verschieden nach der Art der Reise. Die Hauptformen, denen man nach dieser zweiten Richtung begegnet sind:

- 1) Das Schiff nimmt die Ladung an dem Platze ein, an welchem es sich zur Zeit des Vertragsabschlusses befindet um sie nach einem anderen Platze zu bringen;
- 2) es fährt leer, bzw. in Ballast nach einem bestimmten Platze, um dort die Ladung einzunehmen, welche nach dem Platze, wo der Kontrakt geschlossen wurde oder an irgend einem andern Platze zu bringen ist;
- 3) es wird für Hin- und Rückreise befrachtet, indem es an dem Platze, wo der Vertrag geschlossen wurde, die Ladung einnimmt, dieselbe nach einem bestimmten anderen Platze bringt, dort Rückladung empfängt und diese nach dem Platze wieder bringt, von welchem es ausgelaufen ist und
- 4) es ist bestimmt unterwegs verschiedene Hafenplätze anzulaufen: „Escalen zu machen“ um Ladung einzunehmen und zu löschen.

Eigentümlich ist es, daß in deutschen Häfen die Chartepartien sehr häufig in englischer Sprache abgefaßt sind.

Die Charte kann seitens des Befrachters auch auf einen anderen übertragen werden.

Durch die Zession geht das Recht des Befrachters, eine bestimmte Quantität Waren von dem vereinbarten Abladehafen nach dem festgesetzten Bestimmungshafen transportieren zu lassen, auf den Zessionar über (durch Indossament kann eine Chartepartie nicht übertragen werden).

Wird ein ganzes Schiff gechartert, so ist die Kajüte des Kapitäns in dieser Verfrachtung nicht inbegriffen.

Der Kapitän ist aber andererseits nicht berechtigt, für eigene oder fremde Rechnung Waren in seiner Kajüte ohne Einwilligung des Befrachters zu verladen. (Art. 559).

Beispiele von Charterpartie-Verträgen

a) Beispiel einer Lump-sum Charter*)

Fracht-Vertrag

Schröder & Müller

Schiffsmakler
HAMBURG

Zwischen den Herren *Kapfer & Co., Bremen*, als Befrachter an einem und Herrn *A. Larsen Hamburg*, Reeder des eisernen deutschen Schiffes „*Helgoland*“ genannt, ca. 690 Tons Register Netto groß, als Verfrachter am andern Teile, ist durch uns, *Schröder & Müller*, Schiffsmakler in Hamburg, die Be- und Verfrachtung des besagten Schiffes für die Reise von *Bremen nach Lissabon* auf folgende Bedingungen geschlossen worden.

1. Kapitän *Stolze* ist verpflichtet, sein genanntes Schiff dicht, hecht, gut kalfatert und mit allen zu der bestimmten Reise erforderlichen Notwendigkeiten, insbesondere mit den gehörigen Schiffspapieren wohl versehen, zur freien und alleinigen Verfügung der Herren Befrachter zu liefern (die Kajüte und den nötigen Raum für das Volk und zur Bewahrung der Taue, Segel und Schiff's-Proviant ausgenommen) und darf er für Niemand anders ohne Befrachters Zustimmung einige Güter laden.

2. Die Herren Befrachter verpflichten sich dagegen, das besagte Schiff hieselbst durch sich oder Andere bis zu einer vollen und bequemen Ladung mit so vielen Gütern, als ihnen gut dünkt, immer jedoch mit hinreichend Schwergut, daß das Schiff darauf segeln kann, zu beladen, womit der Kapitän sogleich nach erhaltener Abfertigung mit erstem guten Winde und Wetter unter Segel gehen und seine Reise direkt, wie vorstehend erwähnt, antreten muß.

*) „Lump-sum Charter“ (Vermietung der gesamten Räume eines Schiffes).

3. Höhere Gewalt, Seeräuberei, Mobilmachung, Krieg, Feuer, Zusammenstoß, Stranden und sonstige einem Fall von höherer Gewalt gleichkommende Ereignisse, wie Streik, sind gegenseitig für die Erfüllung dieses Vertrages ausgenommen.

4. Nach glücklicher Ankunft am Löschplatze und bei geschehener guter und getreuer Lieferung der Ladung (jedoch daß der Kapitän für keine Seegefahr und keinen Seeschaden haftet), sind die Herren Befrachter verpflichtet, dem Kapitän oder an dessen Order die nachstehende, bedungene Fracht prompt und unweigerlich zu bezahlen, nämlich für die erwähnte Reise und Räume des Schiffes *im Ganzen*:

M 5000,— sage fünftausend Reichsmark.

5. Im Fall einer großen Havarie wird dieselbe nach York-Antwerp rules geregelt und getragen.

6. Die Beladung des Schiffes hieselbst geschieht innerhalb 20 laufender Tage, Sonn- und Feiertage ausgenommen.

Würde das Schiff über die oben bestimmte Zeit aufgehalten, so sollen ihm für jeden Überliegetag 200 Reichsmark Tag für Tag vergütet und bezahlt werden.

7. Die Ladung wird frei längsseite des Schiffes geliefert und frei von Seite desselben genommen, vorausgesetzt, daß der Kapitän sein Schiff an gehörige Plätze legt, wie die Tiefe des Wassers es erlaubt. Die Lade- bzw. Löschzeit beginnt 24 Stunden nachdem der Kapitän sein Schiff zum Laden bzw. Löschen bereit erklärt hat.

8. Die Abgaben auf die Ladung werden von den Herren Befrachtern bzw. deren Vertreter und diejenigen auf das Schiff von dem Kapitän getragen.

9. Der Kapitän hat für die Garnirung zu sorgen.

10. Der Kapitän ist verpflichtet, über die am Bord empfangene Ladung Ladescheine zu zeichnen, zu der von dem Befrachter darin eingefüllten Fracht, indem gegen Empfang der laut § 4 dieses Vertrages vereinbarten Fracht, eine laut Ladescheine sich etwa ausweisende Mehr- oder Minderfracht lediglich für Befrachters Rechnung ist.

11. Der Kapitän hat die an Bord gesandten Güter durch seinen Steuermann mit einem metrischen Maß-Stabe gehörig messen und demgemäß Empfangsscheine darüber erteilen zu lassen.

12. Der Stauer ist vom Schiffe zu bezahlen.

13. Die Befrachter sind verpflichtet, falls das Schiff in mehreren Häfen zu löschen hat, hinreichend Schwergut zum Versegeln an Bord zu lassen.

14. Der Kapitän adressirt sich mit seinem Schiffe an dem Bestimmungsplatze für die eingehende Reise an des Befrachters Vertreter Herren *A. Zimmer & Co, Lissabon.*

Die Kurtage für den Abschluß der Befrachtung ist mit 5 Prozent an die Herren *Schröder & Müller* zahlbar und fällig bei Unterzeichnung des Vertrages. Bei seiner Rückkunft nach der Elbe hat der Kapitän sich mit seinem Schiffe an die Herren *Schröder & Müller* oder bei Bestimmung nach einem andern Löschplatze an deren Vertreter als seine Schiffsmakler zu adressiren, bei einer Strafe von *M 400*

und unterzeichnen, ihrer bezüglichen Gerechtsame wegen, auch die vorbenannten Schiffsmakler diesen Vertrag. Zur Urkunde dessen haben die Beteiligten gegenwärtigen Vertrag, welcher zur Erteilung beglaubigter Abschrift in dem Gewahrsam von *Schröder & Müller* verbleiben soll, eigenhändig unterschrieben.

So geschehen Hamburg, den 10. Juni 1897.

Unterschriften

b) Beispiel einer Chartering nach der Frachtrate
Chartepartie

Schröder & Müller
Schiffsmakler
HAMBURG

Zwischen den Herren *J. Brenner & Co., Hamburg*, als Befrachter an einem und Herrn *Burchard & Co., Rostock*, Reeder des *kupferbodeneten deutschen Schiffes „Eilmöve“* genannt, klassifizirt † 3/3 L II bis II./99., 460 Tons Reg. groß, als Verfrachter am andern Teile ist durch uns, *Schröder & Müller*, Schiffsmakler in Hamburg, die Be- und Verfrachtung des besagten Schiffes für die Reise von Hamburg nach Lagos (innerhalb der Barre, wenn praktikabel) und eventuell Forcados River und retour, — wenn von Forcados erforderlichenfalls via Lagos

auf folgende Bedingungen kontrahirt und geschlossen worden.

1) Kapitän *Stolze*, welcher am 10. Monats mit seinem Schiffe hier eintraf, ist verpflichtet, sein gedachtes Schiff hieselbst ladefertig, dicht, hecht, gut kallatert und mit allen zu der bestimmten Reise erforderlichen Notwendigkeiten, insbesondere mit den gehörigen Schiffspapieren wohl versehen, zur freien und alleinigen Verfügung der Herren Befrachter zu liefern, (die Kajüte und den nötigen Raum für das Volk und zur Bewahrung der Taue, Segel und Schiffsproviand ausgenommen) und darf er für Niemand anders ohne Zustimmung der Herren Befrachter oder deren Korrespondenten einige Güter laden, bei Verlust der dafür zu machenden Fracht, mit Ausnahme etwaiger auf dem Verdeck zu ladenden Güter.

2) Die Herren Befrachter verpflichten sich dagegen, das genannte Schiff hieselbst mit einer vollen und bequemen Ladung Stückgüter, sowie demnächst an der Westküste Afrikas wie vorerwähnt, mit einer vollen und bequemen Ladung Palmkerne und/oder Palmöl in Fässern und/oder anderen Landesprodukten, immer jedoch mit dem zum Segeln resp. Versegeln nötigen Schwergut, sowie, wenn Palmöl verladen wird, mit den nötigen kleinen Fässern zum Abstaunen — zu beladen, womit der Kapitän sogleich nach erhaltener Abfertigung mit erstem guten Winde und Wetter unter Segel gehen und seine Reise direkt wie vorerwähnt antreten muss.

3) Nach glücklicher Ankunft im europäischen Bestimmungsplatze und bei geschehener guten und getreuen Lieferung der Ladung (jedoch daß der Kapitän nicht für Seegefahr und Seeschaden haftet) sind die Herren Befrachter verbunden, dem Kapitän, oder an dessen Ordre die nachstehende, bedungene Fracht prompt und unweigerlich zu bezahlen, nämlich für die erwähnte Reise:

M 47,—, schreibe *siebenundvierzig Reichsmark*

in full für jede ausgelieferte Ton von 1016 Kilos Gewicht an Palmkernen und

M 40,—, schreibe *vierzig Reichsmark*

in full für jede ausgelieferte Ton 1016 Kilos Brutto-Gewicht an Palmöl in Fässern, etwa beigeladene andere Landesprodukte zahlen Fracht im richtigen Verhältnis zu der für Palmkerne stipulirten Rate.

Die Fracht ist zahlbar wie folgt: *M 8000,— Vorschufs bei Abgang von Hamburg, abzüglich 5% für alle Kosten, und der Rest nach Entlöschung in Europa*, abzüglich der dem Kapitän in Afrika zum gewöhnlichen Schiffsbedarf (Avarie-Fälle ausgenommen) benötigten Gelder, welche ihm bis zu *M 2000,—* jedoch frei von allen Kosten und Zinsen, aber unter Vergütung der Asssekuranzspesen vorzuschießen sind.

Im Falle einer Avarie extraordinaire wird dieselbe nach York Antwerp rules 1890 regulirt und getragen. —

4) Die Beladung des Schiffes in Hamburg geschieht innerhalb *zwanzig*

laufender Tage, Sonntage ausgenommen, anfangend Tags nachdem sich der Kapitän zum Laden bereit erklärt hat.

Zum Löschen und Wiederbeladen an der Westküste Afrikas sind im Ganzen *fünfzig* laufende Tage, Sonntage ausgenommen, bestimmt, anfangend in Lagos und Forcados, Tags nachdem der Kapitän außerhalb der Barre sein Schiff zum Löschen bereit erklärt hat und dasselbe einklarirt ist, und endend daselbst erst mit dem Tage, an welchem das Schiff wieder außerhalb der Barre sich befindet und der Kapitän seine Abfertigung erhalten hat (so, daß die Zeit der Versegelung von der Lösch- oder Lade-Stätte außerhalb der Barre nach der Lösch- oder Lade-Stätte innerhalb der Barre und vice versa, Avarie-Fälle ausgenommen, sowie die ganze Zeit des Aufenthalts innerhalb der Barre als Liegezeit zu rechnen ist) und falls das Schiff nach Forcados weiter beordert werden sollte, kontinuiernd daselbst wieder anfangend, Tags nachdem der Kapitän sein Schiff zum Löschen resp. Laden bereit erklärt hat.

Die Entlöschung der Retourladung geschieht innerhalb usanzmäßiger Zeit. Alle zum Laden, Löschen, Wiederladen und Wiederlöschen stipulirten Tage sind ineinander zu zählen. Sollte das Schiff die Lagos- und Forcados-Barre nicht mit voller Ladung ein- und/oder ausgehend passiren können, so haben die Herren Befrachter für ihre Rechnung so viel Ladung außerhalb der Barre zu löschen, respektive innerhalb der Barre nur so viel Ladung an Bord zu legen, daß das Schiff die Barre passiren kann, und haben ferner für ihre Rechnung die Ladung außerhalb der Barre zu kompletiren. Würde das Schiff über die obenbestimmte Zeit aufgehalten werden, so sollen dem Kapitän für jeden Überliegetag *M 150,—* Tag für Tag vergütet und bezahlt werden.

5) Die Ladung wird dem Kapitän überall frei an Seite des Schiffes geliefert und frei von Seite desselben genommen, vorausgesetzt, daß der Kapitän sein Schiff an gehörige Plätze und wenn innerhalb der Lagos- und Forcados-Barre beordert, an die Brücke der Herren Befrachter legt, immer soweit die Tiefe des Wassers es erlaubt.

Der Kapitän hat, wenn dies von den Herren Befrachtern oder deren Korrespondenten gewünscht wird, Tag und Nacht und an Sonn- und Festtagen arbeiten zu lassen, jedoch soll in Afrika Nachts nicht gearbeitet werden und ist es ferner auch speziell verabredet, daß diejenigen Sonn- und Festtage, an welchen gearbeitet wird, doch nicht als Liegetage zu zählen sind. Diejenigen Räume, in welche Kerne verladen werden, sind von dem Kapitän mit Längsschotten zu versehen.

6) Der Kapitän hat für die Garnirung zu sorgen.

7) Der Kapitän ist verpflichtet, über die am Bord empfangene Ladung Konnosamente zu zeichnen zu der von den Herren Befrachtern oder deren Korrespondenten darin eingefüllten Fracht, indem gegen Empfang der laut § 3 dieser Chartepartie stipulirten Fracht eine per Konnosament sich etwa ausweisende Mehr- oder Minderfracht lediglich für Rechnung der Herren Befrachter valedirt.

8) Der Kapitän hat sich bei seinem Schiffe in allen laut dieser Charter ausgehenden Plätzen an der Herren Befrachter Korrespondenten zu adressiren, ist jedoch in Afrika frei von Adress-Kommission und Klarirungskosten, vielmehr haben die Herren Befrachter alle dem Schiffe in Afrika zufallenden Loots-, Tonnen-, Feuer-, Hafen-, Leichter-, Bugsirgelder und gesetzlichen Hospitalkosten u. s. w. für ihre Rechnung zu tragen und zu bezahlen, dagegen hat der Kapitän im europäischen Bestimmungsplatze an die Ordre der Herren Befrachter eine Kommission von $2\frac{1}{2}\%$ zu zahlen.

9) Der Kapitän hat mit seinen Trossen die auf den Reeden zum Löschen und Laden erforderlichen Transshipping Kanoes, wenn solche nicht benutzt werden, hinter dem Schiffe zu befestigen, ohne für etwaigen Schaden an denselben oder Verlust derselben verantwortlich zu sein.

10) Es ist einverstanden, daß der Kapitän verpflichtet sein soll, das von den Herren Befrachtern zur Ein- und Ausbugsirung des Schiffes über die Barre von Lagos und Forcados ihm zur Verfügung gestellte Dampfboot ohne Zeitverlust zu benutzen, so daß jeder Zeitverlust, entstanden durch etwaige Weigerung des Kapitäns, das Dampfboot gleich zu benutzen, nicht als Liegezeit berechnet werden soll.

11) Im Falle die Ladung aus Palmkernen und Palmöl u. s. w. besteht, so hat der Kapitän für nötige Separirung der Palmkerne von den anderen Gütern zu sorgen.

12) Der Kapitän ist verpflichtet, während seiner Reise, so oft das Wetter es erlaubt, die Luken zu öffnen, und wenn solches geschehen, im Journal zu notiren.

13) Versegelungszeit von Lagos nach Forcados und vice versa zählt nicht zu den Liegetagen.

14) Der hier von den Herren Befrachtern an Bord zu sendende Obersteuer ist für Rechnung des Schiffes und vom Schiffe zu bezahlen.

15) Es ist ferner einverstanden, daß, falls das Schiff vor der Einnahme seiner Rückladung verunglücken sollte, der Kapitän, gleichviel, ob derselbe seine Ausladung glücklich abgeliefert oder die Aus- resp. Zureise in Ballast gemacht habe, keinerlei Anspruch auf Distanz- oder pro rata-Fracht für die ganz oder teilweise beendigte Ausreise hat, die dem entgegenstehenden Bestimmungen des Art. 642 des Allgemeinen Deutschen Handels-Gesetzbuches werden aufgehoben. Für den Fall, daß das Schiff nach Antritt seiner Retourreise verunglücken sollte, bleiben die gesetzlichen Bestimmungen hinsichtlich einer dem Kapitän eventuell zukommenden Distanz-Fracht für den zurückgelegten Teil der Retour-Reise von vorstehender Vereinbarung unberührt.

Die Befrachter haben das Recht, gegenwärtige Charter aufzuheben, falls das Schiff nicht spätestens am 10. Juni d. J. zu ihrer Verfügung gestellt werden sollte.

Die ein- und ausgehenden Geschäfte des Schiffes in Hamburg unter dieser Charter sind von den Herren Schröder & Müller zu besorgen.

Die Kurtage für den Abschluß dieser Befrachtung ist mit fünf Prozent an die Herren Schröder & Müller oder deren Ordre zu zahlen und ist fällig bei Unterzeichnung dieser Chartepartie.

Unter persönlicher Verpflichtung der Herren Befrachter ist noch den Herren Schröder & Müller (nur in dieser Beziehung unterschriebliche Mitkontrahenten) bei erster direkter oder indirekter Rückkunft des Schiffes nach der Elbe die ihnen als dazu bestellten Maklern obliegende und usanzmässig zu honorirende Besorgung der eingehenden Schiffsgeschäfte zugesagt worden.

Nach vollzogener Unterschrift haften die Kontrahenten laut Gesetzes und Usanz für Erfüllung dieser Chartepartie.

Hamburg, den 4. Juni 1897.

.....
Unterschriften

III. Das Stauen

Die größte Verantwortlichkeit des Kapitäns beruht in dem Umstande, daß er für gehörige Stauung („Stauung nach Seemannsbrauch“) zu sorgen hat.

Es muß nämlich die Ladung so verteilt werden, daß das Schiff gleichartig belastet ist.

„Steife“ wird verursacht, wenn am Schiffsboden die Schwergüter beisammen liegen, so daß der Schwerpunkt des Schiffes anstatt im Zentrum, im Kiele des Schiffes liegt; dadurch erfolgt auch, insbes. wenn die Verteilung eine ungleichartige ist, das „Schlingern“ des Schiffes, d. h. es schwingt von einer Seite zur anderen.

Ist die Ladung so ungünstig verteilt, daß der Schwerpunkt des Schiffes zu hoch liegt, oder daß zu wenig Bal-

last*) aufgenommen wurde, so wird das Schiff als „rank“ gestaut bezeichnet.

In all diesen Fällen trägt der Kapitän die Verantwortung für die Konsequenzen der ungeeigneten Schiffsbelastung.

Ist ein Schiff mit „Stückgütern in Bausch und Bogen“ befrachtet, so muß der Kapitän das Stauen genau kontrollieren, da die Befrachter bzw. ihre Stauer gerne so viel als möglich in das Schiff hineinzubringen suchen, ohne Rücksicht darauf, ob gut und zweckmäßig gestaut ist.

IV. Das Garniren

Mit dem Fachausdrucke: „Garnirung“ (Dunnage) bezeichnet man die Matten, Stangen, Bretter, die den Ladegütern zur Unterlage dienen, so daß die Ladung nicht unmittelbar den Boden, oder die Seiten des Schiffes berührt.

Je nach der Natur der verladenen Waren nimmt man als Garnir verschiedene Gegenstände.

Bei Korn, Mehl, Gyps, die durch das Seewasser, das sich im untersten Schiffsraume sammelt, wesentlich leiden würden, wählt man Planken oder Bretter als Garnirung.

Bei Häuten, Fellen werden Stäbe angewendet, durch welche das Wasser frei passiren kann.

Vielfach wendet man zur Garnirung auch Objekte der Ladung selbst an, insoferne diese durch Seewasser nicht Schaden nehmen.

Bei scharf gebauten Schiffen beträgt die Garnirung am Boden des Schiffes 25—30 cm.

An vielen Seeplätzen bestehen spezielle Verordnungen für das Stauen und Garniren, nach welchen sich der Kapitän zu halten hat, da er im anderen Falle bei Beschädigung der Ladung die Verantwortung trägt.

*) Ballast ist die nötige Schiffsbeschwerung, um bei Mangel anderweitiger, oder bei leichter Ladung das Gleichgewicht des Schiffes herzustellen.

Das Seeschiff auf der Reise

I. Die an Bord befindlichen Bücher und Dokumente

A) Behördlich vorgeschriebene Bücher und Dokumente

a) Das Schiffsjournal

Das Schiffsjournal oder Schiffstagebuch ist ein Buch, in welches alles auf das Schiff, seine Besatzung, die Ladung, sowie die Reise Bezug habende eingetragen wird.

Dem Kapitän bietet das Journal nach zwei Richtungen hin Vorteile. Erstens gibt es ihm zu jeder Zeit über den Verlauf der Reise Aufschluß; zweitens dient es ihm bei etwaigen Unfällen den Behörden gegenüber als Beweismittel.

Das Schiffsjournal wird in der Regel vom Steuer- manne, bezw. ersten Schiffsoffizier, dem Stellvertreter des Kapitäns, geführt.

Die allerwichtigsten Momente der Reise pflegt jedoch der Kapitän selbst einzutragen, so z. B. wenn jemand von der Mannschaft die Dienstpflicht verletzt hat, oder wenn ein Seeunfall sich ereignet hat, wenn ein Nothafen angelaufen werden mußte oder ähnliche Ereignisse.

Sobald mit der Einnahme der Ladung oder des Ballastes begonnen wurde, muß die Eintragung ins Schiffsjournal ihren Anfang nehmen.

Vorher wird nur dasjenige eingetragen, was geschehen ist, um das Schiff seetüchtig und für die Aufnahme der Ladung und des Ballastes geeignet zu machen.

Die Eintragungen während des Einnehmens der Ladung beziehen sich auf folgende Momente:

Auf Wind und Wetter bei Empfangnahme der Waren und auf die Mengen, die in einem Tage angeliefert wurden.

Die Marken, Nummern, die Art, Größe und Anzahl der Kolli, sowie die Namen der Ablader sind unter Angabe des Tages, an welchem die Güter an Bord gelangten, in ein besonderes Ladebuch einzutragen.

Während der Aufnahme der Ladung werden im Journale überdies Vermerke über den jeweiligen Tiefstand des Schiffes gemacht.

Während des Einnehmens des Ballastes pflegt man die Menge und Verteilung des Ballastes im Schiffsraume zu verzeichnen, insbes. muß aber hier genau der ermittelte Tiefgang registriert werden.

Beim Verlassen des Hafens und während der Reise sind, wie schon erwähnt, alle wichtigen Ereignisse, insbes. die jeweiligen Beschlüsse des Schiffsrates genau zu verzeichnen.

Bei Ankunft des Schiffes im Bestimmungshafen finden Eintragungen darüber statt, ob das Schiff durch einen Lootsen in den Hafen gebracht wurde, welche Vorkehrungen für die Löschung getroffen wurden; wann den Ladungsempfängern Anzeige erstattet wurde, daß das Schiff zum Löschen bereit sei; auf welche Weise gelöscht wurde (ob mittelst eigenen Löschgeschirres, ob mit gemieteten Krähen, durch Hinaustragen, Übertragung in Leichter (Allégen) und insbes. ob unter Zollaufsicht gelöscht wurde).

Formular eines Schiffsjournals

(nach den Bestimmungen der Artikel 486 und 487 des Handelsgesetzbuches; Buch V)

Journal des Deutschen Schiffes

189 ..

den ..ten auf der Reise von nach

Stunden Vm.:	Wind	Ge- steuerter Kurs	Ab- trifft	Örtliche Ab- lenkung	See- meilen	Begebenheiten
1						
2						
3						
u. s. w.						

b) Das Manifest

Die Fahrzeuge, welche Waren führen, müssen, wenn dieselben sich der Zolllinie auf die Entfernung einer Meile

nähern, ohne daß hiezu die überwiegende Gewalt eines äußeren Ereignisses zwingt, mit einem Schiffsmanifest, d. i. mit einem genauen Verzeichnisse der Zahl und der Zeichen der auf dem Fahrzeuge befindlichen Päckchen, Kisten, Ballen oder anderen Behältnissen, dann der Menge und Gattung der geladenen Waren versehen sein.

Dieses Verzeichnis wird vom Schiffskapitän, oder dessen Stellvertreter unterzeichnet.

Von der Führung des Manifestes sind alle Seehandelschiffe befreit, deren Ladung bloß:

- 1) aus zollfreien Gegenständen oder
- 2) aus solchen Waren, welche mittelst zollamtlicher Dokumente von einem Zollamte an das andere abgefertigt werden.

Das Schiffsmanifest ist bei dem Einlaufen in einen dem zollpflichtigen Verkehre geöffneten Hafen dem zur Übernahme der Papiere bestimmten Amtsorte zu übergeben.

Die Ausladungen dürfen nur über vorher eingeholte schriftliche Bewilligung des Zollamtes im Beisein der hiezu bestimmten Zollbeamten oder Diener an den hiezu in jedem Hafen bestimmten Plätzen stattfinden.

Formular eines Schiffsmanifestes

Manifest

der Ladung des Schiffes unter dem Kapitän
. bestimmt nach

Nummer des Konnosamentes	Zeichen und Nummer	Inhalt	Be-frachter	Empfänger	Gewicht	Schiffs-lohn

c) Der Meßbrief

Über das Resultat der Vermessung von Seeschiffen (s. Seite 78) stellt die Behörde den Meßbrief*) aus, welchen das Schiff an Bord zu führen hat.

*) Früher wurde von der Seebehörde ein Zeugnis über Größe, Tragfähigkeit und Heimat des Schiffes ausgestellt, welcher Beilbrief (auch Biel- oder Bylbrieft) hieß.

Formular eines Meßbriefes

..... Hafen und Sanitätsamt in

Meßbrief

des $\frac{\text{Segel-}}{\text{Dampf-}}$ Schiffes, genannt

..... Flagge aus $\frac{\text{Eisen}}{\text{Holz}}$ gebaut, mit

Deck und Maschinen von Pferdekräften.

Das genannte Schiff wurde am des Monats des Jahres im Sinne des Gesetzes vom gemessen.

Es wurde erhoben, daß dessen gesetzlich gültiger Tonnengehalt,, sage

Unter dem Tonnendeck Tonnen betrage und zwar

Zwischen dem genannten Deck und dem Verdecke "

Geschlossene Räume auf Deck { "

"
"
"
"

Zusammen Tonnen

Abzug des Maschinenraumes "

Gesetzlich ermittelter Tonnengehalt Tonnen

Die wesentlichen Aichdimensionen sind folgende:

Länge auf dem Tonnendeck m

Größte innere Breite in der Längmitte "

Innenhöhe in der Längmitte "

..... am 189

Stempel

Der beidete Aicher

d) Der Registerbrief oder das Zertifikat

Der Registerbrief oder das Zertifikat enthält den Nachweis über die Eintragung des Seeschiffes in das Schiffsregister und die Erklärung, daß das Schiff berechtigt sei, die nationale Flagge zu führen (s. gesetzl. Bestimmungen).

Formular eines Registerbriefes (Zertifikats)

Unterscheidungssignal

Registerbrief

(Name der Registerbehörde) in bezeugt hiemit, daß in Gemäßheit des Gesetzes vom das nachstehend bezeichnete Schiff am unter Zahl in das Register der Schiffe, welche zur Führung der (deutschen, öst-ungar. u. s. w.) Flagge berechtigt sind, eingeschrieben wurde und zur

weiten Seefahrt
 großen Küstenfahrt
 kleinen Küstenfahrt

} ermächtigt ist.

- I. Name des Schiffes:
- II. Bauart desselben:
-
-
- III. Maaße { Länge:
- Breite:
- Höhe:
- IV. Tonnengehalt $\frac{\text{Brutto} \dots\dots\dots}{\text{Netto} \dots\dots\dots}$
- V. Ort und Zeit der Eintragung
- VI. Heimatshafen im Bezirke
des Seeamtes
- VII. Normalzahl der Mannschaft (mit Ausschluß des Kapitäns)
- VIII. Anzahl der Geschütze
- IX. Eigentums-Verhältnisse:

Fortl. Zahl	Name, Geburts- und Wohnort sowie Staatsangehörigkeit des Reeders	Schiffs- anteile	Erwerbsgrund

Da dem Schiffe das Recht, die für die
(deutsche, öst.-ungar. u. s. w.) Seeschiffahrt vorgeschriebene Flagge zu führen
und alle Eigenschaften, Rechte und Privilegien eines Handelsschiffes
zusteht, werden die Zivil- und Militärbehörden ersucht, das obengenannte
Schiff samt Besatzung, Passagieren und Ladung frei passieren zu lassen,
ihm weder Aufenthalt noch Hindernis zu verursachen, noch zu ge-
statten, daß dies durch andere geschehe, ihm vielmehr erforderlichen
Falles allen möglichen Beistand und Schutz angedeihen zu lassen.

..... den 189...

(L. S.)

Nachträgliche Eintragungen.
Nachträgliche Eigentums-Veränderungen:

Fortl. Zahl	Name, Geburts- und Wohnort sowie Staatsangehörigkeit des Reeders	Schiffs- anteile	Erwerbsgrund

Fortl. Zahl	Bemerkungen: (Pfändungen, Zessionen, Löschungen der Pfändungen des Schiffes oder der Schiffsanteile und ähnliche Anmerkungen)

e) Das Lohnabrechnungsbuch

Das Lohnabrechnungsbuch hat den Zweck, bei Streitigkeiten über die gehörig und rechtzeitig erfolgte Auszahlung Nachweis zu liefern.

Formular eines Lohnabrechnungsbuches

Vor-, Zu- und Vatersname; Heimatsort	
Tag der Einschiffung	
Heuerlohn und sonstige Vergütungen	in effekt. Münze
	in Papier
Tag der Ausschiffung	
Tag der eventuellen Wiederverheuerung	

Auszahlungen:

Ort	Datum	Titel der Entlohnung	zu empfangen		zu erhalten		Unterschrift des Empfängers; event. auch der Zeugen
			<i>M</i>	<i>₯</i>	<i>M</i>	<i>₯</i>	

f) Die Musterrolle

Die Musterrolle enthält den auf dem Seemannsamte vollzogenen Kontrakt zwischen dem Schiffsführer und der Mannschaft (s. Verhältnisse der Seeleute).

Formular der Musterrolle Musterrolle und Heuervertrag

Schiff Heimatshafen

Tonnengehalt

Eigentum d..... wohnhaft in

bestückt mit Mannschaft, bestehend aus Personen.

Schiffskommandant

Schiffskategorie

Z vom

(links) Ursprüngliche Besetzung*)

Fortl. Zahl	Dienstes- eigen- schaft an Bord	Vor-, Zuname und Vaterschaft	Geburts- jahr	Geburts- und Wohnort	Zahl, Datum und Ort des Seebuches	Ver- einbarung über die Dauer der Ver- heuerung

Fortsetzung (rechts)

Vereinbarung über die Heuer und die Geldsorte Angabe des Zeit- punktes des Ablaufes	Bereits ausbezahlter Heuer- vorschuß	Unterschrift oder Zeichen des Verheuerten	Bescheinigung seitens der Hafen- oder Konsulats- behörde (Ort und Datum)

*) Ein weiteres Folium enthält die Veränderungen in der Besetzung
Der Seehandel

Der Gefertigte verpflichtet sich, die Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages genau durchzusehen und die hierin enthaltenen, mit seiner Mannschaft abgeschlossenen Vereinbarungen pünktlich zu erfüllen.

..... am 18..

Es wird hiemit bestätigt, daß der und jedes Individuum der aus Personen bestehenden Besatzung des obgenannten Schiffes nach erfolgter klarer Verlesung und nach der ihnen gegebenen Erklärung zum Zeichen, daß sie die darin enthaltenen Bestimmungen anerkennen, die gegenwärtige Musterrolle beziehungsweise diesen Heuervertrag eigenhändig unterzeichnet haben.

..... Vom
..... am

Vidierung der Hafen- oder Konsulatsbehörden

angekommen am
angekommen aus
mit einer Mannschaft, bestehend aus Personen. Ausklarirt am nach mit einer Mannschaft, bestehend aus Personen.

Veränderungen
..... am 18..

Sonstige im Seeverkehr vorkommende Dokumente sind: der Stauattest, der Sanitätsattest, Seepaß und in Kriegszeiten das Ladungszertifikat.

B) In speziellen Fällen vorhandene Bücher und Dokumente

a) Das Kontobuch des Kapitäns

An jenen Seeplätzen, an welchen der Kapitän mit der Einhebung der Fracht und Zahlung von Vorschüssen betraut ist, führt derselbe ein Kontobuch, welches auf der rechten Seite die Beträge der laut Charterpartie eingehobenen Frachten und auf der linken die Vorschüsse, Erläge und Auszahlungen enthält.

Im Nachstehenden erbringen wir ein Beispiel, welches ein Folium aus einem solchen Kontobuche darstellt.

b) Zertifikat für das Einlaufen eines Schiffes mit Deckladung in einen britischen Hafen

Zertifikat

über den Tonnengehalt der Deckladung
Merchant Shipping Act 1876

Name des Schiffes und Heimatshafen	Segel- oder Dampfschiff	Reeder	Wohnort
Registertonnengehalt auf dem Registerbrief Tonnen			
Registertonnengehalt des Raumes der Deckladung Tonnen			

Es wird hiemit bestätigt, daß am des Monates 189. der auf dieser Reise von der Deckladung belegte Raum des oben genannten Schiffes gemessen wurde und daß der Registertonnengehalt dieses Raumes in Gemäßheit der in den Merchant Shipping Acts von 1876 enthaltenen Bestimmungen, wie oben angegeben Tonnen beträgt. Diese Vermessung ist in das Journal eingetragen.

..... am 189.

Vom

II. Bodmerei

Bodmerei, vom niederdeutsch. bodem (Boden), (engl.: bottomry; franz.: contrat à la grosse) ist ein Darlehensgeschäft, welches von dem Schiffer („Kapitän“) unter Zusage einer zumeist ziemlich hohen Prämie und unter Verpfändung von Schiff, Fracht und Ladung in der Art eingegangen wird, daß der Gläubiger wegen seiner Ansprüche nur an die verpfändeten („verbodmeten“) Gegenstände nach Ankunft des Schiffes an dem Endpunkte der Reise sich halten könne, für welche das Darlehensgeschäft abgeschlossen wurde („Bodmereinreise“).

Die über dieses Geschäft ausgestellte Urkunde heißt: „Bodmereinbrief“ (s. d.), der Darleiher „Bodmereingeber“ (Bodmerist).

Bodmerei kann von dem Schiffer nur eingegangen werden, während das Schiff sich außerhalb des Heimatshafens befindet und zwar zur Ausführung der Reise, ferner zur Erhaltung des Schiffes und im Interesse der Ladungsbeteiligten.

Im letzteren Falle kann der Schiffer die Ladung allein verbodmen; in den beiden anderen Fällen kann er zwar das Schiff oder die Fracht allein, die Ladung aber nur zusammen mit dem Schiffe und der Fracht verbodmen.

Der Bodmereibrief kann auf Verlangen des Bodmereigebers in mehreren Exemplaren und an die Ordre des Gläubigers, oder lediglich an Ordre d. i. an die Ordre des Bodmereigebers ausgestellt werden.

Ein an Ordre lautender Bodmereibrief kann durch Indossament übertragen werden.

Die Bodmereischuld ist, soferne nicht in dem Bodmereibriefe selbst eine andere Bestimmung getroffen ist, in dem Bestimmungshafen der Bodmereireise und am ersten Tage nach Ankunft des Schiffes in diesem Hafen zu zahlen.

Beispiel einer Bodmerei

Bodmereibrief

Kaiserlich Deutsches Konsulat
Valparaiso

Verhandelt im

Kaiserlich Deutschen Konsulate zu Valparaiso,
am 16. September 1896

Vor dem unterzeichneten Kaiserlichen Konsul erscheint von Person bekannt und verfügungsfähig, der Führer des gegenwärtig im hiesigen Hafen liegenden Deutschen Barkschiffes „Susanne“, Heimatshafen Hamburg, Unterscheidungssignal RHVP, Schiffer Braun-Gädcke, und gibt folgende Erklärung zu Protokoll:

„Da ich während der Reise von Puntarenas nach Falmouth für Ordre bestimmt, verschiedene Beschädigungen an dem von mir befehligten Schiffe erlitten und in Folge dessen mich genötigt gesehen habe, Valparaiso als Nothafen anzulaufen, um daselbst die notwendigen Reparaturen vorzunehmen, so habe ich die Summe von Sechszwanzigtausend Zweihundert und zwanzig (26220) Pesos einundneunzig (91) Centavos Chile Courant Geld nötig, um mit dem von mir geführten, segelfertig im hiesigen Hafen liegenden Barkschiffe „Susanne“ nach Falmouth für Ordre abzusegeln.

Dieses Geld habe ich mir darlehensweise nicht beschaffen können, und so hat es mir der Kaufmann Herr W. Palme auf Bodmerei gegeben.

Ich bekenne daher hiermit, zur Reise von hier nach Falmouth für Ordre Sechszwanzigtausend Zweihundert und zwanzig (26220) Pesos einundneunzig (91) Centavos Chile Courant Geld von Herrn W. Palme nach Bodmereirecht erhalten zu haben, verpflichte mich, diese Summe nach Vollendung der jetzt beabsichtigten Reise acht Tage nach Ankunft des Schiffes im Entlöschungshafen und nach oder vor Anfang der Entlöschung der Ladung zum Kurse von Neunzehndreiviertel (19^{3/4}) Pences British Sterling für Einen (1) Peso Chile Courant mit Zweitausend Einhundert siebenundfünfzig (2157) Pfund fünfzehn (15) Shilling drei (3) Pences British Sterling nebst dem bedungenen Aufgelde von

Dreizehn Prozent (13 %) des Kapitals also Zweitausend Vierhundert und achtunddreißig (2438) Pfund fünf (5) Shilling fünf (5) Pences, British Sterling an Herrn W. Palme oder dessen Ordre zu bezahlen und verpfände ich zur Sicherheit des Gläubigers mein Schiff „Susanne“ nebst allem Zubehör, samt der Ladung und der zu verdienenden Fracht nach Bodmereirecht dergestalt, daß im Nichtzahlungsfalle Herr W. Palme, dessen Bevollmächtigter oder jeder rechtliche Inhaber dieses Bodmereibriefes berechtigt sein soll, sich wegen Kapital, Aufgeld und Kosten an das Schiff samt allem Zubehör, an die Ladung und an die zu verdienende Fracht zu halten, daß dagegen bei zufälligem gänzlichen Untergange des Schiffes die Bodmereischuld als erloschen angesehen werden soll.“

Der Kapitän Braun-Gädcke bat um zwei beglaubigte Abschriften dieser Erklärung als Bodmereibriefe für Herrn W. Palme, von welchen, wenn eine eingelöst, die andere ungiltig ist.

Hierauf wurden die Herren:

- 1) Konsulats-Sekretär Franz Hill,
 - 2) Konsulats-Kanzlist Emil Doering,
- Beide hier wohnhaft,

als Zeugen herbeigerufen.

In ihrer Gegenwart ist diese Verhandlung dem Schiffer Braun-Gädcke vorgelesen, von ihm genehmigt und wie folgt vollzogen.

(gez.) Braun-Gädcke.

Dieses bezeugen die Herren Hill und Doering mit ihrer Unterschrift.

(gez.) Doering.

(gez.) Hill.

Daß die Verhandlung so, wie sie vorstehend niedergeschrieben ist, stattgefunden hat, wird hierdurch bescheinigt.

Gebühren (L. S.) Der Kaiserliche Konsul:

laut Post. 25 des Tarifs

(gez.) N. N.

ℳ 45 = \$ 30.—

(Eingetragen unter Nr. 86 des Notariatsregisters).

Für die Übereinstimmung der vorstehenden Abschrift mit dem in diesem Konsulate aufbewahrten Originale.

Valparaiso, den 16. September 1896.

Gebühren

Der Kaiserliche Konsul:

laut Post. 16 des Tarifs

(gez.) N. N.

ℳ 11 = \$ 7.35.

(Stempel).

III. Signale und Flaggen

a) Signale

Signale sind Zeichen, durch welche man in mehr oder weniger bedeutenden Entfernungen anderen Schiffen die nötigen Nachrichten erteilt, oder Befehle an solche ergehen läßt.

Sie werden durch gehißte Flaggen, aufgezozene Laterne, Kanonenschüsse und verschiedene sogenannte Blickfeuer oder Raketen gegeben.

Das internationale Signalbuch gibt den Handelsschiffen die Möglichkeit, durch 18 Flaggen und Wimpel, die

in verschiedener Zahl, Form und Farbe zusammengestellt werden, mit Handelsschiffen aller Nationen, sowie mit den an vielen Küsten vorhandenen Signal- (Semaphor-) Stationen zu verkehren.

Vermittelst der 18 Konsonanten des Alphabets in Zusammenstellung von je 2, 3 und 4 Buchstaben, ist man im Stande, 78642 Signale zu geben, von welchen etwa 20000 zu Fragen, Antworten, Wörtern und Namen verwendet werden.

Das Signalbuch zerfällt in drei Teile, von denen jeder wieder in Abschnitte zerlegt ist.

Der erste Teil enthält die Signale nach der Reihenfolge der Signalbuchstaben.

Der erste Abschnitt dieses Teils enthält Signale nach der Reihenfolge der Buchstaben, der zweite Abschnitt führt allgemeine Signale vor, wie Mitteilungen über Dampfer, Schiffe, Lootsen, Leuchtfeuer u. s. w.

Der zweite Teil enthält Signale in alphabetischer Reihenfolge, d. h. der Signalgeber findet für die beabsichtigten Mitteilungen die entsprechenden Signalzeichen.

Der dritte Teil des internationalen Signalbuches enthält die Fernsignale.

Soll nämlich auf große Entfernungen signalisirt werden, bei welchen man die Farbe der Flaggen bzw. Wimpel nicht mehr erkennen kann, so geschieht dies unter Zuhilfenahme von verschiedenartig geformten Körpern, vermittelt dreier Zeichen, durch welche Buchstaben des Alphabets mit Ausnahme der Vokale bezeichnet werden.

b) Flaggen

Bei allen seefahrenden Nationen ist die Führung der Reichs- (Landes-) Flagge vorgeschrieben. Diese Flagge muß an der Gaffel oder am Besahnmast angebracht werden.

Der Kapitän hat sich über die Berechtigung hierzu durch das Zertifikat bez. durch den Registerbrief auszuweisen.

Neben der Nationalflagge führen die Handelsschiffe aber auch zumeist Haus- (oder Kontor-) Flaggen.

Diese sind nicht etwa vorgeschrieben, sie haben sich aber im Laufe der Zeit im Schiffsverkehrsverkehr eingebürgert.

Diese Flaggen werden zumeist am Großmast geführt.

In neuester Zeit sind die Farbenzeichen der Hausflaggen auch oft an den Schornsteinen der Dampfer angebracht.

IV. Hilfs- und Bergelohn

Wird ein in Seenot geratenes Schiff, das von der Mannschaft bereits verlassen worden war, oder wird die Ladung eines solchen Schiffes von dritten Personen geborgen; so haben diese gesetzmäßigen Anspruch auf Bergelohn.

Dieser soll den dritten Teil des Wertes der geborgenen Gegenstände nicht übersteigen; nur ganz ausnahmsweise kann derselbe den Bergern bis zur Hälfte des Wertes zuerkannt werden.

Über die Höhe des Bergelohnes kann zur Zeit der Gefahr ein Übereinkommen getroffen werden, oder es fällt in Ermangelung einer gegenseitigen Abmachung die Entscheidung der betreffenden Seebehörde zu.

Maßgebend für die Taxirung desselben sind: der bewiesene Eifer, die verwendete Zeit, die geleisteten Dienste, die geschehenen Aufwendungen, die Zahl der thätig gewesenen Personen, die Gefahr, welcher diese sich unterzogen haben und der Wert der geborgenen Objekte.

Ist das Schiff zur Zeit der Hilfeleistung von der Mannschaft nicht verlassen worden, so ist an den Hilfeleistenden Hilfslohn zu bezahlen.

Dieser wird unter dem Betrage festgesetzt, den unter sonst gleichen Umständen der Bergelohn erreicht haben würde.

Der Berge- oder Hilfslohn wird zwischen dem Reeder, Kapitän und der Mannschaft, sofern nicht etwa in der Musterrolle etwas anderes festgestellt ist, so verteilt, daß der Reeder die Hälfte, der Kapitän ein Viertel und die Mannschaft gleichfalls ein Viertel erhalten.

Die Verteilung an die letztere erfolgt nach Maßgabe der Heuer.

Beispiel:

Erkenntnis des Gerichtes in Hamburg auf Auszahlung eines **Bergelohnes**

„Am 19. Oktober 1896 traf der Dampfer „Uhlenhorst“ das Schiff „Orpheus“ mit gekapptem Großmast, von der Mannschaft verlassen, in der Nordsee, nahm es in Schlepptau und brachte es nach Hamburg.“

„Der „Orpheus“ befand sich in größter Gefahr; die Gefahr für „Uhlenhorst“ bestand in der Annäherung an das andere Schiff bei dem „derzeitig sehr hohen Seegange.“

„Der „Uhlenhorst“, ein Kohlendampfer, hat einen nicht unerheblichen Zeitverlust erlitten.“

„Der Wert des geretteten Schiffes mit Ladung betrug ca. *M* 26 600.—.“

„Vom Strandamte war ein Bergelohn von *M* 11 000.— für Schiff und Ladung festgesetzt, dagegen hatten die Ladungsvertreter gerichtliche Entscheidung angerufen.“

„Vom Gerichte zuerkannter Bergelohn: *M* 8 800.— „für die geborgene Ladung.“

Die gesetzlichen Bestimmungen und Verordnungen für die deutsche und österreichische Handelsmarine

A) Die Seegesetzgebung des deutschen Reiches

I. Öffentliches Seerecht

a) Die Zuständigkeit des Reiches in Seeschiff-fahrtsangelegenheiten

Der Artikel 7 der Verfassung des Deutschen Reiches bestimmt, daß u. A.: die Organisation eines gemeinsamen Schutzes des Deutschen Handels im Auslande, sowie der Deutschen Schifffahrt und ihrer Flagge zur See, der Beaufsichtigung seitens des Reiches und der Gesetzgebung desselben unterliegen.

Der Artikel 54 bestimmt weiters, daß die Kauffahrteischiffe aller Bundesstaaten eine einheitliche Handelsmarine zu bilden haben.

Das Reich hat das Verfahren zur Ermittlung der Ladungsfähigkeit der Seeschiffe zu bestimmen, die Ausstellung der Meßbriefe, sowie Schiffszertifikate zu regeln und die Bedingungen festzustellen, von welchen die Erlaubnis zur Führung eines Seeschiffes nötig ist.

In den Seehäfen und auf allen natürlichen und künstlichen Wasserstrassen der einzelnen Bundesstaaten werden die Kauffahrteischiffe sämtlicher Bundesstaaten gleichmäßig zugelassen und behandelt.

Die Abgaben, welche in den Seehäfen von den Seeschiffen oder von deren Ladungen für die Benützung der Schifffahrtsanstalten erhoben werden, dürfen die zur Unterhaltung und gewöhnlichen Herstellung dieser Anstalten erforderlichen Kosten nicht übersteigen.

Der Art. 55 endlich bestimmt die Farbe für die Flaggen der Kriegs- sowie der Handelsmarine mit: schwarz-weiß-rot.

b) Nationalität, Flagge, Registrierung und Vermessung der Seeschiffe

Gesetz vom 25./10. 1867, betreffend die Nationalität der Kauffahrteischiffe und ihre Befugnis zur Führung der Bundesflagge.

Die zum Erwerb durch die Seeschifffahrt bestimmten Schiffe (Kaufahrteischiffe) der Bundesstaaten haben als Nationalflagge die Bundes- (Reichs-) Flagge ausschließlich zu führen (§ 1). Zur Führung der Bundesflagge sind die Kaufahrteischiffe nur dann berechtigt, wenn sie in dem ausschließlichen Eigentum solcher Personen sich befinden, welchen das Bundesindigenat zusteht.*)

Diesen Personen sind gleich zu achten solche juristische Personen, eingetragene Genossenschaften und Aktiengesellschaften, welche im Reichsgebiete ihren Sitz haben und deren persönlich haftende Gesellschafter sich sämtlich im Besitze der Reichsangehörigkeit befinden (§ 2).

Für die zur Führung der Bundesflagge befugten Kaufahrteischiffe sind in den an der See gelegenen Bundesstaaten Schiffsregister zu führen (§ 3). (s. S. 94 u. 95.)

Das Schiffsregister ist öffentlich; die Einsicht desselben ist während der gewöhnlichen Dienststunden einem jeden gestattet (§ 4).

Dieses Register, welches das Handelsgesetzbuch nach dem Muster des Englischen Rechts nachgebildet hat, soll zunächst dazu dienen, die Nationalität der Schiffe zu bekunden, indem es die Grundlage für die dem Schiffer zur Legitimation dienenden Dokumente bildet.

Die Eintragung des Schiffes in das Schiffsregister muß enthalten:

1. Den Namen und die Gattung des Schiffes (ob Bark, Brigg u. s. w.).
2. Seine Größe und die nach der Größe berechnete Tragfähigkeit.

*) Durch eine kaiserl. Verordnung vom 15./4. 1885 ist folgendes bestimmt: Seefahrzeuge, welche für Rechnung entweder von auswärtigen Staaten, oder von Angehörigen solcher Staaten im Inlande erbaut wurden, sind, solange sie im ausschließlichen Eigentum der im § 2 des Gesetzes, betr. die Nationalität der Kauffahrteischiffe bezeichneten Personen, Gesellschaften oder Genossenschaften sich befinden, befugt, die Reichsflagge als Nationalflagge zu führen.

- 3) Die Zeit und den Ort seiner Erbauung, oder, wenn es die Flagge eines nicht zum Deutschen Bunde (Deutschen Reich), gehörenden Landes geführt hat, den Thatumstand, wodurch es das Recht, die Bundesflagge zu führen erlangt hat und außerdem, wenn thunlich, die Zeit und den Ort der Erbauung.*).
- 4) Den Heimatshafen.
- 5) Den Namen und die nähere Bezeichnung des Reeder's, oder wenn eine Reederei besteht, den Namen und die nähere Bezeichnung aller Mitreeder und die Größe der Schiffspart eines jeden; ist eine juristische Person Reeder oder Mitreeder, so ist der Ort, an welchem die Gesellschaft ihren Sitz hat und wenn die Gesellschaft nicht eine Aktiengesellschaft ist, der Name und die nähere Bezeichnung aller die Handelsgesellschaft bildenden Gesellschafter einzutragen; bei der Kommanditgesellschaft auf Aktien genügt statt der Eintragung aller Gesellschafter die Eintragung aller persönlich haftenden Gesellschafter.
- 6) Den Rechtsgrund, auf welchem die Erwerbung des Eigentums des Schiffes, oder der einzelnen Schiffsparten beruht.
- 7) Die Nationalität des Reeder's und der Mitreeder.
- 8) Den Tag der Eintragung des Schiffes.

Ein jedes Schiff wird in das Schiffsregister unter einer besonderen Ordnungsnummer eingetragen. (§ 6 = Art. 435 d. H. G. B.)

Treten in den zu registrirenden Thatsachen Veränderungen ein, so müssen dieselben binnen 6 Wochen nach dem Eintritte des Ereignisses in das Schiffsregister eingetragen und auf dem Zertifikate vermerkt werden.

Die Verpflichtung zur Anzeige solcher Thatumstände liegt ob:

- 1) Wenn eine Reederei besteht, allen Mitreedern.
- 2) Wenn eine juristische Person, eine eingetragene Genossenschaft Reeder oder Mitreeder ist, für dieselbe allen Mitgliedern des Vorstandes.

*) Zur Verhütung des Mißbrauches der deutschen Flagge durch seeuntüchtige Schiffe sind die kais. Konsularbehörden in den britischen Hafenplätzen angewiesen, für ein dortselbst in das Eigentum von Reichsangehörigen übergehendes Schiff einen Attest über die Erwerbung des Rechtes zur Führung der deutschen Flagge nur auf Grund des Zeugnisses eines Schiffsbesichtigers, des britischen board of trade, zu erteilen.

- 3) Wenn eine andere Handelsgesellschaft Reeder oder Mitreeder ist, für dieselbe allen persönlich haftenden Gesellschaftern und
- 4) Wenn die Veränderung in einem Eigentumswechsel besteht, dem neuen Erwerber des Schiffes oder der Schiffspart.

Hinsichtlich des Namens eines in das Schiffsregister eingetragenen Schiffes kommen die Bestimmungen des Reichsgesetzes vom 28./6. 1873 in Betracht. Diese lauten:

Jedes in das Schiffsregister eingetragene Schiff muß:

1. seinen Namen auf jeder Seite des Bugs*) und
2. seinen Namen und den Namen des Heimatshafens am Heck**) an den festen Teilen in gut sichtbaren und fest angebrachten Schriftzeichen führen.

Über die Eintragung des Schiffes in das Schiffsregister wird vonseite der Registerbehörde eine mit dem Inhalte der Eintragung übereinstimmende Urkunde: das „Zertifikat“ (Registerbrief) ausgefertigt.

Diese Bestimmungen finden auf kleine, nicht zu registrirende Schiffe keine Anwendung.***)

*) Vordere Rundung des Schiffes.

**) Der äußere Teil des Hinterschiffes.

***) Schiffe von nicht mehr als 50 Kubikmeter Bruttoreaum, sind zur Ausübung des Rechtes, die Reichsflagge zu führen, auch ohne Eintragung in das Schiffsregister und Erteilung des Zertifikats befugt.

Beispiel

einer im

Register für Seeschiffe

erfolgten Eintragung eines kleinen Seeschiffes

(„Besahn-Ewer“)

[Aus dem Seeschiff-Register zu Hamburg]

Datum der Eintragung:

Nr. 2027.

Name des Schiffes	Gattung des Schiffes	Größe und Ladungsfähigkeit											
<p>„Johannes“</p> <p>Kapitän (nicht im Zertifikat eingetragen)</p> <p>Der Reeder</p>	<p><i>Besahn-Ewer aus hartem Holze erbaut, mit verzinktem Eisen verbolzt, ohne Beschläge</i></p>	<p>Die nach § 25 Nr. 1 der Schiffsvermessungsordnung aufgenommenen Hauptmaße sind: <i>Länge 16.06 m; Breite 5.03 m; Tiefe 1.52 m.</i></p> <p>Die Vermessung erfolgte auf Grund der Schiffsvermessungsordnung vom 20/6. 1888 (R.-G.-B. Nr. 190)*) nach dem vollständigen Verfahren und beträgt:</p>											
		<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th data-bbox="707 625 817 698">Kubikmeter</th> <th data-bbox="817 625 927 698">Britische Register-tonnen</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="490 698 707 787">a) Der Brutto-Raumgehalt des Schiffes</td> <td align="center" data-bbox="707 698 817 787">91.1</td> <td align="center" data-bbox="817 698 927 787">32.26</td> </tr> <tr> <td data-bbox="490 787 707 925">b) Der Netto-Raumgehalt des Schiffes nach Anwendung des Deutschen Abzugsverfahrens</td> <td align="center" data-bbox="707 787 817 925">81.4</td> <td align="center" data-bbox="817 787 927 925">28.72</td> </tr> <tr> <td data-bbox="490 925 707 1068">c) Der Netto-Raumgehalt nach Anwendung des britischen Abzugsverfahrens</td> <td align="center" data-bbox="707 925 817 1068">—</td> <td align="center" data-bbox="817 925 927 1068">—</td> </tr> </tbody> </table>		Kubikmeter	Britische Register-tonnen	a) Der Brutto-Raumgehalt des Schiffes	91.1	32.26	b) Der Netto-Raumgehalt des Schiffes nach Anwendung des Deutschen Abzugsverfahrens	81.4	28.72	c) Der Netto-Raumgehalt nach Anwendung des britischen Abzugsverfahrens	—
	Kubikmeter	Britische Register-tonnen											
a) Der Brutto-Raumgehalt des Schiffes	91.1	32.26											
b) Der Netto-Raumgehalt des Schiffes nach Anwendung des Deutschen Abzugsverfahrens	81.4	28.72											
c) Der Netto-Raumgehalt nach Anwendung des britischen Abzugsverfahrens	—	—											

Bemerkungen: Bisher als Seeschiff noch nicht registriert gewesen

Eigentums-Verhältnis		Wohnort	Schiffsparte	Erwerbsgrund
Fortl. Nr.	Name und Angabe der Nationalität			
1	<i>Johann Krause, Schiffer; deutscher Unterthan</i>	<i>Hamburg, Gr.Burstah 4</i>	<i>1/1</i>	<i>Kauf laut Kontrakt Hamburg de dato 1/10. 1889</i>

*) Seit 1./3. 1895 werden die Seeschiffe nach der neuen Schiffsvermessungsordnung (s. S. 96) registriert.

25./8. 1894

Unterscheidungs-Signal: R. K. R. P.

Veränderungen in dem Eigentumsverhältnisse				Erwerbs- grund	Veränderungen in den eingetragenen Thatsachen
Fortl. Nr.	N a m e	Wohnort des Reeders	Schiffs- partner		
					Löschung:

Die Schiffsvermessungsordnung vom 1./3. 1895

Die Ladungsfähigkeit eines Handelsschiffes hängt von der Tragfähigkeit desselben und von dem Ladungsraume ab.

Diese beiden wurden ursprünglich dadurch ermittelt, daß man feststellte, wie viele Tonnen (Fässer) einer bestimmten Größe in einem Schiffe untergebracht werden konnten.

Später wurden Abmessungen verschiedener Räumlichkeiten vorgenommen und man ermittelte mit Zuhilfenahme entsprechender Formeln den Rauminhalt des Schiffes.

Um im internationalen Seeverkehr einen gleichartigen Vorgang zu beobachten, wurde ein von der englischen Regierung eingeführtes Verfahren — das Moorsom'sche System — von den meisten seefahrenden Nationen akzeptiert.

Dasselbe besteht darin, daß mittelst gewisser Regeln das Stauvermögen des Schiffes*), bzw. seine Wasserverdrängungsfähigkeit (das „Displacement“) durch Messung des Rauminhaltes in englischen Kubikfuß bestimmt wird; je 100 Kubikfüße bilden eine Maßeinheit, die britische Registertonne (Moorsom'sche Tonne).

Mit Zuhilfenahme der Schlüsselzahl 2.83 wird diese Tonne im Kubikmeter umgewandelt, sowie andererseits durch Benützung der Zahl 0.353 der Kubikmeter in engl. Tonnen verwandelt.**)

Von dem durch das gesetzlich festgesetzte Meßverfahren ermittelten Rauminhalt des Schiffes, „Bruttoraumgehalt“, wird der Inhalt der zum Gebrauche der Schiffsmannschaft dienenden Räume, sowie der Maschinen, Dampf-

*) Siehe „das Stauen.“

**) Reduktionsfaktoren für die Umrechnung der in den Schiffsvermessungsangaben fremder Seestaaten enthaltenen Maß-Einheiten:
in „Kubikmeter“ und „Register-Tons“

	Kubikmeter	Register-Tons
Belgien und Frankreich, Tonneau (1000 Kilogramm)	2.83	1
Spanien, Tonnelada (1000 Kilogramm)		
Dänemark, Kommerzlast (5200 Pfund)	5.52	1.95
Niederland, Tonne, [Seetonne] (1000 Kilogr.)	2.12	0.75
Öst.-Ungarn, Tonne (20 Centner)	2.37	0.84
Rußland, Last (120 Pud)	4.15	1.46
Schweden, Nylast (100 schwed. Ztr.)	8.98	3.17
Vereinigte Staaten Amerikas, Ton (100 Kubikfuß)	2.75	0.97

kessel und Kohlenräume in Abzug gebracht und dadurch der Nettoraumgehalt der Schiffe ermittelt.

Sowol in betreff dieser Abzüge, als in betreff des Vorganges bei der Messung selbst bestehen bei verschiedenen Nationen verschiedene Bestimmungen.

Für Deutschland ist die Schiffsvermessungsordnung vom 1./3. 1895 maßgebend; für Österreich-Ungarn das Gesetz vom 15./5. 1871 R.-G.-B. 43.

Für die Bestimmung der Menge von Gütern, welche in den für den Warentransport bestimmten Schiffsräumlichkeiten untergebracht werden können, ist selbstverständlich entscheidend, ob dieselben bei Inanspruchnahme eines gleichen Raumes ein größeres oder geringeres Gewicht haben.

In diesem Sinne unterscheidet man zwischen Schwergut (engl.: Heavy good; franz.: Marchandises de poids) und Leichtgut (engl.: Measurement goods; franz.: Marchandises de cubage).

Mit Schwergut bezeichnet man Waren, von welchen 1 engl. gros ton (20 Ctr. = 1016 Kilos) nicht über 40 Kubikfuß Laderaum beansprucht; alle anderen Waren werden als Leichtgut nach dem Raume, den sie einnehmen, verfrachtet (s. Frachttarife).

c) Verhältnisse der Seeleute

1) Das Personal der Handelsmarine

Auf Handelsdampfern begegnet man zumeist nachfolgenden Dienstkategorien:

A) In der seemännischen Stellung:

- 1) Kapitän (im Gesetze zumeist als Seeschiffer oder Schiffer bezeichnet),
- 2) Steuermann (im Gesetze zumeist als Seesteuermann bezeichnet),
- 3) Bootsmann,
- 4) Zimmermann,
- 5) Segelmacher,
- 6) Matrose,
- 7) Schiffsjunge.

B) In der technischen Stellung:

- 1) Maschinisten (der 4.—1. Klasse).
- 2) Maschinistenassistent,
- 3) Heizer.

Nach § 31 der Gewerbeordnung für das Deutsche Reich müssen sich Seeschiffer (Kapitäne) und Seesteuerleute

über den Besitz der erforderlichen Kenntnisse durch einen Befähigungsnachweis der zuständigen Verwaltungsbehörde ausweisen.

2) Vorschriften über den Nachweis der Befähigung als Seeschiffer und Seesteuermann auf deutschen Kauffahrteischiffen vom 6./8. 1887

Die Zulassung als Schiffer auf Küstenfahrt*) wird bedingt durch Zurücklegung einer auf den Ablauf des 15. Lebensjahres folgenden mindestens fünfzigmonatigen Fahrzeit auf Seeschiffen oder Seefischerfahrzeugen.

Die Zulassung als Schiffer auf kleiner Fahrt wird bedingt durch die Ablegung einer Prüfung, der Schifferprüfung für kleine Fahrt; auch die Zulassung als Schiffer auf große Fahrt erfolgt durch die Ablegung eines Fachexamens.

Um zur Schifferprüfung für große Fahrt zugelassen zu werden, ist erforderlich:

- a) eine mindestens vierundzwanzig Monate umfassende Fahrzeit als Steuermann auf großer Fahrt, oder als Schiffer auf kleiner Fahrt;
- b) die Ausführung von nautischen Beobachtungen und Berechnungen während dieser Fahrzeit und die Vorlegung der hierüber während der letzteren gemachten schriftlichen Aufzeichnungen und Ausführungen.

Die Zulassung als Steuermann wird gleichfalls von der Ablegung einer Fachprüfung abhängig gemacht.

Seeschiffer und Steuerleute haben sich auch einer Untersuchung auf das Nichtvorhandensein der Farbenblindheit zu unterziehen, worüber die Verordnung vom 11./6. 1891 Näheres festsetzt.

3) Vorschriften über den Befähigungsnachweis und die Prüfung der Maschinisten auf Seedampfschiffen der deutschen Handelsflotte v. 26./7. 1891.

Die Zulassung als Maschinist auf Seedampfschiffen wird bedingt durch eine Prüfung in den Gegenständen, welche

*) Küstenfahrt ist die Fahrt zwischen allen Plätzen der Festland- und Inselküste von Antwerpen bis Windau mit Einschluß der Insel Helgoland.

Kleine Fahrt ist die Fahrt in der Ostsee; in der Nordsee bis zum 61° nördl. Breite; im englischen Kanal mit Seeschiffen von weniger als 400 Kubikmeter Fassungsraum.

Große Fahrt ist diejenige Seeschiffahrt, welche die für die kleine Fahrt räumlich oder hinsichtlich der Schiffsgröße festgesetzten Grenzen überschreitet.

für Maschinisten vierter, dritter, zweiter und erster Klasse von der Behörde festgesetzt sind.

Ein Befähigungsnachweis vierter Klasse berechtigt zur Leitung der Maschinen von Schiffen die hauptsächlich zur Küstenfahrt bestimmt sind.

Ein Befähigungsnachweis dritter Klasse berechtigt zur Leitung der Maschinen von Schiffen die hauptsächlich zur kleinen Fahrt bestimmt sind.

Ein Befähigungsnachweis zweiter Klasse berechtigt zur Leitung der Maschinen von Seedampfschiffen auf Fahrten zwischen europäischen Häfen, anderen Häfen des mittelländischen und des schwarzen Meeres, Häfen der ostafrikanischen Küste, sowie auf Madeira.

Ein Befähigungsnachweis erster Klasse endlich berechtigt zur Leitung der Maschinen von Seedampfern auf der Fahrt in allen Meeren.

4) Rechtsverhältnisse der Seemannschaft

a) Die Seemannsordnung (Ges. v. 27. 12. 1872).

Schiffer ist der Führer des Schiffes (Schiffskapitän) in Ermangelung oder Verhinderung desselben dessen Stellvertreter (§ 2).

Zur „Schiffsmannschaft“ („Mannschaft“) werden auch die Schiffsoffiziere mit Ausschluß des Schiffers gerechnet, desgleichen ist unter „Schiffsmann“ auch jeder Schiffsoffizier mit Ausnahme des Schiffers zu verstehen (§ 3).

Seemannsämtler sind die Musterungsbehörden der einzelnen Bundesstaaten und im Auslande die Konsulate des Deutschen Reiches (§ 4).

Niemand darf im Bundesgebiet als Schiffsmann in Dienst treten, bevor er sich über Namen, Heimat und Alter vor einem Seemannsamte ausgewiesen und von demselben ein Seefahrtsbuch ausgefertigt erhalten hat (§ 5).

Der Kapitän (Schiffer) hat die Musterung (An- und Abmusterung) der Schiffsmannschaft zu veranlassen; der Schiffsmann andererseits hat sich, wenn nicht ein unabwendbares Hindernis entgegensteht, zur Musterung zu stellen.

Über die Anmusterung wird am Seeamte eine Musterrolle ausgefertigt.

Diese muß enthalten: Name und Nationalität des Schiffes, Name und Wohnort des Schiffers; Name, Wohnort und dienstliche Stellung jedes Schiffsmannes und die Bestimmungen des Heuervertrages, einschließlich etwaiger besonderer Verabredungen (§ 12).

Die Abmusterung besteht in der Verlautbarung der Beendigung des Dienstverhältnisses seitens des Schiffers und der aus diesem Verhältnisse ausscheidenden Mannschaft (§ 16).

Die Musterrolle wird nach Beendigung derjenigen Reise oder derjenigen Zeit, auf welche die als Musterrolle ausgefertigte Anmusterungsverhandlung sich bezieht, dem Seemannsamte überliefert.

(Formular einer Musterrolle s. Ste. 81).

Sonstige Gesetze und Verordnungen, welche das Personal der Handelsmarine betreffen, sind:

- b) **Das Gesetz betreffend die Unfallversicherung der Seeleute und anderer bei der Seeschifffahrt beteiligter Personen** v. 13./7. 1887.
- c) **Invaliditäts- und Altersversicherung der Seeleute** Gesetz v. 22./6. 1889.
- d) **Statut über die Bildung von See-Berufsgenossenschaften** (herausgegeben am 9./11. 87 vom Reichsversicherungsamt auf Grund des § 20 des Seeunfallversicherungsgesetzes).

A. Gesetzliche Obliegenheiten der Reeder und Schiffer

- 1) Vom Reeder und der Reederei (Art. 450—477 des Deutschen Handels-Ges.-Buches).

Reeder, franz. Propriétaire, engl.: owner, ist der Eigentümer eines zum Erwerbe durch die Seeschifffahrt dienenden Schiffes. Sind mehrere Eigentümer vorhanden, so heißen dieselben Mitreeder oder Schiffsfreunde und man bezeichnet ihren Besitzanteil mit Schiffspart, oder kurzweg Part.

Das Verhältnis der Mitreeder untereinander wird durch den Reederbrief (Reeder-Kontrakt) geregelt.

Ist die Geschäftsführung einem einzelnen Teilnehmer übertragen, so heißt dieser Korrespondentreeder oder Schiffsdirektor (Schiffsdisponent).

- 2) **Gesetz betreffend die Verpflichtung deutscher Kauffahrteischiffe zur Mitnahme hilfsbedürftiger Seeleute** vom 27./12. 1872.

Jedes deutsche Kauffahrteischiff, welches von einem außerdeutschen Hafen nach einem deutschen Hafen oder nach einem Hafen des Kanals, Großbritanniens, des Sunds oder des Kettgats oder nach einem außerdeutschen Hafen der Nordsee oder der Ostsee bestimmt ist, ist verpflichtet, deutsche Seeleute, welche im Auslande sich in hilfsbedürftigem Zustande befinden, behufs ihm Zurückbeförderung

nach Deutschland auf schriftliche Anweisung des Seemanns- amtes gegen eine Entschädigung nach seinem Bestimmungs- hafen mitzunehmen.

Eine gleiche Verpflichtung liegt in Ansehung ausländischer Seeleute vor, welche unmittelbar nach einem Dienste auf einem deutschen Kauffahrteischiffe außerhalb Deutschlands sich in einem hilfsbedürftigen Zustande befinden.

3) Verordnung, betreffend die Schiffsmeldung bei den Konsulaten des Deutschen Reiches v. 28./7. 1880.

Der Führer eines deutschen Kauffahrteischiffes ist verpflichtet, die Ankunft des Schiffes in einem zu dem Amts- bezirke eines deutschen Konsulats gehörigen Hafen und den Abgang des Schiffes aus einem solchen Hafen dem Konsul mündlich oder schriftlich zu melden.

Bei der dem Schiffsführer eines deutschen Kauffahrtei- schiffes nach der Ankunft des Schiffes in einem außerdeut- schen Hafen obliegenden Meldung ist dem zuständigen deut- schen Konsul anzuzeigen:

- 1) der Name, das Unterscheidungssignal, der Heimatshafen, die Gattung und der Nettoraumgehalt des Schiffes,
- 2) der Name und der Wohnort des Eigentümers oder des Kor- respondentreeders des Schiffes,
- 3) der Ort und der Tag der Ausfertigung des Schiffszertifikats, oder des Flaggenattestes des Schiffes,
- 4) der Ort und der Tag der Ausfertigung der Musterrolle,
- 5) die Zahl der mit dem Schiffe angekommenen Passagiere,
- 6) ob das Schiff mit Ballast, oder mit Ladung angekommen ist,
- 7) der Ort und Tag des Reiseantritts und der Tag der Ankunft im Hafen,
- 8) ob, bezw. welche Häfen von dem Schiffe während der Reise angelaufen worden sind.

II. Privatrecht

Das fünfte Buch des Allgem. Deutschen Handels- gesetzbuches (eingeführt als Bundesgesetz durch das Ges. v. 5./6. 1869) befaßt sich mit dem See- handel.

Der erste Titel umfaßt die allgemeinen Bestim- mungen für den Seehandel, insbes. die Berechtigung zur Führung der Landesflagge, die Eintragung in das Schiffs- register und die Definition für den Begriff: Heimatshafen (Art. 432—449).

(s. Ges. v. 25./10. 1867, betreffend die Nationalität der Kauffahrtei- schiffe und ihre Befugnis zur Führung der Bundesflagge.)

Der zweite Titel umfaßt die Rechte und Pflichten des Reeders und der Reederei (Art. 450—477).

Der dritte Titel umfaßt die Rechte und Pflichten des Schiffers (Schiffskapitäns) (Art. 478—527).

Der vierte Titel umfaßt die Bestimmungen für die Schiffsmannschaft (Art. 528—556).

(Dieser Titel ist durch die Seemannsordnung v. 27./12. 1872 außer Kraft gesetzt).

Der fünfte Titel umfaßt das Seefrachtgeschäft (557—664)

(s. den speziellen Abschnitt „Das Seefrachtgeschäft“).

Der sechste Titel umfaßt die Bestimmungen für die Beförderung von Reisenden zur See (665—679).

Der siebente Teil umfaßt die Bestimmungen über Bodmerei (680—701)

(s. den speziellen Abschnitt „die Bodmerei“).

Der achte Titel umfaßt die Bestimmungen über Haverei (702—735)

(s. den speziellen Abschnitt „die Havarie“).

Der neunte Titel umfaßt die Bestimmungen über Bergung und Hilfeleistung in Seenot (742—756)

(s. den speziellen Abschnitt über „Hilfs- und Bergelohn“).

Der zehnte Titel befaßt sich mit den Schiffsgläubigern (757—781).

Der elfte Titel umfaßt die Bestimmungen über Versicherung gegen die Gefahr der Seeschifffahrt (782—905)

(s. den speziellen Abschnitt über die Seeversicherung „das Seeschiff im Hafen, IV. Abschnitt“).

B. Die Seegesetzgebung Österreich-Ungarns

I. Öffentliches Recht

a) Seepolizei

Berechtigung zur Küstenschifffahrt.

(Verordnung der k. k. Central-Seebehörde in Triest v. 9./1. 1839).

Behandlung der Kriegsschiffe befreundeter Nationen.

(Erlaß des küstenländischen Guberniums v. 28./4. 1845).

Zollämtliche Untersuchungen.

(Erlaß der k. k. Central-Seebehörde v. 29./7. 1857).

Unterirdische Kabel.

(Erlaß der k. k. Central-Seebehörde v. 29./2. 1872).

Hafenpolizeiliche Bestimmungen über den Schutz der Meeresufer.

(Erkenntnis der k. k. Central-Seebehörde in Triest v. 12./6. 1856).

b) Schiffsbau und Schiffsausrüstung

Überwachung des Schiffbaues.

(Dekret der k. k. Central-Seebehörde in Triest v. 20./5. 1866).

Aichung der Seeschiffe.

(Gesetz v. 15./5. 1871).

c) Seedienstbücher

Erkenntnis der k. k. Central-Seebehörde in Triest vom
14./5. 1870.

d) Schifffahrtskategorien

Über die Einteilung der Handelsschifffahrt zur See in:
die weite Seefahrt, die große und die kleine Küstenfahrt.

(Gesetz v. 7./5. 1879 R.-G.-B. 65).

Registrierung der Schiffe.

(Gesetz v. 7./5. 1879 R.-G.-B. 65).

e) Schifffahrtsdokumente

1) Sanitätspass

(kais. Verordnung v. 13./12. 1851).

2) Journal

(Politisches Navigationsedikt Art II).

3) Manifestordnung

(Verordnung der k. k. Ministerien der Finanzen und des Handels).

4) Lohnabrechnungsbuch

(Verordnung des k. k. Handelsministeriums v. 1./6. 1880 Z. 17194).

Sonstige Verordnungen: Vorschriften zur Sicherung der
Schifffahrt, Bestimmungen bei Seenot, Seeunfällen und Be-
stimmungen sanitärer Art.

II. Privatrecht

(Code Napoléon)

Über den Seehandel.

- | | | |
|-------|-------|---|
| Titel | I. | Von den Schiffen und den anderen Seefahrzeugen. |
| „ | II. | Von der Beschlagnahme und dem Verkaufe der Schiffe. |
| „ | III. | Von dem Schiffseigentümer. |
| „ | IV. | Von dem Schiffskapitän. |
| „ | V. | Von der Anmusterung und der Heuer der Matrosen und der Schiffsmannschaft. |
| „ | VI. | Von dem Frachtvertrage, oder von der Befrachtung von Schiffen und von der Fracht. |
| „ | VII. | Vom Konnosamente. |
| „ | VIII. | Von der Fracht. |
| „ | IX. | Von dem Bodmerei-Vertrage. |
| „ | X. | Von der Versicherung. |
-

Register

A

Abandon 45
Abandon = Revers 45
Abbringen des Schiffes 27
Abladehafen 28
Ablader 55
Abschluss der Versicherung 40
Abstempelung des Konnossements 22
Admiralitätslootse 16
Allèges 18
Anker 55
Ankerketten 55
Anlaufhafen 28
Antwerpener Löschanzen 17
Antwerpener Regeln 25
Anzeige, besondere (Versicherung) 40
Aufmachung der Dispache 25
Ausklariern 22
Ausrüsten des Schiffes 55

B

Ballast 76
Befrachter 55
Befrachtung 55
Behaltene Ankunft (Versicherung) 44
Behaltene u. sichere Fahrt (Versicherung) 44
Bekanntmachung der Erklärung 23
Beilbrief 77, 78, 79.
Beladen der Schiffe 55
Berechnung einer Havarie 35
Bergelohn 88
Beschädigung an versicherten Gütern 46

Beschädigung der Ladung 32
Besondere Anzeige (Versicherung) 40
Bezahlung des Schadens (Versicherung) 46
Bielbrief 77, 78, 79
Bodmerei 84, 85, 86
Bodmereibrief 85, 86
Bodmereigelder (Versicherung) 40, 43
Böschlootse 16
Britischer Lloyd (Klassifikationsinstitut) 50
Bruttofracht (Versicherung) 39
Bureau Veritas (Klassifikationsinstitut) 55

C

Cargo = Versicherung 38
Casco = Versicherung 38
Charter-party 16, 66
Charter-party Black Sea 16
Chartern 50, 55, 67, 70
Charterung in Full 67
Charterung nach Frachtrate 67, 70
Code Napoléon 103

D

Deckladung 56
Dispache 25, 32, 35
„ (Beispiele und Erläuterungen) 32
Dispacheur 25
Dispachirung 32
Docks 11
Dunnage 74
Durchfracht 48
Durchfracht - Konnosament 63, 65

E

Einziehung der Fracht 22
Entlöschern eines Schiffes 16
Entlöschern am Hafenkai 17
Entlöschern in Leichtern 16
Entlöschung s. a. Löschung
Escalen 67
Everführer 18
Evers 18

F

Flaggen 86, 90
Formular eines Dampfer-Konnosaments 64
Formular ein. Durchfracht-Konnosaments 65
Formularein. Kontobuches des Kapitäns 83
Formular eines Lohnabrechnungsbuches 80
Formular eines Meßbriefes 78
Formular einer Musterrolle 81
Formular eines Registerbriefes 78
Formular eines Schiffsjournals 76
Formular eines Schiffsmanifestes 76
Formular eines Schiffregisters 94 u. 95
Formular eines Zertifikates für Deckladung 84
Fracht (Versicherung) 39, 43
Frachtverlust (Versicherung) 31
„Frei von Beschädigung“ 44, 89.
„Frei von Bruch“ 59

„Frei von Leckage“ 59
 Freihafen 12
 Freihafenviertel 12
 Freiwillige Strandung 26,
 27
 „Full“ 47, 67

G

Garnirung 74
 Germanischer Lloyd (Klas-
 sifikationsinstitut 54
 Gesetzliche Bestimmungen
 für die Seeschifffahrt 89
 —103
 Gewichtsgut 47
 Grundsätze der See-Ver-
 sicherung 38

H

Hafen 11
 Hafengelder 12, 13
 Hafengebührenordnung 13
 Hafenkai-Entlöschung 17
 Hafenlexikon 13
 Hafenlexikon, Auszug aus
 einem 14, 15
 Hafenlootse 16
 Hamburger Kaiordnung 17
 Hamburger Krahnordnung
 12
 Hamburger Löschordnung
 20
 Handelshäfen 11
 Hangars 16
 Hausflaggen 87
 Havarie und Dispatche 24
 —38
 Havarie, besondere 24
 Havarie, grosse 22, 24
 Havarie, kleine 24
 Havariegeder (Versiche-
 rung) 38, 43
 Heuer 29
 Heuervertrag 80, 81, 82
 Hilfslohn 88
 Hulks 29

I

Imaginärer Gewinn (Ver-
 sicherung) 40, 43
 „Inhalt unbekannt“ 59
 Journal 74, 103

K

Kapern von Schiffstrüm-
 mern 26

Klassifikation der See-
 schiffe 50—54
 Klassifikationsregister 51
 Kondemnation 28
 Konnosamente 16, 22, 57
 Konnosamentklauseln 59
 Kontobuch des Kapitäns
 82, 83
 Kontorflaggen 87
 Korrespondentreedr 100
 Krahnordnung 12
 Krähne 11, 12
 Kreditirung der Fracht 22

L

Ladebuch 74
 Ladung 56
 „Ladung liegen“, in 56
 Leichter 16
 Leichterung 27
 „Leicht Gut“ 47
 Lichter 16
 Lichterschiffe 16
 Liegegeld 20
 Liegezeit 19
 Lohnabrechnungsbuch 80,
 103
 Lootse 16
 Löschchen eines Feuers am
 Bord 26
 Löschbereitschaftserklä-
 rung 18, 21
 Löschchen v. Stückgütern 21
 Löschplatz 18
 Löschtage 19
 Löschezit 19
 Lloyd, österr. 48
 Lump sum Charter 67, 68

M

Magazine 11
 Makler 22
 Manifest 76, 77
 Manifestordnung 103
 Masten 55
 Mefsbrief 77, 78, 79
 Mitreedr 100
 Musterrolle 80, 81, 82

N

Namenskonnosament 58
 Nationalität 90
 Nettofracht (Versicherung)
 39
 Norddeutscher Lloyd 47
 Nothafen 28

O

Order 58
 Orderhafen 28, 58
 Orderkonnosament 57, 58
 Österr. Lloyd 48

P

Part 100
 Partialschäden 45
 Prämienzahlung (Versiche-
 rung) 41
 Prangen 27
 Primage 47, 67

R

Receive 56
 Receptisse 56
 Recief 56
 Reeder 100
 Reederbrief 100
 Reederei 100
 Reeder-Kontrakt 100
 Regeln für Dampferkon-
 nosamente 60, 61
 Registerbrief 78, 79
 Registrirung 90, 94, 95
 Reichszuständigkeit 89
 Reparaturen, vorläufige 31
 Reparaturfähigkeit eines
 Schiffes (Versicherung) 46
 Reparaturkosten 29—31
 Reparaturunfähigkeit eines
 Schiffes (Versicherung) 46
 Reparaturunwürdigkeit
 eines Schiffes 46
 Risiko der See-Versiche-
 rung 40
 Rules für Dampfer-Kon-
 nosamente 60, 61
 Rules York-Antwerp 24
 Running days 19
 Ruse 55

S

Sanitätspafs 103
 Schaden (Versicherung) 45
 Schifffahrtskategorien 103
 Schiffsdirektor 100
 Schiffsdisponent 100
 Schiffsdokumente 103
 Schiffsfreunde 100
 Schiffsinventar 55
 Schiffsjournal 74
 Schiffsklassifikation 50-54
 Schiffsmakler 22
 Schiffspart 100

Schiffstagebuch 74
Schiffsvermessung 96, 97
Schlingern 73
Schuppen 11
Schuten 16
Schwertgut 97
Schwimmdocks 11
Seeamtliche Untersuchung 23
Seedienstbücher 103
Seegesetzgebung Deutschlands 99—102
Seegesetzgebung Österreichs 102—103
Seeversicherung 38
Seewurf von Deckladung 26
Seewurf zum Zwecke der Errettung 26
Segel 55
Signale 86
Stauen 73
Steife 73
Strandung, freiwillige 26, 27
Stückgüter 74
„Stückgüter anlegen“ auf 56

T

Tarife für die Seefracht 47
Taxirte Polize 39
Totalverlust (Versicherung) 45
Trockendocks 11

U

Überfahrtsgelder (Versicherung) 38
Überliegezeit 20
Umfang der Gefahr (Versicherung) 42
Umfang des Schadens (Versicherung) 45
Unbenannte Schiffe (Versicherung) 41
Untersuchung, seeamtliche 23
Unterfrachtverträge 19

V

Verbrauch von Ladung als Brennmaterial 27
Verbrauch von Schiffsinventar als Brennmaterial 27, 28
Verbrauch von Schiffsausrüstung als Brennmaterial 27, 28
Verhältnisse der Seeleute 97
Veritas (Klassifikations-Institut) 50
Verklarung 23, 32
Verlader 55
Verlautbarung der Verklarung 23
Verlust durch Beschädigung der Ladung 32

Vermessung 96—97
Versicherung für eigene Rechnung 38
Versicherung für fremde Rechnung 39
Versicherung für Rechnung „wen es angeht“ 39
Versicherungsvertrags-Abschluss 40
Versicherungswert des Schiffes 39
Versicherungswert der Ladung 39
„Volle Ladung“ 55

W

Wert der Ladung (Versicherung) 39
Wert des Schiffes (Versicherung) 39

Y

York - Antwerp - Rules 24
— 32

Z

„Zahl, Maß und Gewicht unbekannt“ 59
Zertifikat 84
Zuständigkeit des Reiches 89
Zwangslootse 16



Zeit- und Streitfragen aus der Buchhaltungswissenschaft

Herausgegeben von der „Handels-Akademie Leipzig“

Heft I: Cameralistik und Doppik

Von Karl Hudabinnigg, Beamter der Buchhaltung des Herzogtums Steiermark und Handelslehrer in Graz.

* Preisgekrönt: Lyon 1894 *
3. Auflage

Heft II: Kritik der Konstanten

Von Karl Hudabinnigg, Beamter der Buchhaltung des Herzogtums Steiermark und Handelslehrer in Graz. — 2. Auflage.

Heft III: Interessante Fälle im Buchhaltungswesen

Von Karl Hudabinnigg, Beamter der Buchhaltung des Herzogtums Steiermark und Handelslehrer in Graz. — 2. Auflage.

Oktav — Broschirt — Preis: Je M 2,—

—❖❖❖ (Die Sammlung wird fortgesetzt) ❖❖❖—

Sammlung handelswissenschaftl. Abhandlungen

Herausgegeben von der „Handels-Akademie Leipzig“
Zweierlei Zinsfuß und Zinsfußwechsel im Konto-Korrent

Von Professor E. Grohmann, Wien. 2. Auflage

Der Diskontmarkt. Von Professor E. Deimel, Prag. 2. Auflage

Oktav — Broschirt — Preis: Je M 2,—

—❖❖❖ (Die Sammlung wird fortgesetzt) ❖❖❖—

Beiträge zur Methodik des handels- und sprach- wissenschaftlichen Unterrichts

Herausgegeben von der „Handels-Akademie Leipzig“

I. Das Muster-Kontor

Von Professor J. Odenthal, Prag

II. Methodik des Buchhaltungs-Unterrichts

Von Professor W. Wick, Luzern. 2. Auflage

Oktav — Broschirt — Preis: Je M 2,—

—❖❖❖ (Die Sammlung wird fortgesetzt) ❖❖❖—

Zu beziehen durch jede Buchhandlung oder gegen Einsendung des Betrages direkt vom
Verlag der Handels-Akademie Leipzig.

UNIVERSITY OF CHICAGO



73 598 059