

Gotthard Heinrich Meyersiecks,

d. R. Doctors zu Lübeck,

Abhandlung

vom

See = Protest.

Von der

Verklärung.

Wegen ihrer Brauchbarkeit

für

Richter, Sachwalde, Kaufleute, Mackler und Schiffer

aus dem

Lateinischen übersezt.



A large, stylized handwritten signature or set of initials, possibly "W. H. M.", written in dark ink. The signature is written over the bottom right portion of the page, partially overlapping the text "übersezt." and extending towards the right edge.

Rostock und Leipzig,

bey Karl Christoph Stiller.

1804.

D e n e n
Höchst- und Hochgeehrtesten
H e r r e n D i r e k t o r e n,
H e r r e n D e p u t i r t e n,
u n d
sämmlichen Herren Mitgliedern
d e r
Löbl. Kaufmannschafts-Compagnie
z u R o s t o c k
w i d m e t
u n t e r A n w ü n s c h u n g
s t e t e n F l o r s i h r e r F a m i l i e n
u n d
i h r e r H a n d l u n g
s e i n e g e r i n g e A r b e i t
i n
H o c h a c h t u n g s v o l l e r E r g e b e n h e i t

der Uebersetzer

D. J o h a n n C h r i s t i a n R o p p e.

Vorerinnerung des Uebersetzers.

Diese Abhandlung, welche ich hier ins Deutsche übersetzt liefere, kam zu Göttingen unter dem Titel de protestu maritimo von der Verklarung auf $6\frac{1}{2}$ Bogen in 4. heraus, und ward von ihrem Verfasser, dem jetzigen Herrn Doctor Meyersieck zu Lübeck, am 20sten November 1802. zur Erlangung der höchsten Würden in der Rechtsgelahrtheit öffentlich vertheidigt.

Abgesehen von dem wohl nicht allenthalben ganz lateinischen Vortrage und dem hin und wieder herrschenden Wortreichthum, zeichnet sich diese Arbeit doch zur Ehre ihres Verfassers durch Belesenheit, Gründlichkeit und ziemliche Erschöpfung einer Materie aus, die für viele Staatsbürger großes Interesse hat, in Seestädten ungemein häufig zur Sprache kommt und hier zum erstenmal in einer besondern Schrift abgehandelt wird.

Diese Gründe bestimmten mich, sie für diejenigen, für welche ihr Inhalt zunächst wichtig seyn dürfte und unter denen viele sind, welche die lateinische Sprache nicht verstehen, im deutschen Gewande hervorgehen zu lassen

und so ihre Gemeinnützigkeit zu vergrößern, denn als lateinisch geschriebene akademische Probeschrift wird keine starke Auflage derselben gemacht und nur selten ein Exemplar durch den Weg des Buchhandels verkäuflich. — Wie mir meine Arbeit gelungen ist, mögen Kenner entscheiden. Nützlich zu seyn war die alleinige Absicht derselben. Mögte sie mir, wie bey ähnlichen älteren Unternehmungen, gelungen seyn!

Für die Leser, welche nicht zur Klasse der Gelehrten und besonders der Rechtsgelehrten gehören, hätte ich gerne die nicht sparsamen Anmerkungen, welche sie etwa von der Lectüre abschrecken mögten, weggelassen, allein da doch Manches darin vorkömmt, was den Text näher bestimmt und für Richter und Sachwalde äußerst interessant ist, so mußte ich natürlich davon absehen, und rathe daher Jenen, diejenigen Anmerkungen vorzüglich zu übersehen, welche durch die gehäuften Anführungen von Schriftstellern ein gar zu gelehrtes Nir für sie haben dürften.

Geschrieben im August 1803.

Der Uebersetzer.

V o r r e d e.

Wem der heutige Zustand der Rechtsgelehrsamkeit in Deutschland nur einigermaßen bekannt ist, der wird leicht zugestehen, daß, wenn zwar alle Theile der Rechtswissenschaft einer sorgfältigern und bessern Bearbeitung annoch sehr bedürftig sind, das deutsche Privatrecht dennoch unter allen derselben am meisten bedürfe, und ob es gleich in dem kaum verflossenen Jahrhundert durch der berühmtesten Männer Mühe und Fleiß bearbeitet ist, sich demohngeachtet doch noch in einem so bedauerlichen Zustande befinde, daß man ganz an seinem Heile

verzweifeln, und alles, was zu seiner Kultur geschah, wenn man es mit dem vergleicht, was noch zu thun übrig ist, allerdings für nichts halten müsse. Denn bis jetzt sind sich die Gelehrten weder über den Umfang und die Grenzen dieser Wissenschaft, noch über die zu beobachtende Art des Vortrags, und Erörterung und Festsetzung der Grundsätze, noch über den praktischen Nutzen, ja, wenn wir aufrichtig seyn wollen, nicht einmal über das Daseyn des gemeinen deutschen Privat-Rechts einig, so daß Jeder, der über dieß Recht zu schreiben beginnt, vor allen Dingen seine Existenz zu beweisen für nöthig erachtet, damit er nicht in den Verdacht gerathe, über ein Unding geschrieben zu haben. Gleiche Ungewißheit herrscht auch in den einzelnen Lehren, welche entweder voll der verwickelte-

sten Streitigkeiten sind, worin nichts wahres und gewisses statt findet, die Autorität des Lehrers aber die Stelle des Beweises und sein Wille die des Grundes vertritt, oder auch von den, wenn gleich nicht allen, Schriftstellern gänzlich vernachlässigt und nur mit einem Worte, ja nicht einmal mit einem Worte erwähnt werden, und, so Gott will! bessere Zeiten erwarten.

Zu dieser letztern Klasse rechnet man billig auch das Recht der Handlung und Schiffahrt und es nimmt hierin leicht die erste Stelle ein, indem es bey einer so großen Menge von Lehrern und Schriftstellern, mit deren Werken die gelehrte Welt, gleichsam als mit einer großen Last, beschweret ist, nur von so sehr wenigen Verfassern, und die obendrein, wenn man von Martens

ausnimmt, der sich um diese, so wie um viele andere Wissenschaften bekanntlich große Verdienste erwarb, noch sehr unbekannte Männer waren, bearbeitet ward. Dies ist aber um so mehr zu bedauern, weil wir auch in dieser Materie äußerst verlassen von Gesetzen sind, und fast kein anderer Gegenstand des deutschen Rechts so vielen Schwierigkeiten unterliegt, keiner so verschiedenartige und verwickelte Fragen enthält und daher keiner einer fleißigen Prüfung und Behandlung würdiger zu seyn scheint. Aber freylich, da verschiedene Geschäfte und Anstalten bey der Handlung und Schiffahrt, ohne deren genaue Kunde die bey ihnen eintretenden Rechte nicht einmal verstanden, vielweniger gehörig aufgeklärt werden können, sehr vielen Rechtsgelehrten und unter diesen

besonders denjenigen, welche die Rechte auf Akademien vortragen, fast gänzlich unbekannt sind, indem sie im Innern Deutschlands und in solchen Städten leben, wo die Handlung wenig, Schiffahrt gar nicht blüht: da ferner Sachen, deren Entscheidung aus diesen Rechten fließt, mit Ausnahme weniger Orter nur selten zur Führung oder Erörterung vorkommen, und nur eine kleinere Zahl von Zuhörern die darüber angestellten Vorlesungen zu besuchen pflegt, und ihnen die Kenntniß dieser Rechte weniger nothwendig des Broderwerbs wegen zu seyn scheint, so ist es gar nicht zu bewundern, warum sie im Ganzen so sehr vernachlässiget werden, und es steht auch so bald noch keine Aenderung in diesem Punkte zu erwarten, wenn wir uns daran erinnern, wie sehr unsre

heutigen angehenden Rechtsgelehrten Arbeit und Mühe zu scheuen, Gewinn zu lieben, pflegen.

Bei dieser Lage der Sache habe ich es der Mühe werth gehalten, in diesem zur Erlangung der höchsten Würden in der Rechtsgelahrtheit nach akademischer Sitte zu liefernden Versuche eine von den Gelehrten noch nicht hinlänglich bearbeitete Materie des Seerechts nach meinen Kräften zu untersuchen, und dies um so mehr, da ich selbst in einer Stadt geboren bin, wo Handlung und Schiffahrt vor allen im Flor, und mir die dabey vorkommenden Geschäfte aus täglicher Erfahrung hinlänglich bekannt sind. Ich wählte aber die Materie vom See-Protest, weil sie, wie man bald sehen wird, so sehr, wie irgend eine andere, sowohl

von den Gesetzgebern, als auch von den Gelehrten vernachlässigt ist, und um so mehr eine genauere Behandlung verdient, da sie täglich im Gerichte vorkommt und die Entscheidung der wichtigsten Fälle davon abhängt. Ich werde dabey so verfahren, daß ich, nachdem im ersten Kapitel die allgemeinen Grundsätze voraufgeschickt sind, im zweyten von der Art und Weise, einen See-Protest zu verfertigen, handeln, dann im dritten die Fälle untersuchen werde, worin der Beweis durch den Protest eintritt, endlich aber werde ich einige Bemerkungen von dessen Beweiskraft hinzufügen. Je mehr ich aber gezwungen bin, mir einen neuen Weg zu bahnen, desto zuversichtlicher hoffe ich die Nachsicht des Lesers, wenn er merken sollte, daß

ich bey der Schwäche meiner Kräfte und wegen Kürze der Zeit auf diesem rauhen Pfade gestrauchelt wäre, besonders wenn er sich erinnern wird, wie schwer es halte, von einer Sache, worin fast alles auf Gewohnheit und Observanz beruhet, an einem Orte zu schreiben, wo auch selbst der Name den Mehresten unbekannt ist*).

*) nämlich in Göttingen, wo der Verfasser diese Abhandlung schrieb.

der Uebersetzer.

Erstes Kapitel.

Vom Begriff, von den Gesetzen, Schriftstellern
und allgemeinen Grundbegriffen.

§. 1.

Begriff des See-Protests.

Gleichwie sehr häufig vielen daran gelegen ist, alles dasjenige, was während der Fahrt in dem Schiffe vorgefallen ist und besonders die dem Schiffe oder den Waaren zugestohenen Schäden und die Ursachen derselben genau zu kennen, weil davon gewöhnlich sehr wichtige Rechte und Verbindlichkeiten der Rheeder, der Schiffer, der Eigenthümer der Waaren, der Versicherer und Versicherten abzuhängen pflegen, so ist deshalb nicht nur dem Schiffer, sondern auch in größern Schiffen dem zu

diesem Geschäfte besonders angestellten Schreiber (Schiffschreiber ¹) zur Pflicht gemacht, alles, was sich auf der Reise zuträgt und von einiger Erheblichkeit ist, in ein besondres Diarium (Schiffsbuch, Journal) fleißig einzutragen ²), sondern auch nach beendigter Reise des Schiffers zugleich mit den Schiffleuten zu dem Magistrate an dem Orte der Landung zu gehen und ihm eine getreue Erzählung aller Unfälle auf der Reise und aller dadurch veranlaßten Schäden zu machen und sie gewöhnlich eidlich zu erhärten, wobey er zugleich eine Protestation wegen seiner Unschuld und seines angewandten Fleißes hinzufügt, welches alles vom Magistrat in ein öffentliches Instrument gebracht wird. Sowohl diese Relation, als auch das darüber gefertigte Instrument wird Verklarung, See protest ³) genannt, und begründet nachher sowohl die Berechnung dessen, wie viel Jeder zur Havarey beytragen muß (Dispache), als es auch in dem darüber entstandenen Prozesse zum Beweise dient. Der See-Protest ist also im erstern Sinne eine eidliche Aussage des Schiffers und seiner Leute über die Schäden und Zufälle, welche während der Fahrt

entweder dem Schiffe oder den Waaren begegnen; im letztern Sinne aber ein öffentliches Instrument, welches über diese Aussage aufgesetzt wird. Was der Beweis durch See-Protest sey, erhellet aus dem Gesagten ⁵⁾.

- ¹⁾ Von dessen Amte ist nachzusehen: il Consolato del mare cap. 55-58. Ordonnance de la marine de Louis XIV. L. 2. tit. 3. Codice per la Veneta mercantile marina P. I. tit. 15. Gewöhnlich wird er eidlich zur treuen Führung des Journals verpflichtet, auf dessen Verfälschung die schwersten, mitunter Todesstrafen, gesetzt sind. Seinem Journal aber wird völliger Glaube beygelegt.
- ²⁾ Ordonn. de la marine L. 2. tit. 1. art. 10. 11. von Martens Grundriß des Handelsrechts §. 162. Allgem. Gesetzbuch für die Preussischen Staaten, Theil 2. Tit. 8. §. 1506. u. Engelbrechts wohlunterwiesener Schiffer, (Lübeck 1792. 8.) Abschn. 2. Kap. 1. §. 2.
- ³⁾ Der Name Verklärung, welcher heute zu Tage bey uns am gewöhnlichsten ist, hat seinen Ursprung, wie fast alle Kunstausdrücke, deren wir uns im Seewesen zu bedienen pflegen, in der Holländischen

Sprache, worin er nichts anders als eine Declaration oder Deposition (Erklärung) bedeutet. In neueren Zeiten scheint er allererst üblich bey uns geworden zu seyn, denn in den ältern sowohl Gesetzen als Schriftstellern, auch sogar bey dem *Magens*, kömmt er gar nicht vor. Das Wort *See, Protest* und *protestus maritimus*, obgleich letzteres barbarisch klingt, bin ich, da uns ein anderes fehlt, zur Vermeidung aller Umschweife, mich zu bedienen gezwungen worden — hat seinen Ursprung von der Protestation der Deponenten, welche am Ende der Relation allemal angehängt wird. Dieser Protest heißt bey den Franzosen *Rapport Consulat*, bisweilen auch *Protêt*, in England *Protest*, in Holland *Verklaringe*, in Italien sehr passend: *Prova di Fortuna*. S. *Rödings Allgem. Wörterbuch der Marine*, Art. *See protest*.

- *) Ich habe geglaubt, bey der Bildung des Begriffs von der Protestation, die der Deposition angehängt wird, nichts sagen zu dürfen, ob sie gleich niemals weggelassen wird und zum Namen Gelegenheit gegeben hat. Denn sie scheint nicht zum Wesentlichen zu gehören, da ein ohne diesen Anhang abgefaster Protest gültig seyn und in Hinsicht auf den übrigen Inhalt desselben der Beweiskraft nichts ermangeln würde.

5) Zu welchen Beweismitteln der See-Protest gerechnet werden könne, will ich unten §. 5. zeigen.

§. 2.

Von den über den See-Protest gegebenen Gesetzen.

Da die Gewohnheit, dergleichen Proteste zu verfertigen, erst in neuern Zeiten besonders durch Gebrauch und Observanz eingeführt und gebildet ist, so wird nicht leicht Jemand in den Quellen, woraus das gemeine deutsche Recht hergeleitet wird, dem römischen und canonischen Rechte nämlich und den Reichsgesetzen, Verordnungen über diesen Gegenstand suchen, besonders wenn er sich erinnert, wie mangelhaft und unzureichend sie in allen Geschäften sind, welche Bezug auf das Seewesen haben. Demohngeachtet sind doch schon im römischen Rechte zwey Verordnungen vorhanden, welche ohne Zweifel hieher gehören, nämlich Const. 2. et 3. C. de naufragiis (XI. 5.), in welchen Gesetzen die Art des Beweises eines Schiffbruchs vorgeschrieben wird, welche wenigstens in der Hauptsache mit unserm Geschäfte ganz übereinstimmt, und die ich

daher, da sie sehr gut auf jenes angewandt werden können, öfter noch gebrauchen werde¹⁾. Wenn wir aber eines Theils die Gesetze über unsre Erwartung ergiebiger fanden, so enthalten andern Theils die besondern über das Seewesen gegebenen Gesetze weit weniger über den See-Protest, als man in einer so wichtigen und so oft vorkommenden Sache erwarten und wünschen dürfte. Denn das Wisbysche²⁾, Hanseatische³⁾, Lübsche⁴⁾, Hamburgische⁵⁾ und Bremische⁶⁾ See-Recht, welche Rechte nämlich in den Seestädten Deutschlands hauptsächlich gelten, verordnen weiter gar nichts wegen des See-Protests, als daß sie nur in einigen Fällen zulassen, daß der Beweis allein durch den Eid des Schiffers und seiner Leute geführt werde⁷⁾, und daher lassen sie die Form des See-Protestes und die bey dessen Abfassung zu beobachtende Weise gänzlich unbestimmt. Auch das preussische Gesetzbuch, obgleich in den neuesten Zeiten verfaßt, enthält nur sehr wenige und sehr flüchtige Bestimmungen über unser Geschäft⁸⁾, daher nur geringe Ausbeute aus demselben zu machen ist. Auch sind endlich die Seegesetze fremder Völker, deren wir uns überdies, da wir

hauptsächlich mit dem deutschen Rechte zu thun haben, nur indirekt bedienen können, in so fern sie nämlich eine allgemeine Observanz der Seefahrer darstellen, oder in der Natur des Geschäfts selbst gegründet sind, nicht viel ergiebiger. Denn die berühmtesten unter den ältern, der *Consulatus maris*⁹⁾ und die *Seerechte von Oleron*¹⁰⁾, enthalten in Ansehung des Seewesens fast nichts weiter, als was auch in den ebengedachten deutschen Gesetzen enthalten ist, außer daß im Consulat einige allgemeinere Bestimmungen über das Erlaubte oder Unerlaubte des Zeugnisses der Schiffsleute für den Schiffer vorkommen¹¹⁾. Unter den berühmtesten und ausführlichsten neueren Gesetzen handelt das *Seegesetz der Franzosen unter Ludwig XIV.*¹²⁾ und das *Seegesetzbuch der Venetianer*¹³⁾ in einem besondern Titel¹⁴⁾ vom *See-Protest*, sie bleiben aber doch nur bey Bestimmungen der Art, welche bey der Abfassung desselben beobachtet werden sollen, stehen und schweigen gänzlich von der Beweisraft, so wie von den Fällen, worin der Beweis durch denselben geführt werden kann.

²⁾ Beyde Verordnungen sind auch im Theodosianischen

Codex (Const. 1. et 3. Cod. Theod. XIII. 9.)
 enthalten, die letzte ist aber vom Tribonian, wie
 gewöhnlich, sehr verändert. Ein Commentar über
 diese Gesetze findet sich in P. Peckii Comm. in
 Tit. Dig. et Cod. ad rem nauticam per-
 tinent. cum notis A. Vinnii, Amstel. 1688. 8. p.
 393 — 400., worin aber doch wenig sachdienliches
 vorkommt.

- 2) S. hierüber A. Dr. Verwer's *Niederlandts
 Seerechten*, Amsterd. 1716. 4. p. 31. und
 Langenbeck's Anmerkungen über das Ham-
 burgische Schiffs- und See-Recht in der
 Einleitung. Dies Werk ist oft aufgelegt und zwar
 am neuesten in J. A. Engelbrechts *Corpus
 iuris nautici*, Lübeck 1790. 4. Th. I. S.
 71 — 99. Uebrigens ist die Gesetzkraft desselben in
 Deutschland sehr zweifelhaft, und da es durch kein
 Gesetz weder im Ganzen, noch, so viel ich weiß, an
 einzelnen Orten recipirt worden ist, so kann es nach
 meiner Meinung nur in so fern Gesetzkraft erhalten,
 in so fern es entweder durch Usanz und Gewohnheit
 eingeführt ist, oder die Verfügungen desselben in
 andern Gesetzen wiederholt sind. Und so ist es auch
 in Lübeck. S. Steins *Abhandlung des
 lübischen Seerechts*, §. 162. Not. *). Größere
 Wirkungen legt ihm Bynkershoek in libro

ad L. 9. D. ad L. Rhod. cap. 8. am Ende bey. (Opusc. T. I. p. 235.)

3) S. von Martens Grundriß des Handelsrechts, §. 145. Auch dies ist ganz neuerlich in Engelbrechts C. I. N. T. I. p. 116 — 144. wieder abgedruckt. Mit einem besondern Commentar hat es Reinhold Kurike versehen, welchen Heineccius in Fasc. Script. de iure nautico et maritimo, Halle 1740. 4. p. 637 — 826. herausgegeben hat. Und jenes Recht hat ohne Zweifel in den Hansestädten auch noch heutiges Tages seine volle Gültigkeit und derogirt dem Lübschen, weil es jünger ist. S. Ordnung des summarischen Seegerichts-Processus von 1655. §. 5. (in Append. ad Mevii Comm. ad ius Lub. p. 10.) Stein a. a. D. §. 6.

4) Es ist nicht nur im sechsten Theil der Lübschen Statuten, sondern auch bey dem Engelbrecht a. a. D. S. 103 — 108. enthalten. In einem besondern Commentar mit den übrigen Theilen des Lübschen Rechts hat es Stein in seinem obgedachten Werke erklärt, Mevius Commentar aber enthält nichts vom Seerecht.

5) Ist in die Hamburgischen Statuten vom Jahr 1603. Tit. 13 — 19. eingerückt. Einen vortreflichen Commentar über dasselbe schrieb H. Langenbeck unter

dem Titel: Anmerkungen über das Hamburgische Schiffs- und See-Recht, Hamburg 1727. 4. worin er auch viele von den spätern Hamburgischen Seegesetzen aufgenommen hat. In der Verordnung, nach welcher bey dem Laden und Löschen Schiffer zc. sich zu richten haben von 1766., welche in der Sammlung Hamburgischer Mandate und Verordnungen, Th. 6. enthalten ist, kommt nichts vom See-Protest vor.

- *) Darüber schrieb Heinrich Gerhard von Post in der Diss. de cura amplissimi Senatus Bremensis circa rem nauticam, Goett. 1780. 4. Diese Abhandlung habe ich aber nicht erhalten können. Einige Gesetze sind vom Engelbrecht a. a. O. S. 109 — 115. bekannt gemacht. Aber selbst in diesem laufenden Jahre (1802) ist bey Gelegenheit vielfacher täglich vorgefallener Veruntreuungen und Räubereyen ein neues Gesetz zu Bremen gegeben worden, welches auch im dritten Abschnitt Art. 8. eine besondere Verordnung über den See-Protest enthält, und mir der geschickte Herr Doctor Mich. Dunze mitgetheilt hat, und das ich, da es unter allen deutschen Gesetzen über diesen Gegenstand, welcher ich habe habhaft werden können, das weiseste und umständlichste ist, deshalb im Anhang unter Num. I. habe abdrucken lassen. Es ist

wahrlich zu bedauern, daß dies Gesetz wegen verschiedener Widersprüche der Schiffer bis jetzt noch nicht in seinem ganzen Umfange hat zur Anwendung kommen können.

7) Dergleichen Verfügungen aber gehören allerdings zu unserm Zwecke, und es leidet keinen Zweifel, daß in Fällen, worin die Gesetze diesen Eid zulassen, auch der Beweis durch einen See-Prottest statt finde. Denn dessen besondre Beschaffenheit besteht, wie wir bald sehen werden, hauptsächlich darin, daß mit Uebergang anderer Beweise an deren Stelle der Eid des Schiffers und seiner Leute gefordert und ihm voller Glaube beygelegt wird, und dies auch in denjenigen Fällen, worin er nach den Grundsätzen des gemeinen Rechts, weder zugelassen werden, noch Glauben erwirken könnte. Beweis durch See-Prottest ist mithin wirklich nichts anders, als Beweis durch den Eid des Schiffers und seiner Leute: wo also dieser erlaubt wird, da muß auch jener zulässig seyn.

8) Was hieher gehört, findet sich Theil 2. Tit. 8. §. 1513. 1732 — 35. 1840 — 46. Die erste Stelle scheint zwar den Beweis durch See-Prottest ganz zu verwerfen, indem es dort heißt, der Schiffer müsse seine Behauptung durch andere rechtliche Beweismittel außer seinem Journal bewahrheiten und könne nicht zum Erfüllungs-Eide zugelassen werden; da aber im §. 1842. und 1846. dennoch nichts desto weniger dieser

Beweis verstattet wird, so erhellet daraus auch, daß das Zeugniß der Schiffer in den angeführten Worten: rechtliche Beweismittel, begriffen sey. Und diese Auslegung ist allerdings nothwendig, wenn man nicht den Schiffer wegen der Vorfälle auf dem Schiffe während der Fahrt aller Beweismittel gänzlich berauben will.

- 9) S. darüber von Martens a. a. D. §. 143. Die beste Ausgabe desselben ist im *Codigo de las costumbres maritimas de Barcelona* per D. Antonio de Capmany y de Monpalau, En Madrid 1791. 4. enthalten. Die deutsche Uebersetzung Engelbrechts a. a. D. S. 188 bis zu Ende ist aber von geringem Werth*).
- 10) von Martens a. a. D. §. 144. Mit einem Commentar versehen hat sie *Eleirac* in dem Werke: *Vs et coutumes de la mer. Bourdeaux*

*) Die spanische Uebersetzung ist mit kritischer Genauigkeit abgefaßt, und der gelehrte Herausgeber hat mit historischer Accurateffe in seinen berichtigenden Untersuchungen S. XVIII. evident erwiesen, daß das Alter dieser Sammlung zum Theil schon bis in die letzte Hälfte des eilften Jahrhunderts hinaufrücke, die Vollständigkeit derselben aber erst zwischen den Jahren 1250 bis 1266 zusammen gebracht worden. S. *Neue Allg. Deutsche Bibl.* B. LXXIV. S. 214. fg.

1661. wovon Engelbrecht einen Auszug mit den Gesetzen selbst a. n. D. S. 38 — 76 geliefert hat.

- ¹¹) Cap. 220 — 222. Hier wird aber doch die Glaubwürdigkeit dieses Zeugnisses weit mehr beschränkt, als es nach dem Gesetz und der heutigen Gewohnheit billig ist.
- ¹²) Ordonnance de la Marine, du mois d'Aout 1681. worüber Balin in seinem Werke: Nouveau Commentaire sur l'ordonnance de la Marine, Rochelle 1766. II. Tom. 4. commentirt hat. Die neueste Ausgabe dieser Verordnung findet man in von Martens Gesetzen und Verordnungen der einzelnen europäischen Mächte über Handel, Schifffahrt und Assurance, Th. 1. S. 63 — 163.
- ¹³) Codice per la Veneta mercantile Marina, Venezia 1786. Fol.
- ¹⁴) Ordonn. liv. 1. tit. 10. Cod. Ven. P. 2. tit. 9. Uebrigens ist in dem Entwurfe des neuesten Handelsgesetzbuchs in Frankreich (welches sich in dem eben angeführten von Martensschen Werke S. 581-642. findet) obgleich vieles aus der Verordnung Ludwigs XIV. wörtlich wiederholt ist, dieser Titel dennoch weggelassen und man findet darin nichts vom See, Protest.

§. 3.

Von dem Gebrauch und der Observanz.

Sehr viele, und fast beynahe alle Rechtsregeln, wodurch die Art und Wirkung des See-Protests bestimmt werden, hängen bey dem Stillschweigen der Gesetze vom Gebrauch und von der Gewohnheit ab, die unter Schiffern und Kaufleuten obwalten: die freylich, so wie im allgemeinen, bey dem ganzen Seewesen ¹⁾ so auch bey unserm Geschäfte gewöhnlich gelten und sehr oft die alleinige Norm bey Bestimmung der Regeln gewähren. Ich bin daher besonders bemüht gewesen, dasjenige, was bey der Führung des Beweises durch einen See-Protest bey uns usuell ist, von dieser Sachen kundigen, Männern, sowohl Kaufleuten als Rechtsgelehrten, zu erforschen. Was ich von ihnen erfahren habe, will ich meinen Lesern treulich mittheilen.

Uebrigens wenn eine solche Gewohnheit in Schiffsangelegenheiten bezweifelt wird, so werden zum Beweise derselben fast alle die Stücke erfordert, welche nach gemeinem Rechte bey jeder andern Gewohnheit nothwendig sind ²⁾ und tritt nichts Besondere in der Beweisart ein, als daß den Attestaten

der Rheder und Kaufleute (Parere) viel und mehr, als seyn sollte, getrauet wird.

1) Vergl. J. H. Böhmers Diss. de discrimine tempestatis marinae. (Exercitatt. ad Pand' Vol. 3. ex. 49.) cap. 1. §. 14. B. M. Emerigon traité des assurances et des contrats à la grosse, Marseille 1783. 4. Tom. 2. cap. 20. sect. 5. §. 1.

2) Wie von Martens im Grundriß des Handelsrechts §. 6. not. a) ganz richtig bemerkt hat, obgleich nicht zu leugnen ist, daß dies im Gericht feltner beobachtet und sehr häufig nach der Gewohnheit, welche weder gehörig erwiesen, noch wahrhaft notorisch ist, geurtheilt werde.

§. 4.

Von den litterarischen Hülfsmitteln.

So wie man aber wenig in den Gesetzen findet, was man benutzen kann, so findet sich auch, wenn's möglich ist, noch weniger bey den Schriftstellern, wovon ich sehr viele vergeblich nachgeschlagen habe. Eigene Schriften über den See-Protest sind gar nicht vorhanden. In den systematischen Werken, welche über das Seerecht Wedderkop, Styp-

mann, Loccenius geschrieben haben, sucht man vergeblich sowohl Sache als Namen, und nur da, wo von dem Proceß in Seesachen gehandelt wird, findet man einiges von dem Beweise durch das Zeugniß der Seeleute und ihrem Verhör, der ohne die Ladung des Gegentheils erlaubter Weise angestellt werden kann ¹). von Martens hat zwar in seinem oft angeführten Werke auch den See-Protest nicht weggelassen ²), da er aber nur die Grundzüge des Seerechts zum Behuf seiner Vorlesungen zu entwerfen sich vornahm, so konnte er ihn blos mit einigen Worten berühren. Auch diejenigen, welche einzelne Gesetze commentirt haben, als Pech, Kurike, Cleirac, Langenbeck, Stein, deren Schriften ich schon oben S. 2. angeführt habe, sagen entweder nichts oder sehr wenig vom See-Protest, und bleiben fast blos bey dem bestehen, was man in den Gesetzen darüber findet ³). Eben so trift man nicht viel mehr in denjenigen Werken der Rechtsgelehrten an, welche das Seerecht vorgetragen haben, in den Schriften, welche von der Handlungs- und Schiffahrtskunde vorhanden sind, noch in den systematischen Schriften, Wörterbüchern, und Encyclopädien ⁴). Nur drey von allen denjenigen

Schriftstellern, welche ich nachschlagen konnte, kann ich hier anführen, die umständlicher und genauer vom See-Protest gehandelt haben, obgleich noch viel daran fehlt, daß die ganze Materie von ihnen erschöpft seyn sollte, nämlich Klefeker⁵⁾, Valin⁶⁾ und besonders Emerigon, welcher nämlich in einem besondern Kapitel, so wie von allen Punkten, welche die Affecuration angehen, so auch vom See-Protest gehandelt hat⁷⁾; daß ich diesem viel verdanke, gestehe ich gerne, obgleich nicht alles, was von ihm, der den französischen Gesetzen gefolgt ist, auf die Gerichtshöfe Deutschlands angewandt werden kann.

¹⁾ S. Wedderkop's Introd. in ius nauticum, Flensb. 1757. 4. Lib. 4. §. 40. not. *) Lib. 6. §. 30. et 32. Loccenii libri tres de iure maritimo et nauali (in Heineccii fascic. scriptorum de iure nautico et nauali, p. 903. ad fin.) L. 3. c. 10. §. 6. *).

*) (S. auch J. G. Büsch klassisches Werk: Theoretisch-praktische Darstellung der Handlung in deren mannigfaltigen Geschäften, (Hamburg 1794. 8.) Th. 2. S. 39. ff. der Uebersetzer.)

- 2) Grundriß des Handelsrechts, §. 187. und 214.
- 3) G. J. B. Kurike ad ius Hanseat. T. 3. art. 9. et 19. nr. 3. T. 10. art. 1. Cleirac ad iudic. Oleron. art. 8. nr. 12. art. 9. nr. 6. (Vs et cout. de la mer. p. 41. 51.) Besser ist allerdings das, was Langenbeck in seinen Anmerkungen über das Hamb. Schiffs- und Seerecht, T. 16. art. 1. und 8. S. 166—186. vorträgt.
- 4) S. inzwischen (Magen's) Versuch über Affecuranzen, Havereyen und Bodmereyen, Hamburg 1753. 4. Kap. 58. 59. I. Weskett complete Digest of the theory and practice of insurance, in alphabetical ordre, London 1781. Fol. sub art. Protest und andere dort allegirte Schriftsteller. J. A. Engelbrechts wohlunterwiesener Schiffer, Lübeck 1792. 8. Abschn. 2. Kap. 3. §. 36. 37. 49. Kap. 4. §. 11. Von geringerm Werthe ist das bey Rödning im allg. Wörterbuch der Marine und in Ludovici's Handels- Lexicon unter dem Worte: See- Protest, und in Savary's Dictionnaire de commerce, (neuste Ausg. Kopenh. 1759—65. 5 Theile Fol.) unter dem Worte: Rapport, welcher

lektete beynahе wörtlich die Verfügungen der Seeordnung von 1681. abgeschrieben hat.

- 5) In dem vortreflichen Werke: Sammlung der Hamburgischen Geseze und Verfassungen, welche er ohne seinen Namen in zwölf Octavbänden zu Hamburg herausgab. B. 7. §. 557—561. und hin und wieder.
- 6) In seinem §. 2. not. 12. angeführten Commentar T. 1. lib. 1. T. 10. art. 4—9. p. 299—304.
- 7) *Traité des assurances et des contrats à la grosse*, par M. Balth. Marie Emerigon, Marseille 1783. 8. Tom. 2. Cap. 14. Sect. 2. 3. p. 87—105.

§. 5.

Allgemeine Grundsätze.

1. Zu welchen Beweismitteln der See-Protest gerechnet werden müsse.

Da nun aus dem bisher Gesagten erhellet, wie verlassen sowohl von gesetzlichen Vorschriften, als gelehrter Männer Auctorität wir in unsrer Materie, wie häufig mangelhaft, wie fast allemal ungewiß die blos auf Usanz und Gewohnheit begründeten Rechtsvorschriften sind, so bleibt uns nichts übrig,

als daß wir der wahren Beschaffenheit unsers Instituts und den Hauptmomenten, worin dieser Beweis von dem gemeinen Beweise abweicht, sorgfältig nachspüren, die Gründe und den Zweck der Verschiedenheit ausfindig zu machen suchen und, wenn wir damit aufs Reine gekommen sind, daraus die Rechtsvorschriften auf diejenige Art, welche allgemein bey Bearbeitung der Lehre des deutschen Rechts angewandt werden muß, herzuleiten suchen, wobey wir, wenn Gesetz und Gewohnheit fehlen, stehen bleiben können.

So verfahrenbietet sich mir die erste Frage dar, zu welcher Beweisart der Beweis durch See-Protest gerechnet werden müsse, ob er nämlich ein Beweis durch Dokument, Zeugen oder Eid sey? welche Frage in doppelter Hinsicht und auf zwiefache Art beantwortet werden zu müssen scheint. Denn wenn wir auf denjenigen Beweis hinsehen, welcher nach entstandenem Rechtsstreit durch Production des über die Deposition der Schiffsleute aufgesetzten Dokuments geführt wird, so ist es gewiß, daß ein Beweis durch Dokumente vorhanden sey und es müssen eben die Regeln angewandt werden, welche
bey

bey dieser Beweisart statt finden. Aus diesem Dokumente wird aber das eigentliche Objekt des Beweises, nämlich die auf der Reise erlittenen Schäden nicht anders, als mittelbar ausgemacht, indem nämlich durch das Dokument die Deposition und durch die Deposition der Schade bewiesen worden ist. Das unmittelbare Fundament des Beweises ist also in der Deposition des Schiffers und seiner Leute enthalten, und wenn wir auf sie hinsehen und die Frage aufstellen, zu welchem Beweismittel diese Deposition selbst zu zählen sey, so wird wenigstens nach meiner Meinung zu behaupten seyn, daß ein eidlicher Beweis in derselben enthalten sey ²).

Dies scheint sich zwar aus allgemeinen Grundsätzen nicht gradezu bejahen zu lassen, denn nach diesen nehmen wir an, daß dann erst ein Beweis mittelst Eides statt finde, wenn von den Streitenden Partheyen selbst Jemand seine Aussage auf Erkenntniß des Richters oder nach des Gegners Willen eidlich erhärtet, so oft aber gewisse Dritte, welche zu den Streitenden nicht gehören, für den Richter durch eidliche Deposition Glauben erwürken, so

wird der Beweis durch Zeugen beschafft, und deshalb kann nach diesen Behauptungen der Beweis durch See-Protest nur in so fern zu den Beweisen durch den Eid gerechnet werden, in so fern über die Rechte der Deponenten selbst gestritten wird; in andern Fällen aber müßte er zu den Beweisen durch Zeugen gezählt werden. Und obgleich der See-Protest zu der Zeit aufgesetzt wird, da noch kein Streit entstanden, und noch nicht vorherzusehen ist, ob er überhaupt je entstehen werde, viel weniger ob der Schiffer und seine Leute Theilnehmer desselben werden, oder ob sie nur als Zeugen auftreten müssen, so kann er doch nach der Analogie und nach dem wahren Sinne desselben auch auf solche Fälle gezogen werden, wenn man auf die Absicht des Deponenten und die Veranlassung zur Deposition hinsieht, ob er nämlich um sein selbst willen und zu seinem eignen Vortheil die Deposition macht und dies deshalb thut, damit er für sich selbst ein Zeugniß in eigener Sache ablege, oder zu Gunsten eines andern zur Deposition kömmt, für sich selbst aber keinen Vortheil daraus sucht. Im ersten Falle haben wir einen Beweis durch den Eid, im letztern aber den Beweis durch Zeugen. Der See-Protest wird aber

ohne Zweifel, obgleich er nachher zum Beweis in Angelegenheiten, die unter andern verhandelt sind, bisweilen dienet, hauptsächlich doch zu dem Zweck angefertigt, damit der Schiffer von aller Schuld und allem Verdacht befreyet und mit Beweisen versehen werde, wodurch er gegen die Klagen und Beschuldigungen der Kaufleute und Rheder vertheidigt werden könne³⁾. Daher könnte nach dem, was bisher gesagt worden ist, bey dem See-Protest nur die Deposition des Schiffers zu den Beweisen durch den Eid gerechnet werden, die Deposition der Schiffleute nähert sich aber mehr dem Beweise durch Zeugen⁴⁾.

Aber ganz anders verhält es sich sowohl nach den bey uns gültigen Seegesetzen, als nach dem Gebrauche und der Observanz; denn die Gesetze machen gar keinen Unterschied zwischen der Deposition des Schiffers und seiner Leute, bringen vielmehr beyde in eine Classe und halten sie für einen Eid in eigener Sache. So oft sie aber dieser Deposition erwähnen, so reden sie niemals von Zeugen oder Zeugnissen, sondern bedienen sich immer des Namens Eid und fast in diesen Formeln: Nachdem der Schiffer mit zweyen oder dreyen

Leuten beeidigt war; nachdem der Schade von dem Schiffer und den Schiffsleuten eidlich erhärtet war⁵⁾, welche ganz offenbar anzeigen, daß die Gesetzgeber auch die Deposition der Schiffsleute, eben so wie die des Schiffers, mehr einem in eigener Sache geleisteten Eide, als einem in fremder Sache erteilten Zeugnisse gleich geachtet haben⁶⁾. Auch hiermit kömmt die Observanz völlig überein. Denn nach dieser wird nicht nur bey der Aufnahme der Deposition der Schiffsleute auf eben die Art, wie bey der Deposition des Schiffers, und zwar so verfahren, wie es bey der Ableistung des Eides zu seyn pflegt, sondern es wird auch die Protestation der Schiffsleute, daß sie ganz unschuldig in Ansehung der während der Reise entstandenen Schäden wären und den gebührenden Fleiß angewandt hätten, hinzugefügt. Da die Schiffsleute dies eidlich erhärten, so leisten sie unbezweifelt ein Zeugniß für sich selbst.

⁵⁾ Ich folge hierin Hufeland in der Einleitung in die Wissenschaft des heutigen deutschen Privatrechts, Jen. 1796. gr. 8. S. 18 — 21., welcher zugleich in seiner Dissert. de

protestatione cambiali, Jen. 1799. 4.
einen trefflichen Versuch der nach dieser Methode vor-
getragenen Lehre gegeben hat.

2) Wenn ich in ersterer Hinsicht von dem Beweise durch
den See-Prottest rede, so nimmt man dies Wort in
der zweiten, geschieht es aber in der letztern Hinsicht,
so wird es in der ersten §. 1. angeführten Bedeutung
genommen. Uebrigens kann aber eben dieser Unter-
schied bey jedem Zeugenverhör, welches zum ewigen
Andenken der Sache vor einem auswärtigen Richter
angestellt worden ist, beobachtet werden. Auch da
wird der Beweis durch Production des Zeugenrotals
beschafft, welche in Ansehung des Rotals zu den Be-
weisen durch Instrumente, in Ansehung der Zeugen-
Deposition aber zu den Beweisen, welche durch Zeugen
geschehen, gerechnet werden muß.

3) Denn selten, ja fast nie, wird es sich zutragen, daß
auch die Schiffer wegen Ersezung der dem Schiffe
und den Waaren zugestohenen Schäden belangt wer-
den, da doch, obgleich sie wegen Betrug oder Schuld
allerdings besprochen werden können, vortheilhafter
gegen den Schiffer geklagt wird, dem die Sorge und
Aufsicht über alle Sachen aufgetragen, und der auch
wegen der Handlungen der Schiffsleute gehalten ist.

4) Und so wird es auch aus ganz richtigem Gesichts-
puncte im Codice Venetiano L. 2. T. 9.
§. 2. 3. wo die Schiffsleute Zeugen genannt werden

und bey ihrem Verhör alles das beobachtet werden muß, was bey dem Zeugenverhör zu beobachten ist, angesehen. Eben dieser Sinn scheint auch in der Seeverordnung von 1681. B. 1. Tit. 10. Art. 7. zu herrschen, worin die Deposition der Schiffsleute von der Deposition des Schiffers gänzlich getrennt wird. Vergl. Valin im Comment. ad h. t. Auch in Frankreich wird bey dem Verhör der Schiffsleute nicht anders, als wie bey dem ordentlichen Zeugenverhör, verfahren. Emerigon a. a. D. Tom. 2. cap. 14. sect. 2. §. 3. in fin. Eben so werden auch im Consulatu maris cap. 220. 221. die Schiffsleute den Zeugen gleich gestellt.

5) S. W y s b. Seerecht art. 20. 23. 38. 39. 71. und die mit demselben fast gleichlautenden Judic. Oleronens. art. 8. 11. 14. Statut. Hamburg. P. 2. t. 16. art. 8. t. 17. art. 6. 7. 8. Statut. Lubecens. L. 6. t. 4. art. 3. Jus marit. Hanseat. T. 10. art. 1. Cod. Boruss. P. 2. tit. 8. §. 1846. Jus maritimum Danicum (auch bey dem Engelbrecht. C. I. N. p. 175 — 187.) art. 55. Der Zeugen geschieht zwar Erwähnung im Statut, Hamb. P. 2. t. 14. art. 2. aber von dieser Stelle werde ich unten (§. 19. not. 1.) handeln.

6) Vielleicht dürfte man den Grund dieser Verfügung

in dem Umstande suchen, daß, obgleich nach dem oben Gesagten in der That nur der Schiffer der Beweise bedarf, dennoch die Fälle, worin dem Schiffer seine Leute durch ihre Deposition behülflich sind, häufig die Beschaffenheit haben, daß, wenn vom ihm etwas verbrochen wäre, auch der Schiffsleute Handlung nothwendig concurriren muß, und deshalb jene, indem sie hauptsächlich zum Vortheil des Schiffers aussagen, sich dennoch indirect selbst vom Verdacht befreyen und daher für sich selbst zeugen.

§. 6.

2. Warum beyhm See-Prottest ein Eid in eigener Sache zugelassen werde?

Sehen wir nun nach dieser Behauptung auf die vorzüglichen Unterschiede hin, welche zwischen einem See-Prottest und ordentlichen Beweisen eintreten, so fallen deren gleich zwey in die Augen, worin der See-Prottest allerdings von den Regeln des gemeinen Rechts abweicht und worauf seine besondere Beschaffenheit gegründet ist; erstlich, daß hier gleich mit Uebergang anderer Beweise zur Ableistung des Eides geschritten wird; zweytens, daß vor erhobenem Rechtsstreit, ja noch vorher, ehe es gewiß ist, daß er werde erhoben werden, schon Beweise aufgenom-

men werden ¹⁾). Von diesen Eigenheiten muß besonders gehandelt und die Gründe derselben müssen untersucht werden.

Denn da nach den Grundsätzen des gemeinen Rechts keine der Partheyen, welcher die Last des Beweises aufliegt, zum Erfüllungseid gelassen werden kann, wenn er nicht zuvor auf andre Art seine Absicht wenigstens halb bewiesen hat, und der, gegen den der Beweis z. B. der begangenen Schuld übernommen wird, sonst durch einen Eid sich zu reinigen gezwungen wird, falls er nicht durch satzsam hinlänglichen Verdacht schon beschwert ist, oder vom Gegentheil ihm der Eid zugeschoben wird; so werden hier hingegen der Schiffer und seine Leute einestheils zugelassen, obgleich sie noch nichts beygebracht haben, was ihren Behauptungen Glauben erwürken könnte, und sind andernteils, sich von aller Schuld eidlich zu reinigen, gehalten, obgleich ihnen kein Eid aufgelegt ist, noch weniger die Vermuthung der begangenen Schuld gegen sie ist. Und auch dann nicht einmal wird dieser Unterschied aufgehoben, wenn wir die Deposition der Schiffleute nach dem, was oben gesagt ist, als ein in Sachen des Schiffers abgelegtes Zeugniß betrachten. Denn die Schiffs-

leute können fast nie in den Angelegenheiten des Schiffers für glaubwürdige und ganz gültige Zeugen gehalten werden; sie sind immer verdächtig, ja sie würden sehr oft nach den Grundsätzen des gemeinen Rechts nicht einmal zulässig seyn, da sie, wie ich oben (§. 5. not. 6.) erinnert habe, doch häufig durch ihr Zeugniß für den Schiffer, auch einigen Vortheil, wenigstens rechtlich, erlangen. Auch kann nicht eingewandt werden, daß dieser Mangel durch eine größere Anzahl Zeugen ersetzt werde. Wie dann, wenn nur ein einziger Matrose übrig geblieben ist? Ohne Zweifel ist nach den Grundsätzen vom See-Protest auch dessen Zeugniß völlig glaubwürdig, nach den gemeinen Rechten aber ganz und gar nicht.

Der Grund dieses Unterschiedes muß ohne Zweifel einzig und allein in dem Mangel anderer Beweise gesucht werden. Denn welche Beweise können, wenn der Schiffschreiber fehlt, dessen Journal Glauben beygemessen werden kann, (§. 1. not. 1.) der aber nach heutiger Gewohnheit auch auf den größten Schiffen selten gefunden wird, weil der Schiffer selbst diese Stelle versieht, welche Beweise,

sage ich, können über solche Dinge, welche während der Reise auf dem öden Meere, ohne Zeugen vorgefallen sind, beygebracht werden, wenn des Schiffers oder seiner Leute Eid als unzureichend verworfen wird? Gewiß keine und deshalb würde man, wenn man in Zulassung desselben schwürig seyn und, ehe es dahin kömmt, andre Beweise fordern, oder die Glaubwürdigkeit der Schiffsteute nach den dürren Grundsätzen des gemeinen Rechts von der Integrität der Zeugen würdigen wollte, auch sorgfältige und unschuldige Schiffer alles Beweises, wodurch sie gegen unbillige Rheder und Kaufleute sich vertheidigen könnten, berauben. Was Wunder also, wenn sowohl nach allgemeiner Behauptung der Rechtsgelehrten, besonders der ältern, in allen schwer beweisbaren Sachen auch leichtere Beweise mit voller Wirkung zugelassen werden müssen²⁾, als auch bey unserm Gegenstande Geseze nicht minder der als Gewohnheiten den Eid der Schiffer und der Schiffsteute als die einzigen Beweise, welche in der Regel herzubringen möglich ist, in Kraft eines vollen Beweises zulassen und dem Richter aufgeben, damit zufrieden zu seyn; besonders da in Sachen, die zur Handlung und Schiffahrt gehören, man bekanntlich

beym Mangel anderer Beweise, seine Zuflucht zum Eide nehmen muß³⁾?

Aus diesem Gesetzesgrunde⁴⁾ muß ohne Zweifel beurtheilt werden, ob in einem gewissen Falle der Beweis durch See-Protest zugelassen werden könne, oder ob bessere Beweise zu fordern sind. Dieses Grundsatzes werde ich mich in der Folge öfter bedienen.

¹⁾ S. vorzüglich Const. 2. et 3. Cod. de naufrag. (XI. 5.) Das erste wird in der dritten Constitution zugelassen, das zweyte aber in der zweyten vorgeschrieben. Mit Recht läßt sich daher vertheidigen, daß der Beweis durch See-Protest in Ansehung der wesentlichen Stücke schon im gemeinen Rechte begründet sey. Dies ist nicht auffallend, da selbst die Nothwendigkeit der Sache diese Verfahrungsart anrät.

²⁾ S. J. B. Lauterbach Coll. theor. pract. L. 22. t. 3. §. 35. Struv Synt. iur. civ. Exerc. 28. th. 11. Berger Oecon. iur. L. 4. T. 24. th. 13. not. 1.

³⁾ S. J. B. Ordinat. assecurat. Hamburg. (beym Magens im Versuch über Asssec. Haver. und Bodm. S. 785 — 815.)

tit. 6. §. 1. tit. 13. §. 3. Jus marit.
 Hanseat. Tit. 3. art. 9. von Martens
 Handelsrecht §. 220. Kurike ad ius
 Hanseat. L. 3. art. 9. (beym Heineccius
 p. 710.)

- 4) Dies ist auch mit ausdrücklichen Worten in einigen
 Gesetzen enthalten. S. Consul. maris cap.
 221. 222. und besonders die Bremische
 Verordn. im Anh. Num. I. zu Anf.
 Vergl. Vinnius ad Const. 3. Cod. de
 naufrag. not. a.)

§. 7.

3. Warum wird vor erhobenem Streite zur Eides-
 leistung geschritten?

Wir kommen jetzt zur zweyten oben vorgelegten
 Schwierigkeit. Es ist nämlich aus allgemeinen
 Rechtsregeln bekannt, daß vor der litiscontestation
 keine Beweise aufzunehmen sind und deshalb vorher
 keine Zeugen verhört werden können, noch ein Eid
 geleistet werde. Der See-Protest wird aber gleich
 nach beendigter Reise, ja bisweilen noch während
 derselben aufgesetzt; mithin zu der Zeit, wo noch
 nicht einmal an die Streitbegründung gedacht wird,
 selbst wenn noch der Streit gar nicht erhoben ist und
 sehr oft gar nicht erhoben werden soll¹⁾.

Die Gründe hievon sind hauptsächlich zwey. Denn erstlich, wenn Schiff oder Waaren einigen Schaden erlitten haben, wenn der Streit auch gar nicht erhoben worden, noch in Zukunft zu befürchten ist, ist denn doch immer der Beweis des Zufalls sowohl, als eine genaue Kunde der Beschaffenheit und der Ursachen dieses Schadens nothwendig, damit daraus beurtheilt werden könne, von wem er getragen werden müsse und wie viel derjenige, der zum Ersatz desselben verbunden ist, der Versicherer nämlich, leisten müsse. So oft also einige Havarey vorfällt, so oft ist allemal ein See-Protest aufzusetzen, indem dieser nur allein dergleichen Beweise und Nachrichten gewähren kann, und den Grund der über die Vertheilung der Schäden unter Rhedern, Kaufleuten und Versicherern anzustellenden Berechnung (Dispache) ausmachen muß, und weil diese Nothwendigkeit als gewiß sogleich vorauszusehen ist, so wird auch sogleich nach geendigter Reise zur Ausfertigung desselben geschritten und nicht bis zu der Zeit gewartet, wo er gebraucht wird. — Der zweyte und vorzügliche Grund scheint in der Gefahr der zu verlierenden Beweise zu liegen, welche wegen der längern Aussetzung der Anfertigung zu befürchten

fründe. Nämlich auch nach dem gemeinen Rechte, obgleich in der Regel nicht anders, als nach der litiscontestation, der Beweis geschehen kann, sind dennoch vor derselben die Beweise zum ewigen Andenken der Sache aufzunehmen, wenn Gefahr vorhanden ist, daß der, dem der Beweis aufliegt, inzwischen die Beweismittel verliere. Dies findet statt nicht allein bey Zeugen, sondern auch bey allen übrigen Beweismitteln, wenn die Gefahr des Verlusts nur wirklich vorhanden ist ²⁾, folglich auch bey dem Eide ³⁾. Daß aber eine solche Gefahr in unserm Falle, falls nicht gleich nach geendigter Reise der See-Protest aufgesetzt wird, immer vorhanden sey, wird Niemand leugnen; denn obgleich der Eid des Schiffers in der Folge leicht zu haben seyn könnte, so dürfte doch die Deposition der Schiffsleute, wenn sie nicht gleich geschieht, hernach sehr selten geschehen können; denn diese pflegen nie lange in dem Hafen zu bleiben, sondern vielmehr, wenn die erste Reise geschehen ist, baldmöglichst die zwoyte anzutreten und werden hier und dorthin zerstreuet. Sind sie aber einmal weg, so können sie nicht nur leicht auf der Reise durch Schiffbruch oder auf andre Art umkommen, sondern es ist auch ungewiß,

wohin sie gehen werden und wo sie, wenn ihre Deposition nöthig ist, zu treffen sind, da sie nur selten eine bestimmte Wohnung und festen Sitz haben, wo sie zu finden sind.

Die Furcht einer langwierigen Abwesenheit ist daher der Grund ³⁾ eines zum beständigen Andenken der Sache anzustellenden Beweises, welcher von den Gesetzen selbst ⁴⁾ ausdrücklich gebilligt ist; und daher bin ich der Meynung, daß diese Verschiedenheit, welche zwischen dem ordentlichen Beweise und dem See-Prottest obwaltet, auf keinen andern Grund beruhe, als auf die Anwendung der Grundsätze von dem Beweise zum ewigen Gedächtniß der Sache auf einen besondern Fall.

Der Beweis durch See-Prottest ist also in der That nichts anders, als eine Art des Beweises zum beständigen Andenken der Sache, und daher müssen auch die bey demselben geltenden Rechtsgrundsätze auch bey dem See-Prottest nach der Form, welche bey dessen Abfassung beobachtet werden muß, angewandt werden. Von diesem Grundsätze werde ich im zweyten Kapitel, wozu ich jetzt übergehe, öfter Gebrauch machen. Ich muß mich aber kurz fassen,

damit der allgemeine Theil nicht zu weitläufig und größer, als der besondere, werde.

¹⁾ Vergl. Peckius Comm. ad L. 2. C. de naufrag. Loccenius de iure maritimo. L. 3. cap. 10. §. 6. (beym Heineccius p. 1051.) Wedderkop Introd. in ius naut. L. 6. §. 30.

²⁾ G. J. B. von Dokumenten J. J. Rees Diss. de documentis ad perpetuam rei memoriam producendis Lips. 1792. Vergl. auch Martins Lehrbuch des Processes. §. 240.

³⁾ Denn ich sehe nicht ein, warum das, was vom Verhör der Zeugen ausdrücklich in den Gesetzen verfügt ist, auch nicht auf die Leistung des Eides sollte angewandt werden können, wenn nämlich der Fall so beschaffen ist, daß, wenn nicht sofort zu dessen Leistung geschritten wird, die Unmöglichkeit dieser Leistung zu befürchten sey. Allerdings gehört auch der Grund des Gesetzes, daß die Wahrheit nicht verheimlicht und die Gelegenheit zum Beweise durch zufällige Umstände nicht entzogen werde, (Cap. 5. init. X. vt lite non contestata) zu diesem Falle.

Falle. Es wird diese Meynung auch durch die Const. 12. pr. C. de reb. cred. et iureiur. unterstützt, worin verfügt ist, daß, wenn in der Sentenz der Parthey der Eid aufgelegt und die Provocation interponirt ist, nichts desto weniger der Eid zu leisten sey, damit nicht die Beweise der Sachen verloren gehen. Hier hat man einen Fall eines zum beständigen Andenken der Sache zu leistenden Eides und zwar aus dem Grunde, welcher auf alle Fälle paßt, wo aus dem Verzuge die Gefahr entsteht, daß er dereinst geleistet werden könne.

4) Cap. 5. init. X. vt lite non contestata.

Zweites Kapitel.

Von dem bey Anfertigung des See-Protests zu beobachtenden Verfahren.

§. 8.

1. Allgemeine Beschreibung der gewöhnlichen Art.

Niemand erwachsen sicher größere Vortheile aus der Anfertigung des See-Protests und der ihm

benaelegten Beweiskraft, als dem Schiffer selbst, zu dessen Besten, wie ich schon oben (S. 6.) erinnert habe, er besonders aufgesetzt wird. Er muß sich daher vor allen um die gehörige Ausfertigung desselben bekümmern. Deshalb, wenn es gewiß ist, oder auch nur befürchtet wird, daß entweder das Schiff oder hauptsächlich die Waaren durch die Reise einigen Schaden erlitten haben, so tritt er baldmöglichst den Richter des Orts an, wo er anlegt, und giebt seine Deposition von den Schicksalen der ganzen Reise und besonders von den Unfällen, welche auf derselben vorkamen, und, in so fern es schon thunlich ist, von der Beschaffenheit und Größe der dadurch entstandenen Schäden, so wie auch über das, was zu deren Abwendung und Reparation geschehen ist, mit Hinzufügung der Verwahrung, daß er und seine Leute unschuldig an allem Unglück und an allen Schäden wären, und daß sie durch bloßes Ungewitter und Gewalt des Meeres entstanden seyn, entweder mündlich zu Protocoll, oder auch schriftlich an. Aus dieser Erklärung wird der See-Protest aufgesetzt, und, wenn das geschehen ist, so stellen nach vorausgegangener Ladung der Schiffer und alle seine Schwurfähige Leute sich vor Gericht, der Protest

wird vorgelesen, und nach geendigter Vorlesung von dem Schiffer und dessen Leuten mit einem körperlichen Eide in einer Handlung bekräftigt. Wenn dies geschehen ist, so wird ein öffentliches Dokument zum Zeugniß dieser Handlung aufgenommen und dem Schiffer behändigt ¹⁾).

¹⁾ Vergl. Engelbrechts wohlunterwiesenen Schiffer, Abschn. 2. Kap. 2. §. 36, 37. Weskett a. a. O. (S. 4. not. 4.) Art. Protest nr. 1.

§. 9.

2. Wie man zu Lübeck, Hamburg und Bremen zu verfahren pflege?

Und so pflegt gewöhnlich auch in Deutschland verfahren zu werden ¹⁾). Besonders zu Lübeck geht der Schiffer, welcher auf Verlangen der Rheder und anderer, die ein Interesse dabey haben, oder auch aus eigenem Antriebe einen See-Protest aufgesetzt wünscht, zur Stadt-Kanzley und überliefert einem von den Officianten einen Auszug seines Journals, damit er daraus ein Dokument der Deposition in gewöhnlicher Form anfertige. Wenn dies geschehen ist, so wird das Dokument von dem Kanzellisten

einem von den Senatoren, dem die Expedition solcher Geschäfte aufgetragen ist, eingeliefert. Dieser setzt eine Zeit an, in welcher der Schiffer mit allen Leuten vor ihm erscheinen und den Eid leisten soll. Dieser wird auf eben die Art, wie andre Eide, geschworen, worauf dem Schiffer ein Dokument des geleisteten Eides unter dem Stadtsiegel zugestellt wird ²).

Zu Hamburg aber werden vor dem Admirali-
tätsgesicht³), vor welchem nämlich alle Seesachen in
erster Instanz gehören, die Depositionen des
Schiffers und seiner Leute aufgenommen, obgleich
die darüber ausgestellten Dokumente Namens des
Senats ausgefertigt werden. Hier geht deshalb
der Schiffer zum Admiraltäts-Registrator und
überliefert ihm seine Depositionen zugleich mit dem
Journal (S. 1.). Wann darauf vom Registrator
die Vergleichung dieser Instrumente angestellt ist,
so verfertigt er daraus den See-Protest, und wenn
dieser aufgesetzt ist, so wird die ganze Anzahl der
Schiffsleute vom Schiffer vor dem Sekretär des
Admiraltätsgesichts gestellt, und wenn von dem
Registrator die Vorlesung der Deposition geschehen
ist, dann bekräftigt jener die Wahrheit derselben

mit einem Eide. Darauf wird das Dokument des
 geschehenen Protests Namens des Senats ohne alle
 Unterschrift mit beygedrucktem Admiralitäts - Siegel
 ausgefertigt 4).

Fast auf gleiche Art geht zu Bremen der
 Schiffer entweder zum expedirenden Sekretär,
 (welchem die Anfertigung der öffentlichen in See-
 sachen gewöhnlichen Dokumente, des Bylbriefes,
 der Bodmereybriefe u. s. w. aufgetragen ist), oder
 auch zu dem zur Berechnung und Vertheilung der
 Schäden, welche auf der Reise vorgefallen sind,
 öffentlich angestellten Officianten (dem Dispa-
 cheur 5), und überliefert einem von ihnen sein
 Journal mit Bezeichnung derjenigen Stellen, welche
 er in den Protest besonders eingerückt wünscht. Darauf
 fertigt der, dem das Diarium überliefert ist, nach
 Anleitung desselben den Protest an, und übergiebt ihn
 dem Schiffer, von dem er zum präsidirenden Bür-
 germeister gebracht wird, der einen Tag zur Ablei-
 stung des Eides ansetzt. Am anberamten Tage
 kommt der Schiffer mit allen seinen Leuten in das
 Haus des Bürgermeisters, woselbst nach Vorlesung
 des Protests der Eid von allen auf gewöhnliche Weise
 geleistet und alsdann das Dokument vom Bürger-

meister unterschrieben und mit dem Stadt - Siegel besiegelt wird ⁶⁾).

- 1) Denn daß auch in auswärtigen Ländern auf andre Art verfahren und die Schiffsleute nach abgeleistetem Eide jeder einzeln über die Aussage des Schiffers verhört werden, wie Zeugen verhört zu werden pflegen, habe ich oben (§. 5. not. 4.) bemerkt. S. auch unten §. 15.
- 2) Ein Formular eines solchen zu Lübeck neulichst aufgesetzten Protests habe ich im Anhange unter Num. 2. geliefert, damit diejenigen Leser, welche diese Dokumente nicht kennen, die Formel, worin sie abgefaßt zu werden pflegen, daraus ersehen können.
- 3) S. von diesem Gerichte: Langenbeck's Anmerkungen über das Hamburg. Schiffs- und Seerecht, Suppl. V. S. 310—330. Eine besondere Abhandlung darüber schrieb Werlhoff Comm. de iudicio admiralitatis, Helmstadii 1750. 4.
- 4) S. besonders Langenbeck a. a. D. ad tit. 16. art. 8. S. 186. 187. und Samml. der Hamburg. Gesetze und Verfassungen, Th. VII. §. 559. 560. Ein Formular eines zu Hamburg aufgesetzten See-Protests findet sich in Engelbrechts wohlunterwiesenem

Schiffer, im Anhang Nr. 11. Die Art, welche ich beschrieben habe, ist der neuesten Praxis gemäß.

- 5) S hierüber von Martens Handelsrecht §. 188. und besonders Langenbeck a. a. D. 3. Suppl. §. 4. 5. 6. S. 193. 194.
- 6) Ein Muster eines solchen zu Bremen im gegenwärtigen Jahre (1802) aufgesetzten See-Protests habe ich im Anhange unter Num. 3. geliefert. Sollte aber die neue Verordnung unter Num. 1. dereinst zur Anwendung kommen, so wird die ganze Verfahrungsart sehr verändert werden. Uebrigens findet sich auch ein zu Livorno aufgesetzter See-Protest in Magens Versuch über Affec. Haver. und Bodmer. S. 1141.

§. 10.

3. Besondre Fragen: a. ob der Schiffer zur Anfertigung des Protests verpflichtet sey?

Dies vorausgesetzt, ist jetzt noch übrig, einige Fragen hier sorgfältiger zu untersuchen. Ich kann hier aber nicht alles abhandeln, weil zu dieser Arbeit weder Zeit noch Raum hinreichen würde, ich werde mich daher begnügen, die wichtigsten Punkte berührt zu haben, und da läßt sich denn zuvörderst

die Frage aufstellen, ob der Schiffer rechtlich verpflichtet sey, einen See-Protest aufzusetzen?

Dies läßt sich nach allgemeinen Grundsätzen nicht bejahen, denn der See-Protest wird hauptsächlich zum Besten des Schiffers gefertigt und dient besonders zu seinen Vortheilen. Will er diese lieber entbehren und auf eine andre Art sich die nöthigen Beweise verschaffen, so steht es ihm frey, den Protest zu unterlassen. Denn ein Jeder kann dem für ihn eingeführten Rechte entsagen. Und wenn gleich der See-Protest sehr häufig auch andren Personen, über deren Vortheil der Schiffer zu machen verpflichtet ist, nützlich, ja nothwendig ist, nämlich den Rhedern und Kaufleuten gegen die Versicherer ¹⁾, so gehört doch diese Verbindlichkeit nur zur Sorge und Obhut, die er während der Reise und in Annahme und Ablieferung der Waaren auf diese und das Schiff zu verwenden hat, und kann ohne ausdrückliches Geseß nicht dahin ausgedehnt werden, daß er auch nach geendigter Reise ihnen Beweise zu sammeln gehalten sey, warum sie sich selbst bekümmern können. Wenn aber der Schiffer zur Verfertigung des See-Protests nicht verpflichtet ist, so ist er auch wegen der Unterlassung desselben

nicht gehalten, für alle Schäden und Mängel gradezu verantwortlich zu seyn, sondern es ist ihm erlaubt, obgleich der Protest unterblieben ist, nichts desto weniger die Zufälle zu seiner Entschuldigung anzuführen, wenn er sie nur auf andre Art gehörig beweisen kann.

Eine Ausnahme finden wir aber doch schon im römischen Rechte ²⁾, nämlich in dem Falle, verfügt, wenn Schiffbruch geschehen ist, wo nämlich der Schiffer gradezu verpflichtet ist, daß er sich gleich bey dem Richter der Provinz meldet und den Vorfall beweiset; hat er dies nicht gethan und will nachher den Schiffbruch anführen, so wird er nicht gehört. Diese Verordnung aber leidet, da sie ein singuläres Recht enthält, keine ausgedehnte Erklärung, und kann daher nicht angewandt werden, wenn zwar dem Schiffe und den Waaren ein Schade zugestossen, aber doch kein Schiffbruch erfolgt und die ganze Reise nichts desto weniger glücklich vollbracht ist.

Mehrere Gesetze und Gewohnheiten gehen aber noch weiter, und einige derselben legen gradezu ³⁾, einige dann wenigstens ⁴⁾ dem Schiffer die Verbindlichkeit zur Anfertigung eines Proteests auf, wenn

er Havarie erlitten hat, und gemeiniglich unter gleicher Strafe, welche nach dem römischen Rechte bestimmt ist, bisweilen auch mit Hinzufügung einer willkührlichen⁵⁾. Und diese zum Vortheil der Kaufleute und Rheder eingeführte Verfügung ist wenigstens lobenswerth, obgleich sie nicht nothwendig ist, da, wenn auch nur der geringste Schade befürchtet wird, der Schiffer, durch eigene Vortheile bewogen, sie nie zu unterlassen pflegt.

-
- ¹⁾ Diese sind nämlich, wenn auch kein See-Protest aufgesetzt ist, zum Schadensersatz gehalten, wenn auf andre Art das Daseyn des Schadens bewiesen werden kann. Am besten und leichtesten wird aber der Beweis durch die Production des See-Protests geführt, ja die mehrste Zeit fehlen alle andere Beweise. S. vorzüglich Emerigon traité des assurances, Tom. II. cap. 14. sect. 3.
- ²⁾ In der oft angeführten Const. 2. C. de naufrag. Es meynen zwar Pech im Comm. ad h. l. not. 3. et 4. und Emerigon a. a. D. sect. 1. daß diese auf diejenigen Schiffsleute zu beschränken sey, welche öffentliche Specereyen laden. Sehr falsch versteht aber Emerigon a. a. D. die letzten Worte von der Absolution der Schiffsleute, wenn er sagt: Wenn durch die Nachlässigkeit

des Fiskals der Termin eines Jahres abgelaufen ist, ohne daß der Präsekt sein Urtheil gefällt hat, so soll der Schiffscapitain von aller fernern Ansprache befreyet seyn. Denn nicht nur der ganze Zusammenhang dieses Gesetzes lehrt das Gegentheil, sondern auch in der Const. 5. ebendess. Tit. wird verordnet, daß dann allererst der Schiffer freygesprochen werden solle, wenn binnen der gesetzlichen Zeit der erinnerte Richter die Sache binnen zwey Jahren zu untersuchen unterlassen hat. Verstehen wir daher die Const. 2. gleichfalls von der Freysprechung des Schiffers in Ansehung der vorgeschriebenen Zeit, so würde sie mit der gedachten Const. 5. streiten.

- 3) Wie in der Ordinat. marit. de 1681. L. 1. tit. 10. art. 4. S. Balin im Comm. Vol. 1. p. 299. der aber sehr unrichtig glaubt, daß dies allenthalben gelte. Uebrigens genüget zur Befolgung dieses Gesetzes nach dem Art. 8. die bloße Deposition des Schiffers allerdings, und es ist unnöthig, daß sie durch seinen Eid oder der Schiffsteute Zeugniß bekräftigt werde. Dies wird nur zur Wirkung des Beweises verlangt und ist der Willkühr des Schiffers überlassen. Fast eben das, was in der Ordinat. marit. vorgeschrieben

ist, findet sich auch im Preuß. Gesetzb. Th. 2.
Tit. 8. §. 1511.

4) S. Cod. Venet. P. 2. tit. 9. §. 1. 2. Daß
aber dies an vielen Orten gewöhnlich und gebräuchlich
sey, bezeugen Magens a. a. D. Cap. 59. nr.
2. und Weskett a. a. D. Art. Protest
nr. 1.

5) S. Ordinat. marit. l. c. Emerigon
a. a. D. Sect. 2. §. 12. Preuß. Gesetzb.
a. a. D. §. 1512.

§. II.

b. Wann er abzufassen sey?

Wenn A) die Abfassung des See-Protests der
Willkühr des Schiffers überlassen wird, so ist auch
keine gewisse Zeit vorgeschrieben, binnen welcher er
dies nach geendigter Reise zu thun gehalten sey,
sondern dieser wird, wenn nur nicht aus dem
erhobenen Streite die Nothwendigkeit, ihn zu
produciren, entsteht, zu jeder Zeit noch früh genug
aufgesetzt.

Auch in diesem Falle ist es nicht nöthig, daß
vor dem Ausladen der Waaren der Protest aufgesetzt
wird, wenn die Entschädigung entweder gewiß ist,

oder befürchtet wird. Denn obgleich diese Nothwendigkeit den Schiffern gesetzlich aufgelegt wird, so wäre doch sehr zu wünschen ¹⁾, daß darnach den Empfängern der Waaren die Befugniß verliehen würde, bey dem Ausladen der Waaren alles genau zu untersuchen, ob z. E. das Schiff dicht genug, die Waaren gehörig gepackt gewesen wären, ob aber der Schade durch Schuld und Nachlässigkeit des Schiffers entstanden sey? Ohne ein Gesetz darüber sehe ich aber nicht ein, woher die Verbindlichkeit des Schiffers, den Protest vor dem Ausladen aufzusehen, hergeleitet werden könne, und dies um so weniger, da die Anfertigung des Protestes hauptsächlich zum Vortheil des Schiffers, nicht aber Anderer, geschieht. Gewohnheit und Observanz bezeugen auch das Gegentheil, und lassen nach dem Ausladen den Protest zu ²⁾.

Wenn aber B) die Gesetze dem Schiffer auflegen, den Protest zu verfertigen, so schreiben sie auch gemeiniglich eine gewisse Zeit zur Verfertigung desselben vor. So muß in dem Falle der Const. 2. Cod. de Naufrag. die Verfertigung des Protestes binnen einem Jahre geschehen, nach dessen Ablauf er nicht mehr zugelassen wird ³⁾. Nach der Ordinat. marit. muß der Schiffer binnen

drey Tagen nach seiner Anlandung die Deposition machen ⁴⁾; das Verhör der Schiffsleute ist aber an keine Zeit gebunden. Eben dies verfügt auch das Venetianische Handelsgesetz, nach welchem binnen dieser Zeit auch die Benennung der Zeugen vom Schiffer geschehen muß ⁵⁾. Nach dem Preussischen Gesetzbuch muß der Schiffer binnen eben dieser Zeit das Journal der Obrigkeit einliefern ⁶⁾. Gewöhnlich ist aber bey uns nicht nöthig, daß die Anfertigung des Protests binnen einer gewissen Zeit beschafft werde, und sie pflegt binnen zwey oder drey Wochen nach der Anlandung zu geschehen ⁷⁾.

¹⁾ So wie es in der *Ordinat. marit. de 1681. l. 1. art. 9.* und im *Preuß. Gesetzb. a. a. D. §. 1511.* geschehen ist.

²⁾ S. die Proteste im Anh. Num. 2. und 3., die, wie aus dem Inhalte derselben erhellet, nach dem Ausladen aufgesetzt sind. Eben dies geschah auch bey dem Protest, welcher bey dem Engelbrecht a. a. D. (§. 19. not. 4.) steht, und in einem andern, vor wenigen Jahren in Hamburg aufgesetzten Protest, welchen ich von daher erhielt. So bald aber zu Hamburg Havarey befürchtet wird, so ist der Schiffer gehalten, einen Jeden, der die Waaren aus dem Schiffe in Empfang nehmen will, sogleich nach der

Ankunft davon zu benachrichtigen und zu erinnern, daß er komme und die Beschaffenheit des Schiffs und der Waaren vor der Ausladung gehörig untersuche, ob er etwas daran zu tadeln finde. S. die oben (§. 2. not. 5.) angeführte Verordnung von 1766. §. 19. Vergl. Magens a. a. D. und Beskett a. a. D. Nr. II. Diese Constitution ist allerdings lobenswerth, und leistet eben das, als wenn der Protest vor der Ausladung aufgesetzt werden müßte. Den heutigen Gebrauch dieses Gesetzes bezweifle ich aber doch.

3) Viele behaupten zwar zwischen diesem Gesetze und der Const. 5. Cod. eod., wo des Zeitraums von zweyen Jahren Erwähnung geschieht, einen Widerspruch, und nehmen die Auflösung desselben aus der Const. 2. Cod. Theod. her, so daß sie nach der Weite der Dertex entweder ein oder zwey Jahre annehmen. S. Emerigon a. a. D. Sect. 2. §. 7. Andere versuchen andere Vereinbarungsmittel. Aber ganz ohne Grund, denn in der Constit. 2. ist von der den Schiffern zur Beybringung ihrer Beweise, in der Constit. 5. aber von der Zeit, welche dem Richter zur Beendigung des Geschäfts vorgeschrieben ist, die Rede, und daher findet gar kein Widerspruch statt. Vergl. Vinnius ad Const. 2. not. a.

4) a. a. D. art. 4. Valin bezeugt aber bey dieser Stelle, daß es nur selten beobachtet werde.

5) Cod. Venet. P. 2. t. 9. §. 2.

6) a. a. D. §. 1511.

7) S. den Bremischen Protest im Anh. So ist auch ein anderer, den ich aus Hamburg erhielt, am 4ten Juny aufgesetzt, obgleich das Schiff schon am 9ten May gelandet war.

§. 12.

c. An welchem Orte?

Der gewöhnliche Ort zur Anfertigung des Protests ist zwar der Hafen, wohin das Schiff bestimmt ist, so daß er in der Regel nicht an einem andern Orte, wohin sich nachher der Schiffer mit seinen Leuten begiebt, noch auch während der Reise in jedem Orte, wo er durch Zufall hingetrieben wird, sondert allererst nach geendigter Reise an dem Ort, wohin das Schiff bestimmt ist, zu geschehen pflegt.

Und dennoch können wir nicht, obgleich es gewöhnlich so ist, ohne ausdrückliches Gesetz annehmen, daß der See-Protest an keinem andern Orte aufgesetzt werden könne, und, anderwärts aufgesetzt, null und nichtig sey. Denn der Beweis zum ewigen Andenken der Sache ist, wenn der

Rechts-

Rechtsstreit noch nicht erhoben ist, ganz und gar nicht auf das Gericht beschränkt, worin dereinst die Hauptsache vorgenommen werden muß, indem dies alsdann noch sehr häufig, besonders in unserm Falle, ungewiß ist, sondern wird vor jedem Richter, er mag nun in Hinsicht auf die Sache selbst, oder wie man zu reden pflegt, objectiv competent seyn, gültig angestellet. Und ich sehe keine andere Gründe, warum wir einen See-Protest, der anderswo, als an dem Orte des Ausladens, aufgesetzt ist, für unkräftig halten dürften, als nur in so fern es nothwendig ist, daß diejenigen, die ein Interesse daran haben, welche sich meistens dort aufzuhalten pflegen, bey der Anfertigung zugezogen werden ¹⁾. Denn alsdann müßte ein Protest, der ohne dringende Noth anderswo und ohne deren Zuziehung aufgesetzt wäre, aus diesem Grunde für nichtig erklärt werden, und dennoch kann von jenen nicht ohne wichtige und gerechte Ursache gefordert werden, daß die, welche einen Protest aufsetzen wollen, nach einem andern Orte kommen, da er eben so gut an dem Orte der Bestimmung gefertigt werden kann.

Nach diesen Grundsätzen wird die Frage zu

beurtheilen seyn, ob der See-Protest auch in dem
 Hafen, wohin das Schiff nicht bestimmt war und
 wohin es nur durch schweres Wetter und durch andre
 dringende Noth verschlagen ward (Nothhafen),
 gültig aufgesetzt werden könne. Wenn erstlich die-
 jenigen, welche ein Interesse dabey haben, die
 Empfänger der Waaren, die Rheder, die Versicherer
 nicht zugezogen werden, so wird er an jedem Orte
 und deshalb auch in solchem Hafen gültig aufgesetzt,
 ja bisweilen ist es nothwendig, daß er gerade dort
 aufgesetzt werde, wie ich gleich zeigen will; und es
 bedarf ein dort aufgesetzter keiner Wiederholung an
 dem Orte der Bestimmung²⁾. Wenn aber die
 genannten Personen außer dringender Noth und nahe
 bevorstehender Gefahr, daß er an dem Orte der
 Bestimmung nicht mehr aufgesetzt werden könne,
 zugezogen werden müssen, so wird der Protest in
 einem solchen Hafen und folglich auch in ihrer Abwe-
 senheit gültig aufgesetzt. Denn ohne dergleichen
 Gefahr ist kein Grund vorhanden, welcher dem
 Schiffer die Gewalt beylegen kann, ihn, ohne
 widergesetzliche Nichtzuziehung derselben, aufzusetzen;
 tritt aber eine solche Gefahr ein, so wird es nach
 der Analogie des Beweises zum ewigen Andenken

der Sache allerdings erlaubt seyn. Denn so wie dieser, so lange es nur irgend geschehen kann, nicht ohne Wissen und Ladung des Gegentheils angestellt werden darf, bey dringender Gefahr aber, die keine Beobachtung der Solennitäten erlaubt, auf jede Art aufgenommen wird³⁾, so ist auch hier in solchem Falle die Gegenwart der dabey interessirten Personen erlaubter Weise zu vernachlässigen⁴⁾, ob sie gleich sonst in der Regel nothwendig wäre. Wenn dies aber erlaubt ist, so steht kein Hinderniß entgegen, daß der Protest auch an einem andern Orte aufgesetzt werden könne. Ob aber ein in so dringender Gefahr aufgesetzter Protest nachher an dem Bestimmungs-orte, falls es noch angeht, wiederholt werden müsse, scheint zwar zweifelhaft, aber doch zu bejahen zu seyn. Denn jeder Beweis zum ewigen Andenken der Sache, wenn aus Noth einige wesentliche Stücke desselben vernachlässigt sind, muß nach geendigter Gefahr baldmöglichst in gehöriger Ordnung wiederholt werden. Uebrigens ergibt sich von selbst, daß der Schiffer, wenn er im allgemeinen zur Anfertigung des Protestis verbunden ist (§. 10), im Nothfalle auch an dem ersten dem besten Landungs-orte zu derselben angehalten, und wenn sie unterlassen

ist, für alle daraus entstandene Schäden verantwortlich werden müsse⁵⁾. Niemals wird aber, außer dem Nothfalle, der Schiffer zu einer Deposition in dem ersten Landungsorte verpflichtet seyn, falls nicht ein besonderes Gesetz dies ausdrücklich befiehlt⁶⁾.

Auf gleiche Art wird die Frage zu entscheiden seyn, ob ein in dem Bestimmungsorte aus Nachlässigkeit oder einem andern Grunde unterlassener Protest nachher an einem dritten Orte gültig aufgesetzt werden könne. Wenn also die Zuziehung der Interessenten nothwendig ist, so wird ein ohne sie aufgesetzter Protest nicht gelten, und der Schiffer wird die Strafe seiner Nachlässigkeit büßen müssen, falls nicht eine wichtige und rechtmäßige Ursache ihn an der Verfertigung des Protests verhindert hat, so daß ihm nichts zur Last gelegt werden könne. Wenn aber ihre Gegenwart nicht nothwendig ist, so würde er nach allgemeinen Grundsätzen für gehörig aufgesetzt zu halten seyn; aber kaum wird dies im Gericht statt finden, wo vielmehr ein solcher Protest für verdächtig würde gehalten werden, da es allerdings ungewöhnlich ist, daß derselbe auf diese Art aufgesetzt werde.

Uebrigens wird es doch, obgleich die Deposition aller zugleich gewöhnlich an einem Orte aufgenommen wird, im dringenden Nothfalle erlaubt seyn, daß der Eid einiger Schiffsleute an einem, der übrigen aber an einem andern Orte geleistet werde⁷⁾.

1) Hievon werde ich, in so weit es nöthig seyn dürfte, unten §. 14. handeln.

2) Und so wird es sowohl zu Lübeck als zu Bremen gehalten, wo die Gegenwart derjenigen, die ein Interesse daran haben, bey der Aufertigung des Protests nicht erfordert wird, und deshalb wird ein auf der Reise aufgesetzter See-Prottest zugelassen. Zu Hamburg pflegt jederzeit die Wiederholung verlangt zu werden, obgleich auch dort die Gegenwart der Interessenten nicht nothwendig ist. Vergl. Samml. der Hamburg. Gesetze und Verfass. Th. 7. §. 308. und 557.

3) S. Mynsinger Observ. Cam. imperial. cent. 2. obs. 91. not. 18. Mevius Decis. P. 8. decis. 471. Martinus Lehrb. des Processes §. 240.

4) Vergl. Gail practicar. observ. lib. 1. obs. 18. n. 6. Peckius ad L. 2. C. de naufrag. n. 4. ibique Vinnius not. b. Loccenius de iure maritimo, L. 3.

c. 10. §. 6. in fin. (ap. Heinecc. p. 1051.)
Wedderkop Introduct. in ius nauticum L. 6. §. 30.

- 5) Dies wird ausdrücklich verordnet in Const. 2. C. de naufrag. — provinciae iudicem, eius videlicet in qua res agitur, adire festinet etc.
- 6) Das Gegentheil behaupten indeß arg. Const. 2. cit. de Casaregis Discurs. legales de commerciis Tom. I. disc. 23. nr. 11. 12. und Emerigon a. a. D. sect. 2. §. 2. Aber diese Constitution redet nur von dem Fall des Schiffbruchs, von welchem nicht auf alle übrige Fälle geschlossen werden kann. Denn hier waltet die Gefahr ob, daß durch die Zerstreuung der Schiffskente die Beweise verloren gehen können, welches in andern Fällen, z. B. bey dem geschenehen Auswurf der Waaren, nicht statt findet. Inzwischen wird im Preuß. Gesetzbuche Th. 2. Tit. 8. §. 1843 — 46. dem Schiffer die Verbindlichkeit aufgelegt, in dem ersten Landungsorte die Unfälle, welche er erlitten hat, dem competenten Gerichte anzuzeigen und sich darüber Attestate ertheilen zu lassen, im Bestimmungsorte aber die Deposition zu wiederholen und diese durch Production des Journals und durch den Eid zugleich mit seinen Kente zu bekräftigen. S. von Martens Handelsrecht §. 187. — Im Cod. Venet. P. 2. T. 8. §. 8.

T. 9. §. 1. 2. wird nicht hinlänglich bestimmt, ob der Protest im ersten Landungs- oder im Bestimmungs-orte aufgesetzt werden soll.

7) Einen solchen Fall trifft man auch bey Emerigon a. a. O. Abschn. 2. §. 9.

§. 13.

d. Er muß vor dem competenten Gerichte gemacht werden.

Es leidet keinen Zweifel, daß der Protest vor dem competenten Gerichte gemacht werden müsse ¹⁾. Denn dies stimmt nicht nur mit den allgemeinen Rechtsgrundsätzen völlig überein, nach welchen sowohl das Zeugenverhör vom Richter geschehen, als auch der behauptende Eid, welcher Beweises halber im Gerichte abgelegt wird, geleistet werden muß, sondern ist auch allenthalben üblich ²⁾.

Nicht aber vor jedem Gerichte wird der See-Protest gültig aufgesetzt, sondern das Gerichte muß nothwendig competent seyn ³⁾. Denn wenn gleich nach dem, was oben (im vorhergehenden §.) vortragen ist, die Competenz des Richters in Ansehung der deponirenden Personen (subjective Competenz) nicht nöthig ist, so muß denn doch die

Deposition allemal vor dem zu solchen Sachen verordneten Gerichte geschehen (objective Competenz). Man hat sich daher an die den Schiffs- und Seesachen vorgesezten Gerichte ⁴⁾, oder an solche, die sehr oft ihre Stelle vertreten, zu wenden, die Consuln derjenigen Stadt, worunter der Schiffer steht ⁵⁾, und vor ihnen sind die Proteste zu machen. Wenn aber Seerichter oder Consuln fehlen, so kann in subsidium der Protest auch gültig vor der ordentlichen Ortsobrigkeit gemacht werden ⁶⁾.

¹⁾ Vergl. das Preuß. Gesetzb. Th. 2. Tit. 8. §. 1843—1846. Ordinat, marit. de 1681. L. 1. Tit. 10. art. 4. 6. Cod. Venet. P. 2. tit. 9. §. 2. 7.

²⁾ Vergl. was oben §. 1. gesagt ist.

³⁾ Const. 3. C. de naufrag. examen adhibetur competentis iudicis. Emerigon a. a. D. sect. 2. §. 2.

⁴⁾ S. die in der Not. 1. angeführten Gesetze und Valin in Comm. ad art. 4. p. 299. in fin.

⁵⁾ Preuß. Gesetzb. a. a. D. Ordinat, marit. de 1681. L. 1. tit. 9. art. 23. 27. von Martens Handelsrecht §. 35. und 218. Valin a. a. D. S. 300 zu Anf.

c) Vergl. oben §. 9. Valin in Comment.
L. I. t. 9. art. 27. p. 271. Emerigon a.
a. D.

§. 14.

e. Ob bey der Anfertigung auch diejenigen, welche ein Interesse dabey haben, zugezogen werden müssen?

Dies vorausgeschickt, kommen wir nun zu der Handlung der Deposition selbst. Hier kömmt aber besonders die Frage vor, ob diejenigen, welche dabey interessirt sind, und in deren Angelegenheiten dereinst der Beweis durch den See-Prottest statt finden muß, die Assuradeurs nämlich, Kaufleute, Rheder, zur Handlung der Deposition citirt werden müssen, um, wenn sie wollen, die Schiffsleute schwören zu sehen? Dies scheint, wenn wir diese Frage nach allgemeinen Grundsätzen untersuchen, allerdings zu bejahen zu seyn ¹⁾. Denn obgleich ich oben (§. 5.) zu beweisen suchte, daß die Deposition des Schiffers und der Schiffsleute nach unsern Rechten mit dem Beweise durch den Eid, nicht aber mit dem Zeugenverhör zu vergleichen sey ²⁾, und nach der gemeinen Lehre der Rechtsgelehrten die Leistung des Eides wegen unterlassener Citation des Gegners für nichtig und vergeblich keinesweges zu halten sey ³⁾: so stimmt es doch

mit den Regeln eines wohlgeordneten Processus überein, daß diese Citation nicht unterlassen werde 4); ja es ist in ausdrücklichen Gesetzen verordnet, daß dem Gegner frengelassen seyn müsse, entweder selbst, oder durch einen Procurator den Verhandlungen über den Eid beizuwohnen 5), und ich sehe keinen Grund ein, warum man in vorliegendem Falle anderer Meynung seyn sollte. Allerdings wird also die Gegenwart derer, welche ein Interesse dabey haben, verlangt werden 6).

Nichts desto weniger ist das Gegentheil allenthalben gebräuchlich und der Protest wird fast immer in Abwesenheit der dabey Interessirten aufgesetzt 7), so daß mir kein Ort bekannt ist, wo ihre Gegenwart für nothwendig gehalten würde, obgleich ich nicht in Abrede stellen will, daß sie zwar hin und wieder, jedoch nicht immer wegen vermeinter Nothwendigkeit, sondern zum Ueberfluß, zugezogen zu werden pflegen 8). Ja auch an denjenigen Orten, wo die Schiffsleute für Zeugen gehalten und als Zeugen verhört werden, wird eben dies beobachtet und ohne Ladung derjenigen, welche ein Interesse dabey haben, zum Verhör geschritten 9). Der Ursprung

dieser Observanz ist wahrscheinlich darin zu suchen, weil die Rechtsgelehrten, besonders die ältern, in dem Irrwahn standen, daß in summarischen Sachen, wozu alle Seesachen gerechnet zu werden pflegen, die Citation unterlassen werden könne.

-
- 1) In so ferne nämlich schon jetzt vorher zu sehen ist, wem dereinst daran gelegen seyn dürfte, und diese an dem Orte der Anfertigung zugegen sind. Denn wenn, dringender Noth wegen, an einem Orte, wo sie nicht gegenwärtig sind, ein Protest aufgesetzt wird, so wird ihre Ladung gültig unterlassen. S. S. 12.
- 2) Denn wenn man lieber die Deposition der Schiffer mit dem Zeugenverhör vergleichen will, so steht die Nothwendigkeit derer, die ein Interesse dabey haben, noch zu bezweifeln, indem ein Zeugenverhör, wenn der Gegentheil nicht aufgefodert ist, Fragestücke einzureichen, außer dem Falle dringender Noth, ohne Unterschied null und nichtig ist. arg. Nov. 90. c. 9. Kleins Rechtsprüche der Halleschen Juristenfakultät, Th. 1. Resp. 3. Martins Lehrb. des Proc. S. 148. not. w.
- 3) S. Leyser Med. ad Pand. Sp. 508. med. 2. Struben rechtl. Bedenken, Th. 4. Bed. 10. Wie aber auf diese Art diese

Lehre mit der Const. 12. §. 4. Cod. de reb. cred. et iureiur. und mit der Const. 5. Cod. de legibus zu vereinbaren sey, sehe ich nicht ein.

4) Martin a. a. D. §. 176.

5) So lautet es in der angeführten Const. 12. §. 4. Cod. de reb. cred. et iureiur.

6) Vergl. Emerigon a. a. D. Sect. 2. §. 4. zu Anf.

7) S. oben §. 9. und die §. 12. not. 4. angeführten Schriftsteller. Langenbeck's Anmerkungen, Th. 2. Tit. 16. Art. 8. S. 187. Klefefer schreibt zwar a. a. D. (§. 4. not. 5.) §. 561. daß der Versicherte durch den beim Versicherungskontrakte gebrauchten Mackler den Versicherer von dem See-Protest benachrichtigen müsse, er sagt aber nicht, ob dies vor der Anfertigung des Protests geschehen müsse, und aus einem Schreiben von Hamburg habe ich erfahren, daß auch dort der Assuradeur nie zugezogen werde.

8) Wie auch zu Lübeck bisweilen zu geschehen pflegt.

9) S. Emerigon a. a. D. zu Ende des §. wo er, nachdem er den Fall erzählt hat, hinzufügt: Nach unsrer Observanz sind die Assuradeurs nie zur Verfertigung des

Proteſts zugezogen worden. Mit hin iſt die aufgeſtellte Regel bloß theo- retiſch; So wird auch im Cod. Venet. P. 2. tit. 9. §. 6. verordnet, daß nur erſt im Falle des Verdachts das Verhör, wenn diejenigen, die ein Intereſſe dabey haben, dazu geladen und die Frage- ſtücke überreicht ſind, angeſtellet werden ſolle.

§. 15.

f. Unter welcher Form die Depoſition aufzunehmen iſt?

Jetzt muß ich noch etwas wenigſes von der Form der aufzunehmenden Depoſition ſagen, ob nämlich jeder Deponent beſonders auf die Artikel, eben ſo wie der Zeuge, vernommen werden müſſe, oder ob ſie alle zugleich und in einem Akt nach verlesener Depoſition dieſelbe mit einem Eide bekräftigen müſſen. Wenn die Schiffsleute mit Zeugen verglichen werden können, ſo wären ſie einzeln beſonders über die Artikel zu vernehmen¹⁾; da aber die Depoſition derſelben nach unſern Geſetzen mehr für einen in eigner Sache geleisteten Eid gehalten werden muß (§. 5.), ſo hindert es nichts, daß nicht, wenn vorher die Depoſition vorgeleſen iſt, welche die Stelle der Eidesformel vertritt, ſie alle zugleich

sollten schwören können. Denn so oft auch in andern Sachen ein Eid von mehreren geleistet werden muß, so wird der Eid Aller doch in einem Akt beschafft. Und dies wird auch bey einem See-Protest in Deutschland wenigstens beobachtet, wie ich schon oben erinnert habe ²⁾, daher ich auch daraus ein Argument hernahm, um meine Meinung von der wahren Beschaffenheit der Deposition der Schiffsleute zu unterstützen.

Dennoch wäre gar sehr zu wünschen, daß diese Verfahrungsart gänzlich abgeschafft und in Zukunft die Schiffsleute eben so verhöret würden, wie es bey den Zeugen gewöhnlich ist. Denn es erhellet von selbst, daß auf diese Art die wahre Beschaffenheit der Thatfachen weit besser zu erforschen wäre und vielen nun verborgen bleibenden Betrügereyen vorgebeugt werden könne. Vor allen Dingen wäre aber zu wünschen, daß die Verfügung des cap. 1. X. de testibus, daß nämlich jeder sein Zeugniß nicht anders als nüchtern ablegen solle, besser beobachtet würde. Denn es ist Niemand, der nur etwas in diesen Angelegenheiten bewandert ist, unbekannt, wie oft die Schiffsleute größtentheils

betrunken zur Ableistung des Eides vom Schiffer herbeigeführt werden.

¹⁾ Und so verfährt man auch in den mehrsten fremden Ländern bey Verfertigung des See-Protests. S. oben §. 5. not. 4.

²⁾ §. 5. Vergl. Langenbeck a. a. D. und das, was ich im §. 9. gesagt habe. Auch die Bremische Verordnung im Anhang nr. I. bezeugt die bisherige Observanz in diesem Punkte.

§. 16.

g. Ob alle Schiffsleute schwören müssen?

Es ist noch die Frage übrig, ob alle Schiffsleute ihre Deposition eidlich erhärten müssen, oder ob es genug sey, wenn nur einige schwören? — Könnte man die Sache nach den Grundsätzen des Beweises durch Zeugen beurtheilen, so müßte man sagen, daß nur der Eid von zweyen zu fordern sey¹⁾, denn zwey Zeugen reichen zum Beweise hin. Und obgleich die für den Schiffer zeugenden Schiffsleute für ganz glaubwürdige Zeugen nicht gehalten werden können (§. 6.), so wird doch dieser Mangel durch den Erfüllungseid des Schiffers wieder ersetzt,

welcher Eid auch bey zweyen nicht gar zu verdächtigen Zeugen statt findet ²⁾). Wenn man aber die Frage nach den Grundsätzen, welche bey der eidlichen Protestation statt finden, beantwortet, so müssen freylich alle schwören, damit Jeder durch seinen Eid vom Verdachte befreyet werde und seinen Ausfagen Glauben erwürke. Denn so oft mehreren, auch Streitgenossen (Litiskonforten), ein Eid aufgelegt ist, müssen nach der richtigern Meynung alle schwören, und die übrigen werden nicht durch den von einigen geleisteten Eid befreyet ³⁾).

Nichts desto weniger enthalten unsre Geseze das Gegentheil und fordern fast nie aller, sondern nach Verschiedenheit der Fälle entweder zweyer oder dreyer ⁴⁾, dreyer oder vier ⁵⁾, oder auch, wenn die Zahl nicht bestimmt ist, der vorzüglichsten Schiffsleute Eid ⁶⁾. Diese gesezliche Vorschrift ist aber durch Gebrauch und Observanz abgeschafft, und sowohl zu Lübeck, als auch zu Hamburg ⁷⁾ und Bremen müssen, meiner Meynung gemäß, alle Schiffsleute, wenn sie nur das gesezliche Alter erreicht haben, die Deposition des Schiffers beschwören, so daß, wenn sich einige des Eides weigerten

weigerten, (welches aber bey Menschen Denken nie der Fall war), der ganze Protest für nichtig würde geachtet werden. Uebrigens ist es nicht nöthig, daß auch die Passagiers, welche sich etwa auf dem Schiffe befunden hatten, die Deposition beschwören müssen ⁸⁾).

Muß aber auch der Schiffer selbst schwören? Nach dem, was ich bisher vorgetragen habe, zweifle ich nicht, daß auch er und zwar vorzüglich zur Eidesleistung verpflichtet sey. Dies fordern auch alle unsere Geseze, und legen dem Schiffer zugleich mit einigen seiner Leute den Eid auf ⁹⁾. Auch wird es, so viel ich weiß, wirklich nicht anders gehalten ¹⁰⁾. Doch scheint nach der Ordinat. marit. de 1681. ¹¹⁾ und dem Cod. Venet. ¹²⁾ das Gegentheil statt zu finden.

¹⁾ Und so ist auch in denjenigen Gesezen verordnet, welche diese Beschaffenheit des See-Protests anerkennen. S. Const. 3. C. de naufrag. (wo jedoch von der peinlichen Frage gehandelt wird, wie aus der Const. 2. Cod. Theod. eod. erhellet, worin die Menschlichkeit den Grund angiebt, daß nur sehr wenige verhört werden) und Cod.

- Venet. P. 2. tit. 9. §. 2., worin verfügt ist, daß nur die vorzüglichsten Schiffleute verhört werden sollen. Vergl. Valin Comm. L. 1. tit. 10. art. 8. Emerigon a. a. D. Sect. 2. §. 3.
- 2) S. Mevius Decis. P. 3. decis. 402. Struben Rechtl. Bedenken, Th. 1. Bed. 30.
- 3) S. von Pufendorf Obs. iur. univ. Tom. 2. Obs. 123.
- 4) Wie im Wysbyschen Rechte art. 38. 39. Stat. Hamb. P. 2. tit. 16. art. 8. und im Edicto Philippi II. de iure maritimo de anno 1563. cap. 2. tit. van de Schippers. art. 6. ap. Verwer. (§. 2. not. 2.) p. 75.
- 5) Jus Wysbic. art. 20. 23. Judic. Oleron. art. 11. Statuta Hamburg. P. 2. tit. 14. art. 35.
- 6) S. Edict. Philippi II. c. 2. tit. van Shipbrekinghe art. 4. (Verwer p. 102.) Preuß. Gesetzb. Th. 2. Tit. 8. §. 1846. Cf. Judicia Oleron. art. 8., wo der Eid des dritten Theils der Schiffleute gefordert wird. — Aller Schiffleute Eid wird nach den Gesetzen, die ich habe einsehen können, nur in dem einzigen Falle,

wenn nämlich ein Zusammenstoßen zweyer Schiffe
 geschehen ist, zum Beweise der Unschuld der Schiffer
 gefordert. S. Judic. Oleron. art. 14.
 Jus marit. Dan. art. 55. (beym En-
 gelbrecht S. 183.) Edict. Philippi II.
 cap. 2. tit. van Shepen die mal-
 canderen beschadigen, art. 3. (Ver-
 wer T. 10. art. 1.) Nach dem Preussischen
 Rechte scheint doch in diesem Falle der Eid der vor-
 nehmsten Schiffleute zu genügen. Preuß. Gesetzb.
 Th. 2. Tit. 8. §. 1932.

- 7) Langenbeck a. a. O. S. 186. schreibt zwar,
 daß zu Hamburg in der Regel nur die vorzüglichsten
 Schiffleute, alle aber nur im Nothfalle, zur Leistung
 des Eides gehalten sind, aber aus Briefen von dorthier
 habe ich erfahren, daß heute zu Tage das Gegentheil
 statt finde.
- 8) Nach Langenbeck a. a. O. wird doch in
 außerordentlichen Fällen auch dieser Zeugniß bisweilen
 gefordert.
- 9) Sie die Not. 4. 5. 6. angeführten Gesetze, womit
 die Const. 3. Cod. de naufrag. über-
 einstimmt.
- 10) S. Engelbrechts wohlunterwiesenen
 Schiffer, Abschn. 2. Cap. 3. §. 36.
 Weskett a. a. O. art. Protest nr. 1.

von Martens Handelsrecht §. 187. und den Anhang. Das Gegentheil behauptet wieder Langenbeck und bejahet den Satz, daß der Schiffer selbst nicht schwöre, wean es nicht ausdrücklich verlangt wird, — ob mit Grund, kann ich nicht sagen.

¹¹⁾ Lib. 1. tit. 10. art. 7. Emerigon a. a. D. sect. 2. §. 3.

¹²⁾ Dort ist wenigstens nichts über den vom Schiffer selbst zu leistenden Eid verordnet.

Drittes Kapitel.

Von den Fällen, in welchen der Beweis durch See-Prottest geführt werden kann.

§. 17.

1. Allgemeine Regeln.

- a. Wird nur bey Schiffs- und Waarenschäden zugelassen.

Wir kommen nun zu einer genauern Bestimmung derjenigen Fälle, worin der Beweis durch See-Prottest zulässig ist, von welchen, obgleich sehr wenig, doch mehr in den deutschen Gesetzen vorkommt, als von der Art, einen See-Prottest aufzusetzen.

Und erstens halte ich es für bekannt genug, daß der Beweis durch einen See-Prottest nur in See- und Handelsfachen zulässig sey, und auch in diesen Sachen nicht anders, als wenn von dem Beweise eines gewissen Schadens am Schiffe oder an den Waaren die Rede ist. Denn ohne Zweifel ist das ganze Institut nur zu dem Zweck eingeführt, daß es, wenn ein solcher Schaden entstanden ist, nicht

an Beweisen fehle, und alle Unfälle, worin die Geseze diesen Beweis zulassen, sind immer so beschaffen, daß dergleichen Schäden zur Frage kommen. So wird es auch gehalten, und derjenige, der in einem andern Falle durch Production eines See = Protests einen vollen Beweis geführt zu haben behaupten wollte, würde nicht leicht gehört werden. Wenn also z. B. wegen eines Contracts, der während der Reise zwischen den Passagiers, oder unter den Schiffsleuten selbst geschlossen ist, oder wegen des Todes eines Passagiers, und wegen des Beweises ähnlicher Handlungen, die Frage entstehen würde, so würde der Beweis durch den See-Protest nicht statt haben, obgleich das Zeugniß der Schiffsleute, die gehörig vernommen sind, wenn sie nicht aus besonderm, nach den Regeln des gemeinen Rechts zu beurtheilendem Grunde, verdächtig sind, unbedenklich zugelassen werden muß. So muß auch, wenn zwischen dem Schiffer und einigen seiner Leute über dessen Geschicklichkeit oder Ungeschicklichkeit Streit entsteht, nicht durch den See = Protest, morin der Schiffer sein eigener Zeuge ist, sondern durch der übrigen Schiffsleute Zeugniß der Beweis geführt werden.

1) Vergl. was im Consul. mar. cap. 222. über den ersten Fall verfügt ist.

2) S. Wylb. Seerecht Art. 2. Lübsches Seerecht Tit. 1. Hanseat. Recht Tit. 4. Art. 4.

§. 18.

b. Und auch nicht in andern Schäden, als die auf der Reise vorgefallen sind.

Ueberdies kann auch nur dann erst der Beweis durch See - Protest zugelassen werden, wenn die Schäden, wovon die Rede ist, nachdem schon der Anker gelichtet war, während der Reise vorgefallen. Denn schon oben (§. 6.) habe ich erinnert, daß dieser Beweis aus keinem andern Grund eingeführt sey, als wegen des Mangels aller übrigen Beweise, und daher auch, wo diese beygebracht werden können, im Zweifel nicht statt finde. Dasjenige aber, was sich noch im Hasen oder nach der Landung zuträgt, kann leicht auch auf andre Art bewiesen werden, da hier, ganz anders, wie auf dem öden Meere, häufig Zeugen zugegen zu seyn pflegen. Eben dies ist auch aus gleichem Grunde von den Vorfällen zu sagen, welche zwar während der Reise, nicht aber

auf dem offenen Meere oder am verlassenem Ufer, sondern in volkreichen Gegenden geschehen sind; z. B. in einem Hafen, wo auf der Reise angelegt ist. In allen solchen Fällen fordert man billig andre und bessere Beweise, obgleich ich nicht läugnen will, daß nach Gebrauch und Observanz bisweilen auch hier der See = Protest als gültiger Beweis zugelassen werde.

¹⁾ Meiner Meinung ist auch Vinnius ad Const. 3. Cod. de naufrag. not. a. Eben dies scheint auch der Sinn des Jur. marit. Hamb. P. 2. tit. 14. art. 2. zu seyn, wo in dem Falle eines im Hafen dem einem Schiffe durch den Anker des andern verursachten Schadens dem Schiffer der Beweis durch zwey glaubwürdige Zeugen aufgelegt wird; (es wäre denn, daß er mit zween glaubwürdigen Leuten bezeugen könnte) nicht aber durch einen von ihm und einigen andern Schiffsleuten zu leistenden Eid, wie in den Fällen, worin der Beweis durch See = Protest statt findet, allemal zu geschehen pflegt. S. oben S. 5. not. 5. Das Hanseatische Recht fordert jedoch fast in eben diesem Falle wechselseitigen Beweis durch zwey Zeugen oder durch den Eid des Schiffers.

§. 19.

c. Und zwar auf einer Reise jenseits des Meers.

Drittens verdient auch dies bemerkt zu werden, daß der Beweis durch den See-Protest auch nur bey Reisen, welche jenseits des Meeres geschehen, statt finde, und in einer Flußreise, die nur den Fluß hinauf oder herunter geht, nicht zulässig sey. Denn so ist die Usanz, daß auf einer solchen Fahrt nie ein Protest aufgesetzt wird, sondern, wenn einige Schäden entstanden sind, deren Beweis gefordert wird, dies auf andere Art geschehen müsse¹⁾. Und dies nicht ohne Grund. Denn erstlich haben alle Gesetze vom See-Protest, ob sie dies gleich nicht immer mit ausdrücklichen Worten besagen, ohne Zweifel doch blos die Seereise berücksichtigt, an der Flußreise aber gar nicht gedacht. Ferner fallen auch die Gründe, aus welchen der Beweis durch den See-Protest eingeführt ist, bey der Flußreise größtentheils weg. Denn hier ist wegen der Nähe der Ufer weder ein so großer Mangel an Beweisen, als welcher natürlich bey den Vorfällen auf dem offnen Meere statt finden kann, noch gehen die ihr Gewerbe in den Flußreisen treibenden Schiffsleute so oft von einem Schiffer zum andern, und werden nicht so

leicht in entfernte und unbekante Gegenden, wo man ihrer nicht habhaft werden kann, zerstreuet, als die, welche sich mit der Seefahrt beschäftigen, daher auch die Gefahr, die Beweise zu verlieren, nicht so groß ist, wie bey der Seefahrt.

Bei einer angestellten Seereise ist indeß der Beweis durch See-Protest auch bey denjenigen Schäden zugelassen, welche nicht auf dem Meere selbst, sondern in der Fahrt dahin oder zurück auf dem Flusse entstanden sind.

1) Einen Fall, worin auf einer Flußfahrt der Schiffer mit seinen Leuten zum Eide über ihre Unschuld zugelassen zu werden forderte, dies Gesuch aber verworfen und nachdem nichts desto weniger der Eid geleistet worden war, jener für irrelevant und nichtig erklärt ward, liefert Struben Rechtl. Bedenken Th. V. Bed. 45.

§. 20.

2. Besondere Fälle.

a. Mit Bedacht zugefügte Schäden.

Dies vorausgeschickt, will ich jetzt die einzelnen Arten der Schäden, so weit es möglich ist, aufzählen, und wie weit bey ihnen der Beweis durch See-

Protest beschafft werden könne, erörtern. Hier scheint vor allen Dingen ein Unterschied zwischen den durch Zufall geschehenen und den wissentlich zugefügten Schäden gemacht werden zu müssen. — Zu der letztern Klasse rechne ich alle die Schäden und Kosten, welche dem Schiffe und den Waaren, wenn sie in einige Gefahr gerathen, von dem Schiffer und den Schiffsleuten, um sie, wenn sie nicht gänzlich geborgen werden können, doch größtentheils zu retten, verursacht werden, und die man Große Averey *) zu nennen pflegt ¹). Und in allen diesen Fällen wird ohne Zweifel der Beweis durch See-Protest statt finden ²), da nicht allein eben derselbe Beweismangel, um deswillen jener im allgemeinen eingeführt ist (§. 6.), auch hier statt findet, sondern auch sowohl Gesetze, ³) als Gewohnheiten darin übereinkommen ⁴). Hieher gehören besonders folgende Fälle:

1. Wenn das Auswerfen einiger Waaren zur Erleichterung des Schiffes geschehen ist ⁵).

*) Gewöhnlich sagt man Averie Große, allein Büsch in seiner theoretisch-praktischen Darstellung der Handlung Th. 2. S. 37. hält den Ausdruck Große Averey um so natürlicher, da das Wort Große nicht auf deren Verlauf deutet.

2. Wenn aus gleichem Grunde einige Waaren in ein andres Schiff gebracht und daher Schäden und Kosten verursacht sind ⁶).
3. Wenn das Schiff, um die Waaren zu bergen, wohlbedächlich auf den Strand gesetzt wird ⁷).
4. Wenn der Mast oder die Ankertaue aus Noth gekappt werden ⁸).
5. Wenn das Schiff, um von dem Ufer, Sand und Klippen, abgehalten zu werden, hart an dem stürmischen Wind legen und so eine Weile fortsegeln muß, wodurch (beym Prangen*) Schiff und Segel Schaden leiden.
6. Wenn das Schiff auf dem hohen Meere unter Seeräuber geräth, und entweder gleich von ihnen aufgebracht wird, oder bey der Vertheidigung gegen dieselben Schaden entstanden ist, u. s. w.

*) Von dem sogenannten Prangen, d. h. Beysetzen aller Seegel; s. J. G. Büsch Theoretisch: Praktische Darstellung der Handlung in deren mannigfaltigen Geschäften, Th. 2. S. 79. f. und V. A. Remnichs Comtoir: Lexicon; Art. Prangen, im deutschen Abschn. desselben. (Hamburg 1803. 8.)

In allen diesen und andern ähnlichen Fällen, deren Aufzählung zu weitläufig seyn würde, wird der See-Protest völlig und zwar so beweisen, daß nicht nur die Schäden selbst, sondern auch die Unschuld des Schiffers und seiner Leute, daraus dargethan werden können⁹⁾, wenn nämlich der Fall so beschaffen ist, daß dem Schiffer vielmehr seine Unschuld zu beweisen oblag, als den Gegnern dessen Schuld¹⁰⁾.

¹⁾ S. von Martens Handelsrecht §. 186. Klefeker von der Havarey große oder extraordinaire, Göttingen, 1798. 8. §. 1. 2. 3. Dies kleine Werk kam mir erst zu Händen, als die ersten Bogen schon in die Druckerey gesandt waren, sonst würde ich nicht unterlassen haben, es unter den gelehrten Hülfsmitteln anzuführen und dabei zu bemerken, daß es einen eignen Paragraph vom See-Protest (Cap. 2. §. 7.) enthalte, welches hier allerdings nachzuholen war.

²⁾ In wie fern es nämlich nach den §. 17. 19. angebenen Regeln angeht. Es genüget hier, ein für allemal erinnert zu haben, daß, so oft im folgenden der Beweis durch See-Protest zugelassen wird, dies immer unter dieser Beschränkung verstanden werden müsse.

- 3) S. Consulat. mar. cap. 221. Preuß. Gesetzb. Th. 2. Tit. 8. §. 1840—1846. und die folgenden Anmerkungen.
- 4) Vergl. Klefeker a. a. O. Cap. 2. §. 7.
- 5) Judic. Oleron. art. 8. Jus Wysbic. art. 20. et 38. Stat. Hamburg. P. 2. tit. 16. art. 1.
- 6) Statut. Hamburg. l. c. art. 8.
- 7) Consul. mar. Cap. 221.
- 8) Jus Wysbic. art. 38.
- 9) Wie fast aus allen im Vorhergehenden angeführten Gesetzen deutlich erhellet. Auch ist bey dem Beweise des Schadens kein größerer Mangel anderer Beweise, als wenn vom Beweise der Unschuld des Schiffers die Rede ist.
- 10) Denn in der Regel liegt in solchen Fällen, wenn der Schade vom Schiffer bewiesen ist, dem Gegner ob, seine Schuld darzuthun, aber der Schiffer ist nicht gehalten, seine Unschuld zu manifestiren. S. Stypmanns Jus. marit. P. 4. cap. 10. nr. 224. sq. (beym Heineccius S. 519.) Böhmers Diss. de discrimine tempestatis maritimae cap. 2. §. 8.

§. 21.

b. Schäden, welche durch plötzlich entstandenen Zufall
zugefüget sind.

Dies mag denn genug seyn von den wissentlich zugefügten Schäden. Unter den Schäden aber, die durch einen Zufall entstanden seyn müssen, sind abermals drey Classen abzusondern, je nachdem sie durch irgend einen plötzlich entstandenen Schaden in einem Akt und offenbar zugefügt sind, oder durch die Gewalt des Windes und der mit dem Schiffe werfenden Wellen allmählig und verborgen ihren Ursprung genommen haben, oder endlich keinem äußern Zufalle, sondern einzig und allein der innern Beschaffenheit der Waaren und des Schiffes (dem innern Verderb) zugeschrieben werden, von welchen einzelnen Fällen ich besonders handeln werde.

Zu der ersten Classe gehören alle die Schäden, die durch eine größere Gewalt, welcher nicht Widerstand geleistet werden konnte, schnell und zwar so zugefügt wurden, daß nicht nur die Schäden selbst, sondern auch die Ursachen derselben allen im Schiffe Gegenwärtigen bekannt seyn müssen. Hieher rechne ich unter andern:

1. Einen eigentlich sogenannten Schiffbruch, wenn das ganze Schiff in den Wellen untergegangen und gebrochen ist ¹⁾).
2. Wenn das Schiff unwissentlich an Klippen und Felsen getrieben wird, und daher Schaden leidet.
3. Wenn das Schiff, die Segel, Ankertaue, und andere Schiffsinstrumente durch Gewalt des Wetters und des Meeres zerbrochen und zerrissen werden.
4. Das Zusammenstoßen mehrerer Schiffe und daraus entstehende Schäden ²⁾).
5. Feuersbrunst, wodurch das Schiff auf offnem Meere verzehrt ist, u. s. w.

in welchen sämmtlichen, so wie in den im vorhergehenden §. aufgezählten Fällen aus gleichen Gründen ohne Zweifel dem See-Protest Glaube beygelegt wird, sowohl um den Schaden selbst, als die Unschuld des Schiffers und seiner Leute ³⁾ zu beweisen. Deshalb verweile ich nicht länger dabey.

¹⁾ Const. 2. 3. C. de naufrag., von Martens Handelsrecht §. 214.

²⁾ Jus

- 2) Jus Wysbic, art. 71. Jus Hanseat. tit. 10. art. 1. Statuta Lub. L. 6. tit. 4. art. 3. Statuta Hamburg. P. 2. tit. 17. art. 7. 8. Jus Danicum art. 55. (beym Engelbrecht S. 183.)
- 3) S. die im vorhergehenden §. angeführten Gesetze. Uebrigens gilt auch das hier, was ich im vorhergeh. §. gesagt habe.

§. 22.

c. Schäden, welche durch die Gewalt der Wellen allmählig und heimlich entstanden sind.

Größerer Zweifel aber entsteht alsdann, wenn sich nach geendigter Reise beym Ausladen der Waaren ergiebt, daß diese oder das Schiff Schaden gelitten haben, doch aber keine andere Veranlassung dieses Schadens angeführt werden könne, als die gar zu heftige Gewalt der durch den Wind erregten Wellen, wodurch das Schiff allmählig gebrochen, die Waaren naß geworden und verdorben seyn sollen. Der Schade selbst bedarf zwar keines Beweises, da er an der Sache selbst erkennbar genug ist; es entsteht nur darüber die Frage, ob durch den See-Protest bewiesen werden könne, daß die einzige

Ursache des Schadens in der Gewalt der Wellen und der Winde zu suchen sey, der Schiffer aber und seine Leute ganz unschuldig sind. Denn zwischen diesem Fall und denjenigen, welche ich im vorhergehenden §. erörtert habe, ist freylich ein großer Unterschied, denn dort wird ein besonderer und bestimmter Fall, welcher den Schaden veranlaßt hat, angeführt, der nämlich so beschaffen ist, daß nicht nur der Schade selbst augensichtlich seyn mußte, sondern auch alle Zeugen es mit ihren Sinnen wahrnehmen konnten, daß dieser Zufall die wahre und einzige Ursache des Schadens sey. Dort kann also die wahre Ursache des Schadens direkt bewiesen werden, und daher ist der Schiffer, wenn er diese bewiesen hat, nicht gehalten, zu zeigen, daß er unschuldig sey, sondern dieser Beweis liegt vielmehr seinen Gegnern ob. In unserm Falle aber muß selbst die ungünstige Witterung, welcher die vorgefallenen Schäden beygelegt werden, von den Schiffsteuten sinnlich gespürt worden seyn, und kann durch ihre Deposition geradezu bewiesen werden; daß aber dies Unwetter auch die wahre und einzige Ursache des Schadens sey, kann wenigstens nicht direkt von den Schiffsteuten durch die Sinne

gespürt und durch ihre Deposition bewiesen werden, sondern so kann es endlich gewiß werden, wenn bewiesen wird, daß keine andere Ursachen vorhanden gewesen sind, welchen die Schäden bemessen werden können, und daß besonders der Schiffer und seine Leute ganz unschuldig sind. Hier wird also der Beweis, welcher dem Schiffer zu seiner Vertheidigung obliegt, blos durch den Beweis des Unwetters noch nicht vollführt, sondern er muß auch zeigen, daß er und die Seinigen von aller Schuld und Nachlässigkeit frey sind. Und wenigstens findet der Zweifel statt, ob auch zu diesem Beweise die bloße Deposition des Schiffers und seiner Leute hinreiche, welche in keinem andern Falle so offenbar für sich selbst zeugen, besonders da nach der Lage der Sachen ein hinlänglich schwerer Verdacht den Schiffer drückt, daß das Schiff nicht dicht genug und die Waaren schlecht gepackt gewesen wären.

Nichts desto weniger wird doch auch hier der Beweis durch See-Protest zulässig seyn. Denn eben der Grund, welcher in andern Fällen anrath, diesen Beweis zuzulassen, findet auch hier völlig statt, nämlich der Mangel aller Beweise, falls man nicht die Deposition der Schiffsleute aufnehmen will,

Und ob es gleich wahr ist, daß bisweilen ein großer Verdacht der Schuld auf den Schiffer falle, so ist es doch bekannt, daß auch der größte Fleiß des Schiffers sehr oft solche Schäden nicht habe abwenden können. Wenn wir also die Deposition der Schiffsleute über seine Unschuld nicht zulassen wollen, so berauben wir auch den unschuldigsten Schiffer jedes Beweises seiner Unschuld und verurtheilen ihn ohne Unterschied zum Ersatze solcher Schäden, welches durchaus nicht angeht.

Mit dieser Meynung stimmen auch sowohl Gesetze ²⁾ als Gebrauch und Observanz ³⁾ überein und lassen auch in diesem Falle den Beweis durch See-Prottest zu. Und mir ist wenigstens kein einziges Gesetz oder Gewohnheit bekannt, welche das Gegentheil geböten ⁴⁾.

¹⁾ Es könnte zwar der Einwurf gemacht werden, daß wenigstens in diesem Falle die Deposition der Schiffsleute zur bessern Ausmittlung der Wahrheit nicht in gewöhnlicher Form eines zu leistenden Eides, sondern vielmehr nach Art eines Zeugenverhörs aufgenommen werden müsse; der Widerlegung dieses Einwurfs werde ich mich aber im folgenden §. unterziehen.

- 2) Von dem Falle, wenn Fässer durch Gewalt des Wetters zerbrochen und die Weine ausgelaufen sind, s. die Judic. Oleron. art. 11. und das Jus Wysbic. art. 23. Unsrer Regel selbst kömmt im Edicto Philippi II. de 1563. c. 2. tit. Van de Shippers en de Cooplüden art. 6. (beym Berwer) p. 75. vor. Vergl. auch Statut. Hamburg. P. 2. tit. 14. art. 35, welches aber sehr dunkel ist und vielmehr zu dem im §. 20. nr. 5. erwähnten Falle zu gehören scheint.
- 3) Wie schon aus der am Ende der Deposition immer angehängten und mit ihr eidlich bestärkten Protestation (§. 1—8.) und aus der Clausel, welche in derselben nie ausgelassen zu werden pflegt, daß das Schiff tüchtig gebauet und die Waaren gehörig gepackt gewesen wären, erhellet. Engelbrechts wohlunterwiesener Schiffer Abschn. 2. Kap. 3. §. 37. S. auch die Proteste im Anhange, welche beyde nur über solche Fälle, als wovon hier die Rede ist, aufgesetzt sind. Noch ist Kuricke ad ius Hanseatic. tit. 3. art. 19. nr. 3. (beym Heineccius p. 723.) hinzuzufügen.
- 4) Das Preuß. Gesetzb. Th. 2. tit. 8. §. 1513. scheint zwar entgegen zu stehen, aber ich habe bereits oben (§. 2. not. 8.) von dieser Stelle gehandelt.

§. 23.

d. Schäden, welche aus der innern Beschaffenheit der Waaren und des Schiffs entstanden sind.

Was ist aber endlich von dem Falle zu sagen, in welchem die Schäden, welche sichtbar bey dem Ausladen geschehen sind, nicht einmal den Sturmwinden und dem Ungewitter ben gemessen werden, und bloß der innere Zustand der Waaren und des Schiffs (innerer Verderb) oder auch die schlechte Beschaffenheit der Kisten und Fässer von dem Schiffer zu seiner Entschuldigung angeführt werden? Die Geseze schweigen fast ganz von dieser Frage, außer, daß in den Lübschen Statuten eine Verordnung vorkömmt, welche hieher gehört und den See-Prottest zu verwerfen scheint¹⁾. Die Gewohnheiten aber, welche bey derselben gelten, sind sich nicht allenthalben gleich, sondern lassen nach Verschiedenheit der Derter den See-Prottest bald zu, bald nicht²⁾. Daher scheint es desto nothwendiger, zu unsern allgemeinen Grundsätzen zurückzukehren und nach denselben die vorliegende Frage zu beantworten.

Und es läßt sich zwar nicht leugnen, daß dem in diesem Falle durch einen See-Prottest zu vollführenden Beweise viel entgegen stehe. Denn nicht allein

aus eben den Gründen, welche ich im vorhergehenden
§. vorgebracht habe, liegt auch hier dem Schiff-
der Beweis der nicht von ihm und den Seinigen
begangenen Schuld ob, sondern jenen drückt auch
der Verdacht der Schuld, ja des begangenen Ver-
trugs und Diebstahls weit mehr, als ihm im Faam
erwähnten Falle entgegen stand, da dort wenigstens
Wund und Wellen, welche, obgleich die Causa-
Verbindung zwischen ihnen und den entstandenen
Schäden nicht geradezu bemerkt werden konnte, von
ihm doch hätten bemerkt werden müssen, als Ursache
angeführt werden, hier aber sehr oft nicht einmal die
angeführte Ursache den Deponenten in die Augen
fallen konnte.

Zunächst glaube ich doch, die Sache wohl-
erwogen, daß nichts desto weniger auch in diesem
letzten Falle der dem Schiff-er gemachten Aussage
feiner zweite Glaube bestanden bestanden sey. Denn obgleich
demjenigen Verdachte, welcher bisweilen die für den
Schiff-er zugehenden Schiffslente drückt, noch ein
anderer hinzukommt, welcher gegen den Schiff-er ist,
so gehören doch alle Gründe, welche im allgemeinen
dies Zeugnis zuließe, eben so wie zu dem vorher-
gehenden Falle, auch zu diesem, ja selbst die Noth-

wendigkeit der Sache zwingt uns, der Deposition der Schiffsleute zu trauen, wenn wir nicht wollen, daß der Schiffer, der, obgleich die Vermuthung gegen ihn ist, doch ganz unschuldig seyn kann, da auch solche Schäden sehr oft ohne alle Schuld des Schiffers vorzufallen pflegen, in jedem Falle ohne allen Unterschied zum Ersatz derselben verurtheilet werde. Denn wenn seine und seiner Leute Deposition verworfen ist, so werden alle übrige Beweismittel fehlen, wodurch dessen Unschuld und Wachsamkeit offenbar werden könne³⁾. Es scheint mir daher ganz gewiß, und, wie ich mich überzeuge, über allen Zweifel erhaben⁴⁾, daß die Deposition der Leute für den Schiffer auch hier dann wenigstens zulässig sey, wenn sie nicht in der Form eines zu leistenden Eides, welche nach unsern Gesetzen und Gewohnheiten beobachtet zu werden pflegt (§. 5.), sondern vielmehr, wie nach allgemeinen Grundsätzen stets geschehen müßte, nach Art und Weise eines ordentlichen Zeugen-Verhörs aufgenommen ist.

Eine andere Frage, die aber noch größerm Zweifel unterliegt, ist die, ob auch diejenigen See-Proteste, welche in gewöhnlicher Form aufgesetzt sind, zum Beweise hinreichen können? Beym ersten Anblick

scheint sie ganz zu verneinen zu seyn. Denn nach allgemeinen Grundsätzen, falls nicht unsere Geseze und Gewohnheiten das Gegentheil verfügten, müßte bey Aufnahme einer Deposition der Schiffsleute allemal eben so verfahren werden, wie bey dem Zeugenverhör gebräuchlich ist, und die Deposition, welche in der Form eines Eides ohne genaues Verhör und Gehör des Gegners gemacht ist, könnte keinen Glauben erwürken. In dem Falle aber, wovon jetzt die Rede ist, sind keine Geseze vorhanden, welche verfügen, daß man sich mit dem bloßen Eide der Schiffsleute zufrieden geben solle; auch die Gewohnheiten stimmen hier weniger mit einander überein. Auch scheinen hier diejenigen Bestimmungen, welche in andern Fällen durch ein Gesez oder eine Gewohnheit vorgeschrieben sind, nicht so weit erstreckt werden zu können, da sie nicht nur ein besonderes Recht enthalten, sondern auch aus dem Gesagten erhellet, daß hier ein weit größerer Verdacht der Schuld obwalte, als dort eintritt, daher auch größere Vorsichtsmaßregeln zur genauen Ausmittelung der Wahrheit nothwendig zu seyn scheinen.

Ich behaupte aber doch, daß die gegenseitige Meynung gegründeter und im Vorhalt derjenigen

Gesetze und Gewohnheiten, welche in den übrigen Fällen, wo von dem Beweise des Schadens, welchen Schiff und Waaren erlitten haben, die Rede ist, gelten, auch hier die in Form eines Eides geschehene Deposition der Schiffsleute zulässig sey. Denn daß im allgemeinen auf diese Weise nicht allein der Schaden selbst und seine Ursachen, sondern auch, daß der Schiffer und seine Leute ganz unschuldig sind, gültig bewiesen werden könne, behaupten viele Gesetze, in welchen die Eidesformel, die besonders darauf gerichtet ist, vorgeschrieben wird ⁵⁾. Und obgleich der Verdacht der begangenen Schuld den Schiffer hier sehr drückt, so ist doch auch in andern Fällen, wo der größte Verdacht gegen ihn ist, nichts desto weniger der bloße Eid desselben und seiner Leute für einen hinreichenden Beweis erklärt ⁶⁾, daher ich nicht einsehe, warum eben dies auch hier nicht geschehen könne. Auch steht nicht entgegen, daß solche Verfügungen ein besonderes Recht enthalten und deshalb nicht als Beyspiel angeführt werden können. Denn Jeder, der nur einigermaßen mit dem teutschen Rechte und den neueren Gesetzen, besonders denjenigen bekannt ist, welche von Seesachen handeln, wird genug einsehen, daß sie viel zu unzureichend und

mangelhaft sind, als daß die strengen Auslegungs-Grundsätze, an die wir uns bey der Erklärung des römischen Rechts billig halten, hier angewandt werden könnten, wo vielmehr vieles der Analogie und dem Grunde der Gesetze überlassen werden muß. Der würde gewiß sehr uneinig mit sich selbst seyn, der in einem Falle diese Form der Deposition als unzureichend verwerfen und ein ordentliches Zeugenverhör verlangen, in dem andern aber, obgleich dies Verhör eben so leicht angestellt werden könnte, und ein eben so wichtiger Verdacht eines Falsums obwaltet, mit einem einfachen Eide zufrieden seyn wollte. Um nun alles, was ich in diesem Kapitel zur Sprache gebracht habe, kurz zu fassen, so kann nach meiner Meynung bey allen und jeden Schäden, welche entweder den Schiffen oder den Waaren begegnet sind, wenn sie nur während der Reise an einem Orte geschahen, wo andere Beweise gemeiniglich zu fehlen pflegen, der Beweis durch den auf gewöhnliche Art abgefaßten See-Protest gehörig beschafft werden.

¹) Statut. Lubec. P. 6. tit. 8. art. 8. Wenn ein Schiffer Korn in sein Schiff einnimmt, so soll er — dasselbige —

so oft es Noth auf der Reise füh-
 len. Würde er — solches versäumen,
 so soll er dazu antworten, es wäre
 dann, daß er durch Wetter oder
 Wind, oder sonst durch ehehafte
 Verhinderung davon abgehalten, die
 er rechtmässig soll zu beweisen schul-
 dig seyn. In diesem vorgetragenen Falle, welcher
 allerdings hieher gehört, da auch in demselben von
 dem Schaden gehandelt wird, der außer allen Zufall,
 welcher sich von außen zutrug, entstand, ist der Beweis
 durch See-Protost, welcher auf gewöhnliche Art
 (in der Form eines von den Schiffskenten geleisteten
 Eides) abgefaßt ist, nach diesem Gesetz nicht zulässig,
 da in demselben ein rechtmässiger Beweis
 der Hindernisse verlangt, nicht aber, wie es sonst zu
 geschehen pflegt, dem Schiffer und seinen Kenten ein
 Eid aufgelegt wird. Vergl. §. 18. not. 1. Doch
 würde ich von diesem dort vorgetragenen Falle auf
 die übrigen nicht schließen, da, wie von selbst erhellet,
 er verschiedene Besonderheiten hat, welche bey den
 übrigen nicht vorkommen.

- 2) So wie ein in gewöhnlicher Form aufgesetzter in Lübeck verworfen wird, in Hamburg aber, wie in andern Fällen als hinreichend zugelassen zu werden pflegt. S. jedoch unten not. 4.
- 3) Jedoch mit Ausnahme desjenigen Falles, welcher inzwischen seltener vorzufallen pflegt, wenn nach geendigter Reise und wenn die Waaren schon ausgeladen sind, noch durch die von Kunstverständigen anzustellende Besichtigung bewiesen werden kann, daß die Waaren schon von Anfang an verdorben und die Fäßer schadhast gewesen sind.
- 4) Dies wird durch Gewohnheit und Observanz allenthalben und an denjenigen Orten beobachtet, wo der in gewöhnlicher Form aufgesetzte See-Protect nicht zugelassen zu werden pflegt, wie z. E. in Lübeck.
- 5) Vergl. z. B. die iudicia Oleron. art. 14. Jus Wyszic. art. 23 et 71. Statut. Lubecens. P. 6. tit. 4. art. 3.

6) Hieher gehört besonders das Zusammenstoßen mehrerer Schiffe. Denn dies pflegt fast nie ohne Schuld des Schiffers zu geschehen, und entsteht daher, sobald es geschehen ist, ein großer Verdacht gegen den Schiffer. Nichts desto weniger wird auch hier dessen und seiner Leute Eid zur Wirkung des Beweises seiner Unschuld zugelassen. S. §. 21. not. 2. 3.

Nachtrag des Uebersetzers.

Da das „Comtoir-Lexicon in neun Sprachen für Handelsleute, Rechtsgelehrte und sonstige Geschäftsmänner, bearbeitet von Philipp Andreas Memnich B. N. L. Hamburg 1803. gr. 8.“ während des Abdrucks dieser Abhandlung erschienen ist, so will ich hier anhängen, was der berühmte Herr Verfasser desselben in dem deutschen Abschnitte dieses Lexicons S. 726. fg. über die in dieser Abhandlung erörterte Materie vorträgt, und folgendermaßen lautet:

„See-Protest; Verklahrung. — Holl. Zeeprotest; Verklaaring. Dän. Sdeprotest; Forklarings Aflegelse, Skibsforklaring; Avarie; Attest. Schwed. Sjöprotest, Sjöforklaring; Averie; Attest. Engl. Protest against the seas, wind and weather; Instrument of protest (To make a note of protest; To make and enter the protest in due form). Franz. Déclaration du capitaine et de l'équipage, Procès-verbal du capitaine; Déposition de l'équipage; Protêt de mer. Rapport du capitaine; Testimonial. Consulat. Ital. Manifesto. Protesta, Protesto. Consolato

del capitano. Prova di sinistro. Prova di Fortuna. Testimoniale. Span. Protesta de mar. Consulado, Manifesto del capitán, Testimonial ó testimonio de protesta. Portug. Protesto da auaria; Declaração da equipagem.

Zwischen Seeprotest und Verklahrung (d. i. Erklärung) ist folgender Unterschied. Ersterer enthält des Schiffers Erzählung, oder den Auszug aus dem am Bord gehaltenen Journal, worauf sein Protest gegen Meer, Wind, Wetter, Gewalt etc. folgt. Letztere ist die eidliche Bestätigung der Erzählung des Schiffers von Seiten seines Volks. Da aber beyde Theile gemeiniglich Eine Acte ausmachen, so bleibt der Gebrauch jener Benennungen willkürlich. — Unter See, Protest irgend ein anderes, als das eben erwähnte Instrument zu verstehen, würde Unwissenheit verrathen. See, Proteste werden in Hamburg nicht vor Notarien gemacht."

A n h a n g.

N u m. I.

V e r o r d n u n g

wegen Beförderung getreuer und wohlbehaltener Ueberbringung der Kaufmannsgüter zur See und auf der Weser, sodann wegen des Wasserchauts.

Bremen, den 10ten April 1802.

Abchnitt 3. Art. 8.

„Ob zwar bis dahin dem eignen Eide des Schiffers und seines Volks über Vorräthe, wo der Natur der Sache nach, er außer Stande gewesen, sich mit andern Beweisen zu versehen, Glauben beygemessen und die gewöhnliche Volks-Verklärung, daß es von den eingeladenen Gütern nichts entwandt habe, noch wisse, daß von andern etwas entwandt

worden, hinreichend geachtet worden, so ist dennoch bey den so sehr überhand nehmenden Unordnungen, Beruntreuungen und Räubereyen nöthig gefunden, um sothanen Verklarungen mehrere Bestimmtheit und Zuverlässigkeit zu geben, zu verordnen, daß der Schiffer innerhalb 24 Stunden nach seiner persönlichen Ankunft hier in der Stadt, dem Wasserschant das Journal seines Schiffs einliefern und dieses von ihm, dem Wasserschant oder auch zugleich dem Empfänger der Waare, wenn solcher will, genau durchgesehen, und über jeden Umstand wodurch der Schaden entstanden, und wo das Fehlende geblieben sey, die Fragen genau von ihm eingerichtet werden, worauf so wie über die etwanigen Fragen des Empfängers, der Schiffer bestimmt sich zu erklären verpflichtet ist, und soll die Verklarung, wenn sie darnach an der Canzley ausgefertigt ist, nicht mehr von dem sogenannten Schiffsvolk auf einmal, sondern nach den Umständen von jedem besonders, auch von dem Schiffer und dem Steuermann zugleich mit und zwar zuerst geleistet, und nach vorgängiger Warnung vor der Strafe des Meyneides körperlich beschworen, der Eid selbst aber speciell auf die in Frage stehenden Waaren oder Gebinde gerichtet werden: wobey den

Empfängern der Waaren, wenigstens den am meisten dabey interessirten, die Zeit der aufzunehmenden Verklarung von dem Schiffer zuvor anzuzeigen ist, damit sie sich dabey, wenn sie wollen mit einfinden können. An auswärtigen Orten, wo der Schiffer die Waaren abzuliefern hat, muß mit der Verklarung auf gleiche Weise, obwohl in Rücksicht der localen Umstände verfahren werden.

N u m. II.

Wir Bürgermeister und Rath der kaiserlichen und des heiligen Römischen Reichs freyen Stadt Lübeck thun kund und bezeugen hiemit, daß vor unserm besonders hiezu verordneten Mit-Rathsverwandten Herrn N. N. an hiesiger Kanzley persönlich erschienen seyn, die Schiffsleute des von Schiffer N. N. geführten und Theodor genannten Schiffs, als:

Steuermann N. N.

Roch N. N.

Matrosen N. N.

und mit obbenannten ihrem Schiffer eidlich erhärtet haben, daß nachstehender Auszug aus ihrem

Schiffs-Journal, ihre Reise von B. auf hier betreffend, und also lautend:

Nachdem wir am 26sten October zu B. unsere Ladung eingenommen, gingen wir mit unserm Dicht und hechten und mit allem Benöthigten wohlversehnen Schiffe in See. Während der Fahrt hatten wir verschiedene Winde, und bald schlechtes, bald gutes Wetter, bemerkten auch Wein und Brantwein bey der Pumpe, und sahen uns wegen eintretenden schlechten Wetters genöthigt, am 29sten November in N. zu E. einzulaufen. Hier blieben wir bis den 3ten März liegen, da wir dann unter Segel gingen, und unsern Cours S. D. zu S. nahmen. Des Abends um 7 Uhr war der Wind westlich, er fing hart zu wehen an, wobey die See so hohl ging, daß wir viele Sturzseen über das Deck erhielten, und unser Schiff beständig unter Wasser lag. Wir führten 3 Untersegel. Den 4ten des Morgens 8 Uhr sahen wir den Jütländischen Wall und steuerten bey hartem Sturm längst dem Walle. Wir steurten N. E. N. bey schwerem Sturm und hohlgehender See. Wir unter-

suchten hierauf die Pumpen und fanden dabey 8 Zoll fast nichts wie Wein und Brantwein. Wir pumpten das Schiff lange, setzten unsern Cours fort, und peilten um $6\frac{1}{2}$ Uhr das Feuer von N. in D. 3. N., es wehte noch immer sehr. Wir verfolgten unsern Cours, da wir den 5ten des Morgens 6 Uhr R. zu Gesicht bekamen, und um 9 Uhr zu E. anlangten. Hier elavirten wir, konnten aber wegen des starken Sturms nicht sogleich, sondern erst am 6ten des Morgens die Anker lichten und unter Seegel gehen. Des Mittags 12 Uhr peilten wir D. W. N. W. eine halbe Meile von uns, verfolgten unsern Cours und peilten um 7 Uhr in W. 3. N. eine halbe Meile von uns. Am 7ten gegen Morgen sahen wir das Land eine Meile von uns, der Wind lief mehr westlich, und es fing ein harter Sturm zu wehen an. Wir hielten mit kleinen Untersegeln nach N. hin, konnten aber des starken Sturms wegen nicht dahin gelangen; sondern trieben nur mit kleinen Seegeln, wobey das Schiff beständig unter Wasser lag. Bey der Pumpe fanden wir

8 $\frac{1}{2}$ Daumen fast nichts wie theils Wein, theils Branntwein. Gegen 11 Uhr Nachts gingen wir unter J. zu Anker, wie aber der Wind N. N. W. lief, lichteten wir die Anker wieder und trieben 5 Meilen von J. bis den 10ten da der Wind gegen Abend östlich wehete und zum Sturm ward. Wir verfolgten unsern Cours und peilten am 11ten des Morgens um 8 Uhr N. S. O. ungefähr 2 $\frac{1}{2}$ Meile von uns. Der Wind wehete stark aus S. S. O. Wir peilten hierauf W. um 1 Uhr in S. 2 Meilen von uns, kamen um 4 Uhr auf die Rhede zu L., erhielten Lootsen am Bord, welche die Lucken untersuchten, alles in gehöriger Ordnung fanden, und uns um 3 Uhr in L. zu Anker brachten.

der Wahrheit in allen Stücken gemäß sey, mit Ausnahme der angeführten d a t o r u m und Winde Veränderungen, in Hinsicht deren Richtigkeit sie sich auf ihr Journal beziehen, und diesem annoch beyfügen wollten:

daß sie die in B. vorzüglich aus Wein, Branntwein und Pflaumen bestehende Ladung gut und nach See-Gebrauch in ihrem Schiffe gestauet,

sie auch davon besonders von den für den hie-
sigen Kaufmann N. N. eingehabten Faß Wein
und 4 Stücken Brantwein nichts genommen,
veruntreuet, verkauft, vertauscht, verschenkt,
gezwickt, am Bord oder anderswo versteckt,
vielmehr die ganze Ladung, mit Ausnahme
dessen, was während der Reise durch die Befage
verlohren worden, richtig anhero gebracht,
und abgeliefert hätten. Ohne Gefährde. So
wahr ihnen Gott helfen sollte.

Zu Urkund dessen haben wir unser Stadt-Signet
hierunter wissentlich drucken lassen. So geschehen
Lübeck den 28sten März 1801.

Ex speciali Commissione amplissimi
Senatus Reipublicae Lubecensis in
fidem subscripsit

(L. S.) N. H. EVERS,
Ejusdem Reipublicae Protonotarius.

N u m. III.

Wir Bürgermeister und Rath der kaiserlichen und des heiligen Reichs freyen Stadt Bremen urkunden und bezeugen hiemit öffentlich, daß vor Uns persönlich erschienen Capit. Diederich Graue, führend das Schiff Constantia, nebst dessen Schiffsvolk namentlich: Johann Runge Steuermann, Warnke Meyer Koch, Jacob Schierenbeck und Georg Efers Matrosen, welche sämmtlich nach vorgängigen ernstlichen Verwarnung vor dem Meineid mittelst körperlichen Eides ausgesaget und bekräftiget haben:

Daß sie in ihrem festen dichten in guten fahrbaren Stand gesetzten Schiff zu Bourdeaur eine Ladung Wein, Tobacksstiele, namentlich 25 Ballen derselben in Linnen ballirt von einem im Revier heruntergekommenen Fahrzeuge, und andere Kaufmannsgüter, um solche nach Bremen zu bringen eingenommen, welche Ladung gehörig nach Seemannsgebrauch in ihrem Schiff gestauet worden, nach dicht gemachten mit Bekleidungen und Kragen wohlverwahrten Masten, Lücken und Pumpen wären sie am 8ten April von der

Stadt und am 15ten ejusd. mit S. Wind in See gesegelt, hätten unter veränderlicher manchmal äußerst stürmischer Witterung und Winden und verschiedentlich hohen Seen, wovon denn ihr Schiff mehremal gänzlich bedeckt worden und dasselbe sehr hart gearbeitet und gestampft habe, ihre Reise fortgesetzt, wären am 25ten ejusd. Higsands passirt, am 9ten May die Hoofden ausgesegelt, am 15ten ejusd. in die Weser, und am 16ten ejusd. auf ihrem Löschplatz zu Bracke angelangt. Beym Entladen habe sich ein Theil der Tobackstengel beschädigt gefunden.

Sie bezeugten hiebey auf ihren geleisteten Eid: Daß sie die Ladung treu und redlich behandelt, nichts davon entwendet, verkauft, vertauscht, verschenkt, heimlich bey Seite geschafft oder sonst veruntreuet, auch dazu niemand Erlaubniß, Anlaß oder Gelegenheit gegeben, daß Sie vielmehr für das Beste von Schiff und Ladung als recht-schaffene Seeleute gesorget, die Pumpen fleißig gebraucht, und die Ladung, so wie sie

dieselbe am Bord erhalten, treu und unverkürzt wiederum abgeliefert, daher alle Beschädigung oder Mängel an derselben nicht ihnen, ihrer Untreue, Nachlässigkeit oder Versäumung ihrer Pflichten, sondern der stürmischen Witterung beyzumessen sey.

Urkundlich des präsidirenden Herrn Bürgermeisters dieser Stadt eigenhändigen Namens-Unterschrift und beygedruckten Stadt-Insigel. So geschehen Bremen am 5ten Juny 1802.

(L. S.)
Civ.)

J. BREULS,
Reipublicae Bremensis h. t.
Consul Praeses.

Verbesserungen.

- S. 16. §. 8. statt „bin ich“ lies: so bin ich doch,
 — — — 9 hinter „mich“ muß „desselben“ gesetzt werden.
 — 42. — 6 von unten geht das erste „der“ weg.
 — 63. — 8 und 9 von unten „Vereinbarungs“ statt Vereinbarungs.
 — 106. — 17 statt „einen hinreichenden“ lies, „ein hinreichender.“
-

Bey dem Verleger dieses und in allen Buchhandl.
 sind nachstehend verzeichnete Bücher für beygesetzte
 Preise zu haben:

Almanach, juristischer, auf das Jahr 1792, herausge-
 geben von D. J. E. Koppe, 8. 18 gr.

— — 2ter Jahrgang auf 1793. 8. 1 rthlr.

— — auf 1794 1 rthlr. 8 gr.

— — auf 1795 1 rthlr. 6 gr.

— — auf 1796 1 rthlr. 4 gr.

NB. Alle 5 Jahrg. compl. werden für 3 rthlr. 8 gr.
 abgelassen.

Beytrag zur Berathschlagung über die Handlungsgrund-
 sätze, zur wahren Aufnahme der Länder und zur Be-
 förderung der Glückseligkeit ihrer Einwohner, gr. 8.
 771 4 gr.

Beyträge zur nähern Kenntniß einiger Besitzungen der
 Holländer in Ostindien, nach Stavorinus aus dem
 Holl. übersetzt, gr. 8. 796 12 gr.

Widernstahls Briefe auf seinen ausländischen Reisen, 6
 Theile, 8. 777 5 rthlr. 16 gr. 1—4 Theil, jeder
 Theil 20 gr.. 5ter Theil 1 rthlr. 8 gr. 6ter Theil
 1 rthlr.

Briefe, geheime, an die gesunde Vernunft. Etwas für
 lüsterne Leser, 8. 794 20 gr.

Ephemeriden der theoret. und prakt. Rechtsgelehrsamkeit.
 Herausgeg. von D. J. G. J. Burchard, 1tes und 2tes
 Heft, gr. 8. 796 14 gr.

- Erörterung der Frage : Ob in Concurſen die Domini
 und Creditores ſeparati zur Mittragung der gemein-
 ſamen Koſten zu verpflichten , 4. 777 1 gr.
- Europens Handel mit beyden Indien ; Ein Auszug aus
 Raynals Geſchichte , von M. Karſten , gr. 8. 780
 1 rthlr 16 gr. jezt 1 rthlr.
- Freymäurer-Lieder , auſerleſene , 8. 2te Aufl. 16 gr.
- Geiſtergeſchichte , eine Mecklenburgiſche , 8. 795 12 gr.
- Hagemeyſters , D. E. F. Verſuch einer Einleitung in das
 Mecklenburgiſche Staatsrecht , mit Kupf. gr. 8. 793
 1 rthlr.
- v. Halemſ dramatiſche Werke , 8. 794 20 gr.
- Hartley , Dav. Betrachtungen über den Menſchen , ſeine
 Natur , ſeine Pflicht und Erwartungen , aus dem
 Engl. 2 Theile , gr. 8. 773 2 rthlr. 18 gr.
- Holſten , D. C. H. Ueber den Werth der Ehrbegierde
 beſonders in ihrer Anwendung auf Erziehung und
 Unterricht , 8. 793 1 rthlr. 4 gr.
- der Kindermord zur Beherzigung an alle meine Mitmen-
 ſchen , 8. 792 14 gr.
- v. Kinsbergens Beſchreibung vom Archipelagus , aus dem
 Holländiſchen , mit Anmerkungen von D. K. Sprengel ,
 gr. 8. 792 15 gr. auf holländ. Papp. 18 gr.
- das Leben der Frau von Wallenrodt , ein Beytrag zur
 Seelenkunde und Weltkenntniß , 2 Theile , mit Kupf.
 8. 797, 1ſter Theil, 1 rthlr. 16 gr. 2ter Theil 2 rthlr.
- Lincks , D. H. F. Beyträge zur Naturgeſchichte , 1ſter
 Band , in 3 Stücken , 8. 793—97 1 rthlr.

- Lincks, Dr. H. F. Beytraege zur Physic und Chemie,
 1ster Band in 3 Stücken, gr. 8. 795. 96 1 rthlr. 8 gr.
- Döbeck's, Pet. Reise nach Ostindien und China, nebst
 Torrens Reise nach Suratte und Ekebergs Nachricht
 von der Landwirthschaft der Chineser, mit Kupf. gr. 8.
 765 1 rthlr. 16 gr.
- Plagemann, M. G. L. D. die erleichterte lateinische Syn-
 taxis, nach Anleitung der vorzüglichsten ältern und
 neuern Grammatiker, 8. 794 10 gr.
- NB. Hievon werden 25 Exempl. zum besten der
 Schulen für 8 rthlr. abgelassen.
- Posse, D. A. F. H. Ueber das Staatseigenthum in den
 deutschen Reichslanden und das Staatsrepräsentations-
 recht der deutschen Landstände, gr. 8. 794 18 gr.
- — Prüfung des Unterschiedes zwischen Erbfolgerecht
 und Erbfolgeordnung, in Hinsicht auf die neusten
 Erbfolgestreitigkeiten, nebst einer Entwicklung des
 Begriffs vom Stamm- und Fidei-Commisgut, 8. 797
 12 gr.
- Quistorp, D. J. Chr. Grundsätze des teutschen peinlichen
 Rechts, 2 Theile, 5te vermehrte und verb. Auflage,
 gr. 8. 794 4 rthlr. 18 gr.
- — Beyträge zur Erläuterung verschiedener Rechts-
 materien aus der bürgerlichen und peinlichen Rechts-
 gelahrtheit, 2te verm. Aufl., 8. 787 1 rthlr. 16 gr.
- — ausführlicher Entwurf zu einem Gesetzbuch in
 peinlichen und Strassachen, gr. 8. 782 2 rthlr. jetzt
 1 rthlr. 8 gr.

- Reise von Mainz nach Köln im Frühjahr 1794; nebst
 Beylagen die Franzosen in Deutschl. und den D. Wahrdt
 betreffend, 8. 795 16 gr.
- Kenthe, Lebr. Aug., Versuch einer systematischen Erläu-
 terung der Lehre von den Transacten, 8. 789 12 gr.
- Sagen, Mecklenb., der Vorzeit, 1ster Theil, der Brun-
 nen in Stargard vom Verf. der Mecklenb. Geisterge-
 schichte, 8. 796 12 gr.
- Schadeloock, von den Zeiten der Zeitwörter und ihrem
 Gebrauch im lat. Geschichtsstyl, gr. 8. 797 8 gr.
- Schöjzers, A. C., Versuch einer allgemeinen Geschichte
 der Handlung und Seefahrt in den ältesten Zeiten, 8.
 761 14 gr.
- Skizze einer neuen Theorie der Klagen und deren Be-
 streitungen, 8. 798
- Uebersicht, geogr. statist., aller Holländischen Besizungen
 in Ost- und Westindien. Nach den besten Quellen
 entworfen, gr. 8. 796 12 gr.
-
- Archiv, Patriot., der Herzogthümer Mecklenburg, 1ster
 2ter u. 3ter Jahrg. für 1801. 1802. u. 1803, jeder
 Jahrg. in 4 Stücken, 8. 2 rthlr. 16 gr.
- v. Kamp; Mecklenb. Rechtsprüche, 4. 1 rthlr. 8 gr.
- v. Nettelblatts Entwicklung der Lehre von Prälegaten.
 8. 6 gr.
- — Archiv der Rechtsgelehrsamkeit in den Herzogl.
 Mecklenb. Landen, 1ster Band, gr. 8. 1 rthlr. 16 gr.
-