Rc. 127.

Von der Havareigroßa oder extraordinaire,

besonders nach den Gesetzen und Gewohnheiten der Reichsstadt Hamburg.

Von
Franz Matthias Klefeker
beider Rechte Doctor.

— Quidquid praesenti opusculo deest,
supplebit aetas. —

Göttingen,
bey Johann Christian Dieterich,
1798.

Meinem
geliebten und verehrungswürdigen
Vater
dem Herrn
Johann Daniel Klefeker
Senator der Reichsstadt Hamburg,

und

meinem
väterlichen Freunde
dem Herrn
Johann Christian Greilich
beider Rechte Licentiaten und Actuarius beym
Fallitwesen in Hamburg

mit
kindlicher Dankbarkeit
und
ehrfurchtsvoller Ergebenheit
gewidmet.

Vorbericht.

Der Stoff dieser Abhandlung war anfangs zu einer lateinischen Inaugural-Dissertation bestimmt. Eines Theils aber die große Schwierigkeit, über Materien dieser Art nur erträglich lateinisch zu schreiben und hauptsächlich der Wunsch, daß diese kleine Abhandlung noch einige Leser mehr finden möchte, als akademische Gelegenheitsschriften gewöhnlich zu finden pflegen, haben mich bewogen sie in deutscher Sprache abzufassen.

Materien, wie diese, gehören gerade zu den schwierigsten der ganzen Rechtswissenschaft; und ich würde es auch nie gewagt haben, schon jetzt etwas darüber zu schreiben, wenn ich nicht dabey auf die thätige Unterstützung eines Mannes hätte rechnen können, der als Kaufmann in eigenen Geschäften, als vormahliger Beysitzer der Hamburgischen Admiralität, und noch jetzt als Mitglied des Hamburgischen Senats, in allen das Seerecht betreffenden Sachen, die reichhaltigsten Kenntnisse gesammelt hat. Diese Unterstützung ist mir in dem reichsten Maße zu Theil geworden, und ich nehme diese Gelegenheit wahr, obgleich mir die Ehrfurcht ihn zu nennen verbietet, demselben dafür öffentlich meinen innigsten und ehrerbietigsten Dank abzustatten.

Dessen ungeachtet aber werden Kenner vielleicht in diesem Versuche (und nichts

weiter

weiter soll diese Abhandlung seyn) noch Unrichtigkeiten und Mängel genug bemerken. Indeß, als ein Anfänger, der zum erstenmal vor dem Richterstuhle des Publikums erscheint, hoffe ich auf einige Nachsicht rechnen zu dürfen.

Es wäre sehr leicht gewesen, diese wenigen Bogen zu einer weit größern Zahl anwachsen zu lassen, wenn ich die verschiedenen Meinungen der Schriftsteller abschreiben, oder auch alle einzelne Verordnungen anderer Seerechte hätte bemerklich machen wollen. Da aber dießmahl mein Zweck nur dahin ging, zu sagen, was in Hamburg, in Sachen der Havareigroße, Rechtens sey: so würde jenes ganz überflüssig gewesen seyn. Wenn sich mir indeß in fremden Gesetzen wesentliche und wichtige Abweichungen von den Hamburgischen darboten: so

habe ich solches mit wenigem angeführt. Vielleicht werde ich aber in der Folge diese Materie noch weiter ausführen können. Uebrigens habe ich nichts hinzu zu setzen, als den Wunsch, daß dieser erste Versuch den Lesern nicht ganz mißfallen möge.

Göttingen, den 17. Februar 1798.

Der Verfasser.

Allge-

Allgemeine Uebersicht und Inhalt.

Einleitung.

Abhandlung über die Havareigroße.

I. Von der Havareigroße ohne Rücksicht auf das Assecuranzgeschäft. Kap. 1–3.

A. Von der Entstehung und den rechtlichen Erfordernissen der Havareigroße. Kap. 1.

1) Rechtliche Erfordernisse der Havareigroße überhaupt. §. 1.

a) Der Schaden muß das Resultat einer vernünftigen Ueberlegung des Schiffers und seines Volks seyn. §. 2.

b) Der Schade muß verursacht seyn zur Zeit der Noth, um Schiff und Gut zu retten. §. 3.

c) Schiff und Gut müssen durch den verursachten Schaden auch wirklich gerettet worden seyn. §. 4.

2) Von den verschiedenen Arten der Schaden, welche gesetzmäßigerweise in die Havareigroße gehören. §. 5.

B. Vom Beweise der Havareigroße Kap. 2. – es muß bewiesen werden:

1) Der erlittene Schade.

a) Allgemeine Grundsätze vom Beweise der Seeschäden überhaupt. §. 6.

b) Von der Verklarung. §. 7.

2) Die

II. Von

II. Von der Havareigroße im Verhältniß zu dem Assecuranzgeschäfte.

1) Der Assecurateur ist verbunden die Verbindlichkeit seines Versicherten aus der Havareigroße zu übernehmen. §. 18.

2) Besondere Rechte des Assecurateurs in Hinsicht der Havareigroße. §. 19.

3) Binnen welcher Zeit muß der Assecurateur den Schaden aus der Havareigroße bezahlen? §. 20.

4) Von dem Verfahren, wenn zwischen dem Assecurateur und dem Versicherten über den Schadenersatz Streit entsteht. §. 21.

Erstes

Einleitung.

Erstes Kapitel.

Von Havarei im Allgemeinen.

§. 1. Begriff und Eintheilung der Havarei überhaupt.

Der Ausdruck Havarei kömmt in dreyfacher Bedeutung vor. Diese sind in der Kürze folgende:

1) Havarei particulaire. Hierunter versteht man allen Schaden, der einem Schiff oder dessen Ladung durch äußere Gewalt oder durch zufällige Ursachen zustößt. Diesen Schaden muß jeder Eigenthümer der beschädigten Sache tragen.

2) Havareigroße. Dieß ist aller freywillige Schaden, der dem Schiffe und der Ladung zugefügt wird, um dadurch noch größern Schaden zu verhüten, und alle Kosten, die zum allgemeinen Besten von Schiff und Ladung verwendet werden.

3) Havarei ordinaire. Hierunter werden gerechnet, alle Kosten die ein Schiffer an dem Orte,

Orte, wo er die Güter einnimmt, und auch wo er sie ausladet — bey gewissen Reisen auch unterwegs — gewöhnlich bezahlen muß. Diese Unkosten werden auch, und zwar richtiger, Haven- auch Revier-Kosten genannt. Diese Unkosten haben überhaupt verschiedene Benennungen, z. B. uneigentliche Havarei. Allenthalben, wo die Seerechte von Havarei ordinaire reden, werden diese Unkosten darunter verstanden *a*).

§. 2. Havarei und Schaden, den der Assecurateur zu bezahlen hat, sind nicht zu verwechseln.

Havarei und Schäden, die der Assecurateur zu bezahlen hat, sind sehr verschieden. Jene, die Havarei, kann ohne Assecuranz Statt haben. Sie entsteht, wenn der Zufall es fügt. Schaden für den Assecurateur kann hingegen nur dann Statt haben, wenn Schiff oder Ladung, welche die Havarei leiden, versichert sind; und, was wohl

a) Z. B. Hamburgische Assecuranz- und Havarei-Ordnung. Tit XXI. Art. 3. Die königl. schwedische Assecuranz-Ordnung, Tit. von der Haverei. Art. 1. §. 1 sqq. Siehe auch Hrn. Professor Büschs theoret. pract. Darstellung der Handlung. Th. 2. S. 34 ff. Emerigon. Traité des assurances. Tom. I. Ch. 12. Sect. 39. p. 600. J. P. Soltau in Diss. inaug. de eo quod iustum est circa Havariam particularem secundum ius hamburgense. Lipsi. 1774.

wohl zu merken ist, wenn sich die Havarei zur Formirung eines Schadens für den Assecurateur qualificirt. — Uebrigens ist es nichts Ungewöhnliches, daß Schiff und Güter unversichert in See gehen. Dieser Umstand, ob sie versichert sind oder nicht, hat eben daher auf die Verbindlichkeit der Interessenten zur Contribution im Fall einer Havareigroße keinen Einfluß. Aus dieser Ursache wird sich diese Abhandlung, welche nur die Havareigroße zum Gegenstand hat, in den ersten Kapiteln bloß mit derselben, ohne alle Rücksicht auf Assecuranz beschäftigen, und hernach noch mit wenigem, in wie fern diese dabey in Frage kömmt, bemerklich machen.

Zweytes Kapitel.

Von den Entscheidungsquellen, welche in Hamburg bey streitigen Havareigroß-Fällen in Anwendung kommen. —

Da diese Abhandlung sich vorzüglich nur damit beschäftigt, was in Hamburg Rechtens ist, so können hier weder die Geschichte, noch die Aufzählung der übrigen ältern und neuern, in andern Staaten zur Anwendung kommenden

Gesetze

Gesetze und Rechte, abgehandelt werden; sondern ich habe mich bloß auf eine ganz kurze Erwähnung und Geschichte der in Hamburg geltenden Gesetze einzuschränken. Die Entscheidungsquellen in streitigen Fällen der Havareigroße sind demnach 1) die Assecuranz- und Havarei-Ordnung, 2) die Statuten, 3) das römische Recht und 4) die Handelsgewohnheiten.

§. 3. Die Assecuranz-Ordnung.

Dieses im Jahr 1731 unter dem Titel: "Der Stadt Hamburg Assecuranz- und Havarei-Ordnung" promulgirte Gesetz, welches aber erst vom 1. Januar 1732 an seine Kraft erhalten hat, kömmt als das neueste in allen Fällen zuerst in Anwendung. Ehe dieß Gesetz gegeben wurde, pflegten sich die Partheien gewöhnlich den Gewohnheiten der Antwerpner Börse zu unterwerfen, welches auch in den Policen verabredet ward. Durch die Assecuranz-Ordnung ist dieß gänzlich verboten *a*). Dieß Gesetz hat die in dem Stadtbuch enthaltenen Verordnungen über die Havareigroße zum Theil ganz verändert *b*), zum Theil näher bestimmt

a) Titel I. Art. 2.

b) Siehe z. B. die Assecuranz- und Havarei-Ordnung. Tit. XXI. Art. 8. vergl. mit Th. 2. Tit. XVI. Art. 2. des Stadtbuchs.

stimmt c). Einige Stellen in der Assecuranz-Ordnung sind aus ältern, und namentlich dem römischen Rechte, fast wörtlich übergetragen d).

§. 4. Die Statuten e).

Die Verordnungen, welche die Havarei-große betreffen, enthalten die neuesten und noch geltenden Statuten von 1603 im 16. Titel des 2. Theils. Die darin befindlichen Dispositionen aber sind sehr unvollständig, und lassen eine Menge Fälle ganz unentschieden. Eine neue Gesetzgebung war daher sehr nothwendig, welche in der Assecuranz- und Havarei Ordnung vom Jahr 1731 erfolgt ist. — Dieser Theil des Stadt-

c) Z. B. Assecuranz- und Havarei-Ordnung. Tit. XXII. Art. 11. Art 13. vergl. mit Th. 2. Tit. XVI. Art. 1. Art. 6. des Stadtbuchs.

d) S. Assecuranz- und Havarei-Ordnung. Tit. XXII. Art. 11. vergl. mit L. 4. pr. D. de lege Rhodia de iactu.

e) Ueber die in den ältesten und ältern Statuten befindlichen Schiffrechte (welche an sich gar nicht mehr zur Anwendung kommen, sondern allenfalls nur zur Erklärung einzelner Stellen der neuern Statuten dienen können), siehe besonders des Hrn. Secretair Anderson Hamburgisches Privat-Recht 1. Theil. S. 103 ff. 216 ff. 471 ff. Hermann Langenbeck Anmerkungen über das Hamburgische Schiff- und Seerecht, in der Einleitung.

Stadtbuchs ist übrigens aus den ältern einheimischen und fremden Seerechten, und, wie man deutlich gewahr wird, auch hin und wieder aus dem römischen Rechte genommen *f*). Uebrigens ist es keinem Zweifel unterworfen, daß die Statuten in allen Fällen eine Entscheidungsquelle abgeben wo die Assecuranz-Ordnung nichts anders, oder gar nichts verordnet.

§. 5. Das römische Recht.

Da das römische Recht in Deutschland als ein subsidiarisches Recht durch ausdrückliche Reichsgesetze, und zwar seinem ganzen Umfange nach aufgenommen ist, so hat es keinen Zweifel, daß auch die Verordnungen desselben welche das Seerecht betreffen, in Ermangelung bestimmter statutarischer und Territorial-Gesetze zur Anwendnng kommen müssen. Wir finden in dem römischen Rechtskörper indeß nicht viele, das Seerecht betreffende Gesetze. Was die Havareigroße aber insbesondere betrifft, so enthält die Lex Rhodia de jactu hierüber die gesetzlichen Bestimmungen. Dieses berühmte Gesetz, welches im Grunde bey allen neuern Seerechten zum Grunde liegt, ist schon sehr alt. Die Römer nahmen bereits vor Augusts Zeiten aus dem Seerechte der Rhodieser, welches indüstrieuse

f) Siehe z. B. Art. 2. und 3. vergl. mit L. 2. §. 2. de lege Rhodia de iactu.

strieuse Volk bekanntlich in den nächsten beiden Jahrhunderten vor Christi Geburt am meisten blühete, den Theil desselben, welche die Werfung betraf, unter ihre Gesetze auf g). Die Rechtsgelehrten, welche auf Justinians Befehl im sechsten Jahrhundert die Pandecten sammelten, gaben diesem Gesetze unter dem Nahmen der Lex Rhodia de jactu im 2. Titel des 14. Buchs der Pandecten einen Platz. Den Beyfall, den die Handelsgesetze der Rhodieser überhaupt, und dieser Theil derselben insbesondere erhielt, ist wohl vornehmlich in der in die Augen fallenden Billigkeit derselben zu suchen. — Bey der heutzutage völlig veränderten Art Handlung zu treiben, können indeß manche Vorschriften der Lex Rhodia de jactu gar nicht mehr zur Anwendung kommen. Dieß gilt besonders von der Klage, die noch diesem Gesetze zustehe. Das römische Recht setzt nähmlich das Verhältniß eines Miethcontracts zwischen dem Schiffer und seinen Einladern voraus; nach welchem dieser verbunden wäre, die geladenen Güter den Eigenthümern, oder vielmehr ihren Mandatarien, an dem Bestimmungsorte in specie zurückzugeben.

g) Siehe auch l'Estocq Auszug aus der Historie des allgemeinen und preußischen Seerechts. S. 27.

War nun eine Werfung von Gütern geschehen, so hatten, nach der Strenge der römischen Formularjurisprudenz, die Eigenthümer der geworfnen Güter keine directe Klage gegen die übrigen Interessenten des Schiffs, um die Contribution zu erhalten; sondern sie mußten gegen den Schiffer aus dem Miethscontract, Actione locati, klagen, und dieser wieder gegen die übrigen Ladungs-Interessenten Actione conducti, um vor diesen die Contribution zur Entschädigung einzutreiben *h*). Der Schiffer hatte auch ein Retentions Recht an die geretteten Güter, bis die Contribution erfolgt war, oder er konnte seine Klage den Eigenthümern der geworfenen Güter cediren *i*). Diese Verfahrungsart ist jetzt ganz anders, und die Eigenthümer der geworfenen Güter und die Rheder des vorsätzlich, zum allgemeinen Besten, beschädigten Schiffs, haben gegen die Eigenthümer der geretteten Güter gleich eine directe Klage (Actionem directam). Nach dem rhodiesischen Gesetz contribuiren

h) L. 2. pr. D. h. t. Si laborante naue iactus factus est, amissium mercium domini, si merces vehendas locauerant, *ex locuto cum magistro nauis agere debent; is deinde cum reliquis, quorum merces saluae sunt, ex conducto, vt detrimentum pro portione communicetur, agere potest.*

i) Wolfg. Adam Lauterbach Colleg. theor. pract. Lib. XIV. Tit. II. §. 10.

buiren die geworfenen Güter gar nicht, welches jetzt ebenfalls anders ist, wie in der Abhandlung am gehörigen Orte mit mehrerem gezeigt werden wird. — Diese und mehr andere, durch neuere Gesetze und rechtlich gültige Handelsgewohnheiten getroffene Veränderungen abgerechnet, gehört dieß römische Gesetz allerdings mit zu den Entscheidungsquellen in streitigen Fällen. — Außer diesem rhodiesischen Gesetz enthält der römische Rechtskörper wenig oder gar keine Gesetze, welche die Havareigroße betreffen. In einigen Titeln des Codex *k*) sind zwar noch einzelne Verordnungen, die hieher gehören könn-

k) Z. B. Tit. Cod. de naufragiis (XI - 5.), besonders L. 2. und 3. dieses Titels. (Beyläufig zu bemerken, so verbietet schon Kaiser Constantin, in der L. 1. eben dieses Titels, das so barbarische Strandrecht. Quod enim ius habet fiscus, sagt er, in aliena calamitate, vt de re tam luctuosa compendium sectetur? Siehe auch l'Estocqs Commentar dieses Gesetzes in seiner Historie des gemeinen und preußischen Seerechts.) — Ueber die Anwendung des römischen Rechts gehört auch hierher Webers Reflexionen zur Beförderung einer gründlichen Theorie vom heutigen Gebrauche des römischen Rechts. Schwerin 1702. Das canonische Recht enthält übrigens gar nichts über diese Materie, als in can. 8. Dist. 2. die Bemerkung, daß die rhodischen Gesetze Handelsgesetze wären. Auch die Reichsgesetze enthalten nichts über Havareisachen.

ten, enthalten. Da solche aber nichts bestimmteres als die Pandecten enthalten, so werden sie hier, der Kürze wegen, billig mit Stillschweigen übergangen.

§ 6. Die Handelsgewohnheiten.

In keinem Theile des Handelsrechts kömmt so sehr eine durch lange Observanz und Gewohnheiten eingeführte Verfahrungsart in Anwendung als im Seerechte. Die Geschäfte zur See hängen überhaupt so sehr von Umständen und von zufälligen Ereignissen ab, daß auch die sorgfältigste Gesetzgebung nicht im Stande seyn würde, alle Fälle im voraus zu berechnen, und dem gemäß Verordnungen zu machen. Die geschriebenen Rechte können hier nur allgemeine Grundsätze aufstellen, und müssen die Anwendung derselben auf einzelne Fälle dem Ermessen vernünftiger Richter überlassen; welches freylich immer eine unangenehme Nothwendigkeit ist. — Auch in den Fällen, welche die Havareigroße betreffen, haben die Gesetze nothwendigerweise manches unbestimmt lassen müssen, an deren Stelle nun die Handelsgewohnheiten, nach welchen diese und jene Gegenstände beurtheilt werden, treten. Diese Handelsgewohnheiten gründen sich gewöhnlich auf Billigkeit, und zwecken meistens dahin ab, den gegenseitigen Credit unter den Kaufleuten aufrecht zu erhalten, welcher durch Beobachtung strenger juristischer Formalitäten

litäten oftmahls sehr leiden würde. In so fern ist auf diese sogenannten Usanzen allerdings Rücksicht zu nehmen. Soll der Rechtsgelehrte aber solche bey der Entscheidung streitiger Fälle anwenden, so müssen sie schlechterdings, besonders wenn sie mit geschriebenen Gesetzen im Widerspruch stehen, alle Erfordernisse an sich tragen, welche die Rechte zur Gültigkeit eines Gewohnheitsrechts verlangen *l*). Insbesondere müssen diese Handelsgewohnheiten wirkliche Gewohnheiten, d. i. in allen ähnlichen Fällen seit langer Zeit befolgt worden seyn *m*). Auch müssen sie die stillschweigende Genehmigung der gesetzgebenden Gewalt für sich haben. Indeß ist es gerade nicht nothwendig, daß sie schon in Contradictorio durchgefochten sind *n*). Einzelne Fälle hingegen und ihre Entscheidung, besonders wenn sie geschriebenen Gesetzen entgegen ist, begründet auch in diesen Fällen noch lange kein Gewohnheitsrecht; so wie auch die Pareres der Kaufleute, welche nur als unbeschworne Zeugnisse gelten, ein solches an sich nie beweisen können.

l) S. Hrn. Hofr. von Martens Grundsätze des Handelsrechts. §. 6.

m) Die ordentliche Verjährungszeit, welche das canonische Recht, c. 11. X. de consuetudine, verlangt, möchte indeß hier wohl nicht gerade erfordert werden.

n) L. 34. D. de Legibus, SCtis et longa consuetudine.

nen. Eher noch würden die Atteſtate geſchworner Mäkler und des Dispacheurs eine Handels-Uſanze beweiſen. Uebrigens ſind Handelsgewohnheiten, welche die Erforderniſſe eines ungeſchriebenen Rechtes an ſich tragen, ſo wie immer, auch in den ſtreitigen Fällen der Havareigroße, den geſchriebenen Geſetzen vorzuziehen; vorausgeſetzt, daß dieſe nicht neuer ſind; in welchem Fall für das geſchriebene Recht die Präſumption ſtreiten würde, daß durch daſſelbe die ältere Gewohnheit aufgehoben worden ſey.

Von

Von der Havareigroße.

Erstes Kapitel.

Von der Entstehung der Havareigroße und was dabey Rechtens ist.

§. 1. Begriff der Havareigroße und ihre rechtlichen Erfordernisse überhaupt.

Bey der Seefahrt können mancherley Umstände dem Schiffer anrathen, Taue, Masten und andere Schiffsgeräthschaften zu kappen oder abzuhauen, Seegel zu schneiden, einen Theil der Ladung über Bord zu werfen, sogar das Schiff absichtlich auf den Strand zu setzen, oder Kapern und Seeräubern freywillig etwas hinzugeben, alles um größerem Unglücke, welches Sturm, Ungewitter oder Kaper dem Schiffe zufügen könnten, vorzubeugen oder demselben zu entgehen. — Wenn dadurch die Absicht — Rettung des Ganzen — erreicht wird, so heißt dieser dergestalt verursachte Schaden, Havareigroße. Diesen müssen in der Regel alle diejenigen, die aus dieser Rettung Vortheil ziehen,

nach Maßgabe ihres Antheils am Schiff und der Ladung übernehmen. Diese allgemeinen Principien von der Havareigroße, welche auch Havarei extraordinaire und commune genannt wird, haben durch neuere Gesetze und Handelsgewohnheiten zum Theil nähere Bestimmungen erhalten.

Eine gesetzmäßige Havareigroße muß 1) das Resultat einer vernünftigen Ueberlegung des Schiffers und der Equipage, 2) entstanden seyn zur Zeit der Noth um Schiff und Gut zu retten, 3) die Rettung muß auch wirklich erfolgt seyn. — Diese rechtlichen Erfordernisse werde ich jetzt näher durchgehen.

§. 2. Der entstandene Schade muß das Resultat einer vernünftigen Ueberlegung des Schiffers und seines Volks seyn.

Nach seiner Willkür ist der Schiffer nicht befugt Taue und Masten zu kappen, Seegel zu schneiden, oder Güter zu werfen ꝛc., sondern er muß darüber mit seiner Equipage Raths pflegen *a*). Mit welchem Theil derselben, ist in den Gesetzen nicht ausdrücklich bestimmt *b*).

Vor-

a) Der Stadt Hamburg Assecuranz- und Havarei-Ordnung. Tit. XXII. Art. 2.

b) Wenn die hamburgischen Statuten im Th. 2. Tit. 16. Art. 1 erfordern, der Schiffer solle sich mit den Frachtleuten berathen, so

Vornehmlich muß die Berathschlagung unter den Officieren geschehen, d. i. unter dem Schiffer, Steuermann und Bootsmann. Uebrigens können diese Berathschlagungen in wenig Worten abgethan werden. Oft bedarf es auch gar keiner, denn wenn der Sturm den Mast zerbricht, so versteht es sich von selbst, daß er weggehauen werden muß, damit er nicht hindert. Das ist oftmahls der Fall auch bey den übrigen Theilen des Schiffes. — Wenn Güter geworfen werden sollen, welches indeß seltner vor-

so gehört diese zu den außer Gebrauch gekommenen Verordnungen, so wie alles, was dieser Artikel sonst noch enthält. Denn diese Verordnung ist erstlich an sich unausführbar, weil in jetzigen Zeiten bei der erweiterten Handlung die Kaufleute selbst ihre Waaren nicht mehr begleiten, und zweytens würde, wenn man solche beobachten wollte, unnöthiger Weise viele Zeit verloren gehen, und die Kaufleute, wenn ihre Güter geworfen werden sollten, sich oft so lange bedenken, bis es zu spät, und alles verloren wäre. Die Praxis hat dieß auch dergestalt verändert, daß, wenn auch jetzt ein oder der andere Eigenthümer der Güter sich im Schiffe befände, auf sein Ja oder Nein keine Rücksicht zu nehmen seyn würde. Auch können der Schiffer und sein Volk am besten beurtheilen, ob Kappen, Schneiden der Taue rc. nöthig und gerathen sey, oder nicht. Ueberdieß haben sie als Kunstverständige allemahl die Präsumption für sich.

vorzukommen pflegt, so sind etwas mehr Umstände nöthig. Die hamburgischen Statuten überlassen die Bewahrheitung der wirklichen Nothdurft der Werfung der künftigen eidlichen Aussage der Equipage *c*).

Nach der Regel soll der Schiffer zuerst dasjenige werfen, was am entbehrlichsten, von dem geringsten Werth und am schwersten ist *d*).

Diese Regel wird jedoch selten befolgt, und wenn es nicht geschehen, so sind deshalb keine gegründete Einwendungen gegen die legale Existenz der Havareigroße zu machen. Denn diese Regel kann oft nicht befolgt werden, weil es theils an Zeit zu langen Ueberlegungen fehlt, und anderntheils das zum Werfen bestimmte Gut nicht allemahl zu nächst vor der Hand liegt. So viel möglich soll von dem Schreiber, oder dem der dessen Stelle vertritt (das ist bey den meisten Schiffen der Steuermann), angemerkt werden, und zwar wo möglich, welches Gut, und von welchem Zeichen geworfen ist *e*), damit man den Eigenthümer desselben erfahren kann.

Aber

c) Die hamburgischen Statuten Th. 2. Tit. 16. Art. 1.

d) Der Stadt Hamburg Assecuranz- und Havarei-Ordnung. Tit. XXII Art. 5.

e) Der Stadt Hamburg Assecuranz- und Havarei-Ordnung. Tit. XXII. Art. 3-4.

Aber auch diese Sorgfalt kann selten beobachtet werden, in welchem Fall es andere Wege gibt, bei Entlöschung des Schiffes den Eigenthümer aufzufinden. Mit dem bisher Gesagten stimmen die meisten Seerechte größtentheils überein *f*).

§. 3. Der Schade muß verursacht seyn zur Zeit der Noth um Schiff und Gut zu retten.

Bei einer Sache, wo so viel auf augenblickliche Entschließung ankömmt, wie bei diesen vorsätzlich verursachten Schaden zum Besten des Ganzen, haben die Gesetze keinen bestimmten Maßstab vorschreiben können, nach welchem die Größe der Gefahr, welche zu diesen Vorkehrungen berechtigt, zu beurtheilen ist. — Indeß

f) Z. B. die königl. schwed. Assecuranz- und Havarei-Ordnung, Tit. von Havarei. Art. IV. §. 1. L. 1. §. 1. in fine D. ad legem Rhodiam. Siehe auch Langenbeck in den Anmerkungen zum hamburgischen Schiff- und Seerecht zum Th. 2. Tit. 16. Art. 1. der Statuten. p. 164 der Ausgabe von 1727. Siehe auch Emerigon traité des assurances Tom. 1. Ch. 12. Sect. 40. p. 607. welcher sich sehr weitläuftig über die Frage verbreitet: mit wem der Schiffer sich berathschlagen soll. — Ich glaube, man muß in dieser Materie nicht zu viele Spitzfindigkeiten anwenden, um die Chicanen und Prozesse zum Nachtheil des Handels nicht zu vermehren und zu verlängern.

deß ist so viel gewiß, daß eine wirkliche Noth, und zwar eine Gefahr, die entweder schon gegenwärtig oder doch wenigstens augenblicklich bevorstehend ist, das Kappen der Taue, Schneiden der Seegel und Werfung der Güter rechtfertigen muß g). Jedoch braucht der Schiffer nicht den höchsten Grad der Gefahr zu erwarten, sondern es ist hinlänglich, wenn die Umstände diesen vorsätzlich verursachten Schaden, als das leichteste Mittel zur Rettung des Ganzen, an die Hand geben. — Auch diese Umstände müssen, so viel möglich, von dem Schiffs-Schreiber angemerkt werden. Uebrigens ist es einerley, wodurch die Gefahr entstanden ist, ob durch Sturm und Ungewitter, durch andere bey der Seefahrt eintreffende bedachte und unbedachte Zufälle, oder durch Verfolgung von Feinden und Seeräubern. Sollte der Schiffer indeß ohne allen Grund, oder sogar boshafter Weise, erweislich den Schaden verursacht haben, so ist er dafür zwar verantwortlich, indeß können die Schiffs- und Ladungs-Interessenten die Contribution zur Havareigroße deßwegen nicht verweigern, sondern ihnen steht vielmehr nur der Regreß an den Schiffer zu. Wollte man das Gegentheil annehmen, so würde daraus ein Heer von prozessualischen Weitläuftig-

g) Hamburgische Assecuranz- und Havarei-Ordnung. Tit. XXII. Art. 1.

läuftigkeiten entstehen, die, besonders bey der großen Schwierigkeit diese Dinge zu beweisen, nicht anders als zum offenbaren Nachtheil des Handels gereichen könnten *h*).

§. 4.

h) Angesehene Rechtslehrer, z. B. LAUTERBACH in Comp. theor. pract. Pandect. Lib. XIV. Tit. 2. §. 2. COCCEJI in iure controv. h. t. u. a. machen in diesen Stücken noch verschiedene Distinctionen und Einschränkungen, welche sich zwar zum Theil auf Gesetze und wichtige Auctoritäten gründen, indeß in der Praxis nicht beobachtet werden können, weil dem Kaufmann zu sehr daran liegt seine Streitigkeiten in Handelssachen eiligst abgethan zu sehen. Auch die Dispositionen des römischen Rechts sind hier nur in den wenigsten Fällen anwendbar. — Die hamburgischen Statuten verordnen im 2. Th. Tit. 14. Art. 24. "Wenn das Schiff überladen worden, und solches dem Schiffer angezeigt sey, selbiger aber dennoch abginge, und der Ueberladung wegen Güter geworfen werden müßten, so solle dieser Schade nicht in die Havareigroße kommen." – Siehe auch Langenbecks Anmerkung zu diesem Artikel. — Dieses Gesetz wird ebenfalls, wegen der daraus fließenden Weitläuftigkeit, nicht mehr beobachtet, und die Ablader bekümmern sich nicht darum, ob der Schiffer gerade recht, oder mehr geladen hat als er sollte, sondern wenn er einer Fahrlässigkeit überführt werden kann, so steht denen, die darunter leiden, der Regreß

gegen

§. 4. Schiff und Gut müssen durch den vorsätzlich verursachten Schaden auch wirklich gerettet werden.

Rettung ist der Zweck des verursachten Schadens, und deßhalb muß dieser, so wie die dazu aufgewandten Kosten, durch alle Interessenten ersetzt werden. — Wird dieser Zweck demnach nicht erreicht, so findet auch keine Havareigroße und keine Contribution Statt. Wenn von den geworfenen Gütern einige gerettet worden, so verbleiben solche ihren respectiven Eigenthümern, ohne dieselben zu einer Contribution für die übrigen zu verbinden *i*). Wenn das Schiff hinge-

gegen ihn zu. — Einige Rechtslehrer wollen sogar, daß, wenn eine vorhergegangene Fahrlässigkeit die nachherige vorsätzliche Beschädigung des Schiffs nöthig macht, dieser Schade nicht in die Havareigroße gehören solle; welches nach römischem Rechte allerdings zu behaupten ist, arg. L. 27. §. 23. D. ad legem Aquiliam. L. 30. §. 2. D. Locati. LAUTERBACH Comp. theoret. pract. Lib. XIV. Tit. 2 §. 2. VINNIUS ad L. 1. D. de lege Rhodia, und die dort angeführten Rechtslehrer. — COCCEJI ius controv. L. XIV. Tit. 2. Quest. 2. Aus den oben angeführten Gründen finden diese Subtilitäten indeß in unsern Gerichten keine Anwendung.

i) Hamburgische Assecuranz- und Havarei-Ordnung. Tit. XXII. Art. 9. wo es heißt: "Wenn

hingegen aus der gegenwärtigen Gefahr durch den vorsätzlich verursachten Schaden gerettet wird, im Verfolge eben dieser Reise durch ein zweites Unglück aber verloren geht, und aus diesem Schiffbruche Güter gerettet werden, so müssen diese mit zu dem ersten Schaden beytragen *k*). Z. B. von der Ladung wurde geworfen für 2000 Rthl. Waare, das Schiff wurde dadurch gerettet bey dem Ersten; bey einem, in dem Verfolge der Reise entstandenen, abermahligen Unglück aber bliebe dieses Schiff, und es würden sodann gerettet für 8000 Rthl. Waare, so müßten diese mit zu dem Schaden des bey dem

"Wenn — — das Schiff — nicht salvirt wird — — so hat die Havarei keine Statt, sondern was an Waaren — — gerettet wird, das bleibt demjenigen, dem es zugehört, und darf zu den verlornen oder andern geworfenen Gütern nichts beytragen. — L. 5. pr. D. ad legem Rhodiam de iactu. LAUTERBACH Comp. theor. pract. Libr. XIV. Tit. 2. §. 5.

k) Hamburgische Assecuranz- und Havarei-Ordnung. Tit. XXII. Art. 10. JAMES ALLAN PARK on Insurances. p. 139, wo die gegentheilige Meinung widerlegt wird. Dieß findet ebenfalls Statt, wenn die Güter durch Taucher gerettet würden. — L. 4. §. 1. D. ad leg. Rhod. LAUTERBACH c. l. COCCEJI ius controv. Lib. XIV. Tit. 2. §. 2.

dem ersten Unfall geworfenen Guts beytragen. Das Kapital, wovon die Ladung contribuirt, wäre demnach 10000 Rthl. Das geworfene muß seinen Antheil ebenfalls mit beytragen, weil es bezahlt wird. Die Billigkeit dieser Verordnung erhellt aus der Natur der Sache, und bedarf keiner weitern Ausführung.

§. 5. Von den verschiedenen Arten der Schäden, welche in die Havareigroße gehören.

Die Bestimmung der verschiedenen Arten von Schäden, welche in die Havareigroße gehören, ist der wichtigste Punct in der ganzen Materie. Der allgemeine Begriff von Havareigroße ist dieser: Aller Schade den ein Schiffer, um Schiff und Ladung aus einer bevorstehenden Gefahr zu retten, und den gänzlichen Verlust derselben zu verhüten, den Schaden doch zu vermindern, vorsätzlich selbst verursacht; alle Kosten welche er dazu verwendet, der Schaden ferner, welcher durch andere zu eben diesem Zwecke verursacht worden, wie auch alles dasjenige, was eine zufällige Folge der solchergestalt gemachten Verfügungen ist; gehört in die Havareigroße, und muß folglich von allen denen, die aus der erfolgten Rettung Vortheil gezogen haben, mithin von den Interessenten des Schiffs und der Ladung, nach Verhältniß ihres Antheils, getragen werden *l*). Die vorzüglichsten Arten von

l) L. 1. D. ad legem Rhodiam.

von Schäden, welche dahin gehören, sind folgende *m*):

1) Alle Taue, welche gekappt und geschlipt, d. i losgelassen werden, nicht verschlißen, welches letztere Wort die gewöhnliche und mit der Reise verknüpfte Abnutzung bedeutet. — Ferner alle Masten und sonstige Schiffs-Geräthe, als Stangen, Boogspriet und dergleichen, welche gekappt, auch Löcher, welche in das Schiff gehauen werden, um eine oder die andere Absicht zu erreichen; alle geschnittene Seegel, verschnittenes Tauwerk zur Herstellung eines Schadens u. s. w. —

2) Alle diejenigen Kosten, welche verwendet werden, um das Schiff aus einer besondern Gefahr zu retten, es vom Strande oder Grunde abzubringen, und die dabey abgenutzten Geräthschaften. Hierher gehören z. B. die Kosten, die eine Ausladung des Schiffes bey einer Strandung erfordert.

 3) Alle

m) Die hamburgische Assecuranz- und Havarei-Ordnung Tit. XXI. Art. 9. enthält sie alle in verschiedenen Artikeln wörtlich oder dem Sinne nach. — Die Texte des römischen Rechts, welche hierher gehören, sind vorzüglich folgende: L. 1 L. 2. §. 3. L. 3. L. 4. pr. §. 1. L. 5. §. 1. L. 6. Dig. ad legem Rhodiam de iactu.

3) Alle und jede Kosten ohne Ausnahme, die alsdann verwandt werden, wenn der Schiffer einen Nothhafen suchen muß, als z. B. das Ein- und wieder Ausbringen des Schiffs, das Löschen und Wiederbeladen desselben, das Lagergeld für die Ladung und Schiffsgeräthschaften, das Monats- und Kostgeld der Equipage während der Zeit, da das Schiff an der Fortsetzung der Reise verhindert worden, und mit einem Worte, alles was hierher nur irgend gehören kann. Diese drey Arten von Schäden pflegen am häufigsten vorzukommen.

4) Alles was aus irgend einer Ursache mit Vorbedacht über Bord geworfen wird, jedoch mit Ausnahme der Güter, welche oben auf dem Verdeck des Schiffs liegen *n*).

5) Aller

n) Für die auf das Verdeck geladenen Güter hat der Eigenthümer bloß den Regreß an dem Schiffer, es wäre denn, daß solche mit Einwilligung der Ablader dahin geladen wären, da er sich denn an diese halten kann. In Havareigroße werden solche in keinem Falle vergütet, obwohl, wenn sie gerettet sind, sie zu dem Schaden der übrigen beytragen müssen. Siehe Emerigon Traité des Assurances. Tom. I. Ch. 12. Sect. 42. p. 639. und die dort angeführten französischen Gesetze. — Uebrigens gehört auch der Schade solcher Güter in die Havareigroße, welche, wie das Gesetz sich ausdrückt, über der Werfung verärgert worden (Hamburgische

5) Aller Schade an Gütern, die, um das Schiff zu erleichtern, in kleine Fahrzeuge geladen werden o).

6) Aller

gische Statuten. Th. 2. Tit. 16. Art. 4. — Hamburgische Assecuranz- und Havarei-Ordnung. Tit. 21. Art. 9. §. 8.), das heißt, solche Güter, welche bey Gelegenheit der Werfung beschädigt worden sind; z. B. es werden Waaren geworfen, dadurch werden die übrigen dem Seewasser ausgesetzt und dadurch beschädigt. Diese Beschädigung muß aber eine Folge der Werfung seyn.

o) L. 4. pr. D. ad legem Rhodiam. Die hamburgische Assecuranz- und Havarei-Ordnung Tit. XXII. Art. 11. Dieß ist die gemeine Regel. Das königl. preußische Seerecht Cap. 8. Art. 10. und das neue Gesetzbuch für die preußischen Staaten Th. 2. Tit. 8. §. 1766 u. f. hat noch die besondere und vom gemeinen Rechte abweichende Verordnung, daß die Gemeinschaft vom Schiff und Gütern unter gewissen Umständen schon dann anfangen soll, wenn dieselben am Bord des Bordings (so heißen die kleinen Fahrzeuge, welche Güter an Bord der großen Schiffe bringen, oder davon abhohlen) gebracht sind. Daher ist es schon dann Havareigroße, wenn ein Bording, der z. B. Güter nach Pillau an ein Schiff bringen soll, Schaden hat. Wenn ein Schiff die Ladung nicht ganz an den Ort seiner Bestimmung, sondern nur bis auf das Revier bringen soll, und von hieraus die Güter in kleinern Fahrzeugen weiter befördert werden, so hört die Gemeinschaft

6) Aller Schade, der den im Schiffe gebliebenen Gütern, durch das Ausladen der andern in kleine Fahrzeuge in der angeführten Absicht zugefügt worden.

7) Aller Schade, der am Schiffe geschieht, durch schweres Seegeln, sogenanntes Pressen oder Prangen, in der Absicht von dem nahen Strande abzukommen, mithin das Schiff und Ladung aus Gefahr zu retten, wird in Hamburg als Havareigroße berechnet, weil bey solchem schweren Seegeln das Schiff und dessen Geräthe sehr leiden. Die Ladung kann bey einem solchen Prangen, wobey gewöhnlich Wasser durch die Fugen des Schiffes dringt, ebenfalls sehr beschädigt werden; nach dem obigen Grundsatz sollte daher dieser Schade auch in Havareigroße kommen. Indeß geschieht es nach der Praxis nicht, und der Schade bleibt zur Last eines jeden, den er trifft *p*).

8) Aller

auf, von dem Augenblick, wo die Güter in dem Lichter sind. So treten also z. B. die Güter, welche vermöge der Bedingung in der Certepartie oder in den Connoissementern in Pillau geldscht, und von da mit Bordingen nach Königsberg gebracht werden, von der Zeit ihrer Löschung aus dem Hauptschiffe außer Gemeinschaft mit demselben.

p) Die Erfahrung zeigt oft, daß mancher Schiffer den Schaden an seinem Schiffe, und mancher Kaufmann den Verlust seiner Waare, der

8) Aller Schade an den Gütern, welche der Repa-

der nur Havareiparticulair ist, und mithin den Schiffer oder Kaufmann selbst trifft, in Havareigroße gebracht und aus derselben vergütet haben will. Die Rechtmäßigkeit dieses Verfahrens hat man sogar mit Auctoritäten zu unterstützen gesucht in der kleinen Schrift: Sammlung einiger bey der Schifffahrt und dem Assecuranz-Geschäfte vorkommenden Fälle ꝛc. 1. u. 2. Heft. Hamburg 1795, bey J. P. Treder. Der Erfahrung nach kömmt diese Lehre bereits mehrmahlen in Anwendung, woraus Streitigkeiten die unvermeidliche und unangenehme Folge sind. Diese einigermaßen zu vermindern, wird die Berichtigung des im 2. Hefte der angeführten Schrift S. 180 erzählten Facti hier nicht am unrechten Orte seyn. Der Verfasser sagt am angeführten Orte: In der allhier (Hamburg) formirten Dispache wird in Havareigroße gebracht:

Der Schade am Rumpfe des Schiffes durch hartes Segeln, Prangen, taxirt Banco 1200 —

für weggepumpten über Bord geworfenen und beschädigten Weitzen — Bco. 3055 10

Bey Nachsehung der Original-Dispache aber zeigt dieselbe gerade das Gegentheil. Sie lautet über diesen Punct folgendermaßen:

Es waren geladen	Last		
Weitzen — —		140	—
Bey der Zurückkunft gelöscht — —	Last	126	42
mithin fehlen —	Last	13	18 Faß.

Reparatur des Schiffs wegen ans Land gebracht worden. q).

9) Aller

Davon werden, weil ein Theil durch das Pumpen verloren gegangen, als geworfen gerechnet 10 Last. Deren Belauf pro rata, da 140 Last nach der Einkaufsrechnung mit Unkosten, Assecuranz und Provision — — Bco. 42779 3 betragen, — — Bco. 3055 10 ist. Der weggepumpten 3 Last wird gar nicht erwähnt, solche auch nicht berechnet, mithin zeigt diese Dispache klärlich: daß das Weggepumpte nicht in Havareigroße kömmt. — Dieß wird auch von allen sachverständigen Kaufleuten als bekannt angenommen. In dem Hefte findet sich bloß das Resultat der Berechnung, die Original-Dispache enthält aber zugleich den Grund derselben. Zu bedauern ist es, daß dergleichen Behauptungen die ohnehin mangelhaften Begriffe in diesem wichtigen Handelsgeschäfte noch mehr verdunkeln. Vielleicht wird bey einer andern Gelegenheit über diese Hefte mehr gesagt werden können.

q) Einige Rechtsgelehrte sind der Meinung, daß der Schade an den Gütern, welche der Reparatur wegen ans Land gebracht werden, nicht in Havareigroße gehöre, sondern particulairer Schade sey; folglich, daß wenn eine Waare, die, der Reparatur des Schiffs wegen, in einen Nothhafen, ans Land und in ein Magazin gebracht wird, daselbst Schaden leidet, z. B. gestohlen, oder durch Feuer, Wasser oder sonst beschädigt wird, dieser

Verlust

9) Aller Schade durch An- oder Ueberseegelung r).

10) Der

Verlust nicht von dem Ganzen, sondern von dem Eigenthümer der Waare getragen werden muß. — Dieser Grundsatz, sollte auch derselbe ein oder zwey gerichtliche Präjudicia für sich haben, scheinet mir doch dem allgemeinen Begriffe von Havareigroße entgegen zu seyn, nach welchem alle Kosten, alle Schäden, welche absichtlich zum gemeinen Besten verursacht werden, und diejenigen, welche von jenen Vorkehrungen eine Folge sind, in die Havareigroße gehören. Nun gehört doch das Stehlen und Verbrennen der Güter in dem Magazine unstreitig mit zu diesen Folgen, denn wenn das Schiff nicht beschädigt gewesen wäre, so hätte man die Ladung nicht im Nothhafen gelöscht, und wäre diese Löschung unterblieben, so hätte das Gut nicht verbrannt und nicht gestohlen werden können. Ein Beweis für diese Meinung, daß nähmlich alle diese Fälle in Havareigroße gehören, ist noch: daß die Assecuranz-Prämie für Feuersgefahr im Magazin gewöhnlich in Havareigroße gebracht wird; woraus folgt, daß solche zur Sicherheit des Ganzen bezahlt ist, mehrerer Gründe nicht zu gedenken.

r) Die Art, auf welche die Ueber- oder Anseegelung u. s. w. bey den Schiffen geschieht, macht keinen Unterschied. Es ist nur die Frage, ob der Schade mit Absicht oder vom Zufall verursacht worden ist. Im ersten Falle muß der, welcher Schaden gethan hat, den

10) Der Schade, der dadurch entsteht, wenn ein Schiff vorsätzlich auf den Strand gesetzt wird, in der Absicht, Schiff und Gut vom gänzlichen Untergange zu retten.

11) Wenn ein Schiff außer seiner bestimmten Fahrt, zum Besten des Schiffs und der Ladung, auf einem steinigen Grund ankert, dadurch das Ankertau zerrieben und verdorben wird. Dergleichen Schade, welcher am Ladungs- oder Löschungs-Ort entsteht, gehört dahin nicht. Dieß ist die sogenannte Slitagie oder Verschleißung, die eine natürliche Folge des Gebrauchs ist.

12) Das Monats- und Kostgeld für das Schiffsvolk, wenn das Schiff von hoher Hand angehalten wird s).

13) Aller Schade der dem Schiff und der Ladung durch die Vertheidigung gegen den Feind zuge-

Schaden ganz bezahlen, in diesem Falle trägt jedes Schiff die Hälfte. Hamburgische Assecuranz- und Havarei-Ordnung. Tit. 8. Art. 1. u. 2. Nur der Vorsatz wird hier in Betrachtung gezogen, auf Fahrlässigkeit nimmt die Praxis keine Rücksicht.

s) Langenbeck Anmerkung zu dem hamburgischen Schiff- und Seerecht. S. 152 f. Siehe jedoch Magens Versuch über Assecuranzen. S. 80 ff.

zugefügt wird. Die Heilung der dabey verwundeten Matrosen, das Geschenk an die Witwen und Kinder der Gebliebenen; wie auch die außerordentliche Belohnung, welche der Schiffer seinen Leuten verspricht, um sie zur Tapferkeit zu ermuntern.

14) Alles was der Schiffer Kapern und Seeräubern an Geld oder andern Dingen freywillig gibt, um sein Schiff dadurch zu befreyen. Nicht aber dasjenige, was solche mit Gewalt nehmen.

15) Alles was Armateurs gegen versprochene Bezahlung aus dem Schiff erhalten und künftig nicht bezahlen.

16) Extra-Quarantaine-Kosten, d. i. wenn ein Schiff vierzehn Tage, drey, vier Wochen oder noch länger Quarantaine halten muß.

17) Die Bodmareyprämie, wenn der Schiffer in einem Nothhafen zum Besten des Schiffes und der Ladung Geld aufgenommen und Bodmarey gezeichnet hat *t*).

t) Dieß sind diejenigen Schäden, welche nach Anleitung der hamburgischen Assecuranz- und Havarei-Ordnung und des gemeinen Rechts in Havareigroße gehören. Außer diesen gehören, wie sich von selbst versteht, dahin: alle Gerichtskosten, welche im Fall einer Löschung

schung im Nothhafen aufgewendet werden; Miethe für geliehene Ankertaue und dergl., welche Kosten aber alle darauf hinauskommen, daß es Unkosten oder Aufopferungen sind, welche durch eine Gefahr, oder wenigstens durch eine natürliche Folge derselben, verursacht werden. Und nur in so fern, als sie diese Eigenschaft an sich tragen, können sie in Havareigroße gehören. So rechnet z. B. Magen a. a. O. S. 81. Kost und Lohn des Volks bey einer Anhaltung und Aufbringung des Schiffs während der Zeit, da es am Bord bleiben muß, um das Schiff zu bewachen, mit Recht in Havareigroße. Sie sind eben sowohl in diesem Falle zum Besten des Ganzen verwendet, als es geschehen seyn würde, wenn das Schiff wegen Schaden in irgend einen Haven einliefe. Emerigon a. a. O. S. 624. führt ebenfalls noch viele einzelne Schäden an, von denen es streitig ist, ob solche in Havareigroße gehören, z. B. wenn das Schiff im Nothhafen neue Geräthschaften hätte kaufen müssen, so soll das an sich nicht in Havareigroße gehören, sondern nur das, was etwa wegen Seltenheit der Arbeiter über den gewöhnlichen Preiß bezahlt wäre. Die Erörterung aller dieser Puncte würde hier nicht an ihrem Orte stehen. — Es ist immer gewiß, daß alle Kosten und Schäden, welche zum gemeinen Besten außerordentlicher Weise vorsätzlich verwendet und verursacht sind, in Havareigroße gehören. — An einigen Orten wird in diesen Fällen nicht immer gleichförmig verfahren, besonders da, wo keine bestimmte Gesetze über Havarei-Sachen sind. Oft werden auch Veränderungen

gen

gen gemacht, die nicht allgemein bekannt werden, daher manches von dem im §. 5. Angeführten hier und da vielleicht mit der Praxis nicht übereinstimmen könnte. Da indeß diese Abhandlung sich vorzüglich nur mit der hamburgischen Praxis und den dort geltenden Gesetzen beschäftiget, so hat der Verfasser hier auf die übrigen keine besondere Rücksicht nehmen können.

Zweytes

Zweytes Kapitel.

Vom Beweise der Havareigroße.

§. 6. Einige allgemeine Grundsätze vom Beweise der Seeschäden überhaupt.

Wer einen Schaden ersetzt haben will, muß beweisen, daß er Schaden gelitten hat. Die Vorfälle zur See aber haben gewöhnlich keine andere Zeugen außerhalb des Schiffes, als den Himmel und das Meer. Hieraus folgt, daß bey dem Beweise der Unfälle, welche einem Schiffe auf irgend eine Art begegnen, die Strenge der Formalitäten, welche das gemeine Recht dem Beweisführer im Civilproceß vorschreibt, nicht zur Anwendung kommen kann a). Der Beweis eines erlittenen Schadens zur See ist daher eigentlich an gar keine Formalität gebunden. Und er ist schon dann gehörig geführt, wenn er klar genug ist, jeden vernünftigen Menschen von der Wahrheit des angeblich erlittenen Schadens zu überzeugen. Die äußere Form ist um so weniger in Betracht zu ziehen, da Zeit und Ort, die Beschaffenheit der Beweismittel, und

a) Emerigon. Tom. 2. Ch. 14. Sect. 3. p. 103.

und alle andere Umstände so sehr dem Zufalle unterworfen sind. In Hinsicht der Beweismittel selbst ist zu behaupten, daß in Seesachen auch solche Zeugen zulässig sind, die das gemeine Recht als suspect oder unzulässig verwirft *b*). Jedoch unstreitig mit Ausschließung solcher Personen, die eines Betrugs wegen schon einmahl in Inquisition gewesen, oder sonst des Meineides wegen verdächtig sind. — Diesem zufolge können zur Transportation verurtheilte Verbrecher über einen Schaden, den das Schiff worauf sie sich befinden, erlitten hat, kein gültiges Zeugniß ablegen; wenigstens dann nicht, wenn aus ihrer Aussage für sie irgend ein Vortheil zu erwarten ist.

Noch weniger aber kann ihre Deposition die mindeste Rücksicht verdienen, wenn sie dem Angeben der übrigen, unverdächtigen Personen widerspricht. Indeß tritt auch in diesen Fällen das vernünftige Ermessen des Richters an die Stelle der Gesetze, die es hierüber nicht gibt, und der Natur der Sache noch nicht geben kann. — Nach den Umständen kann Ein Zeuge, wenn es einer der Officiere ist, Schiffer oder Steuermann, einen vollen Beweis machen. Auch hierüber muß das rechtliche Ermessen des Richters entscheiden *c*).

§. 7.

b) Derselbe, ebendaselbst.

c) Ebenderselbe, ebendaselbst. p. 103.

§. 7. Von der Verklarung.

Zu den Beweismitteln des Schadens gehört vorzüglich die Verklarung der Schiffs-Equipage. Unter der Schiffs-Equipage wird in der Regel das Volk, vom Steuermann an bis zum Schiffsjungen, wenn er eidesmündig nähmlich 18 Jahr alt ist, verstanden. Wenn das Schiff schwach bemannt ist, oder unter besondern Umständen, muß der Schiffer selbst mit verklaren. Die sogenannte Verklarung besteht in einer Erzählung der Reise, welche aus dem Journal des Schiffers ausgezogen, der Obrigkeit des Orts übergeben, und von der Schiffs-Equipage beeidigt wird *d*). Dieses Document muß alles in sich begreifen, was die Umstände des erlittenen Schadens ins Licht stellen kann. Es muß, wenn es zum Beweis der Havareigroße dienen soll, alles in sich enthalten, wodurch solche gesetzmäßig wird und zur Contribution verpflichtet. Also z. B. daß die und die Ursache oder Gefahr, worin sich das Schiff zu der und der Zeit, an dem und dem Orte befunden, zu dem Kappen von Tauen, Masten rc., Werfung der Güter rc., oder sonstigen Aufopferungen bewogen habe; und daß durch solche Vorkehrungen die drohende Gefahr abgewandt worden sey. — Ferner muß dieß Instru-

d) Engelbrecht wohl unterwiesener Schiffer. §. 36.

Instrument besagen: ob die Masten gebrochen oder gekappt sind, was gekappt und geworfen sey; welche Güter durch die Werfung beschädigt sind u. s. w. *e*). Alle diese Aussagen müssen von dem Schiffer und seinem Volke beeidigt werden. — Es ist des Schiffers Pflicht, diese Verklarung an dem ersten Orte, wo er landet, zu thun *f*); und zwar vor dem ordentlichen in Seesachen competenten Richter des Orts. Ist an dem ersten Landungsort kein Richter, so muß die Verklarung an dem nächsten, wo es thunlich

e) Wenn die Verklarung mit Genauigkeit gemacht werden sollte, so würde sie auch besagen müssen, daß das Schiff in gutem Stande den Hafen verlassen habe, nicht überladen gewesen sey und überhaupt alles, was den Schiffer von einer Schuld an der Nothwendigkeit der Werfung frei spricht. Wenn ein Schiff durch den vorsätzlich verursachten Schaden einer Gefahr glücklich entronnen ist, und nun in einer zweiten untergeht (§. 4.), so sollte, wenn anders die Equipage dem Schiffbruche entronnen ist, die Verklarung über das letztere Unglück auch alle die Umstände, welche das erste und die darin erlittene Havareigroße betreffen, bestimmt und umständlich enthalten. Dieß wird aber selten beobachtet, und kann es auch nicht allemahl werden.

f) L. 2. C. de naufragiis. Si quis nauicularius naufragium se sustinuisse affirmet, prouinciae iudicem — *adire festinet*.

lich ist, geschehen. In Hamburg werden solche vor der Admiralität belegt. Hat ein Schiffer in einem Unfalle sein Journal verloren, so läßt sich eigentlich keine Verklarung, welche der beeidigte Auszug aus dem Journal ist, denken. Die gemachte Havareigroße muß dann durch andere, noch mögliche Mittel, bewiesen werden.

Hat der Schiffer wenn er dazu Gelegenheit gehabt hat, unterlassen seine Verklarung gebührendermaßen zu machen, so erregt er mit Recht den Verdacht wider sich, daß der Schade entweder gar nicht, oder nicht so als er ihn nachmahls angibt, geschehen ist g).

§. 8.

g) Emerigon. Tom. 2. p. 100. Das gemeine Recht verlangt bey der Deposition des Schiffers über den erlittenen Schaden überhaupt und der gemachten Havareigroße noch einige Formalitäten, die heutzutage nicht beobachtet werden, als z. B. zwey oder drey Zeugen von der Equipage. L. 3. C. de naufragiis. — Duorum vel trium nautorum questione habita. Ueberhaupt sind die Verordnungen der ältern Seerechte hierüber oft ganz verschieden. Das Wisbuysche Seerecht und das Consolato del mare verordnen die Abhörung der Schiffs-Equipage, welches andere nur in dem Falle erlauben, wenn man keine andere Zeugen haben kann. Der Richter soll sich eigentlich nicht bloß mit der Verklarung begnügen, sondern, so viel möglich, über die Wahrheit derselben Untersuchung anstellen.

§. 8. Die Eigenthümer der aufgeopferten Güter müssen die Größe des Schadens und ihr Interesse daran beweisen.

Wenn durch die Verklarung oder auf andere Art die wirkliche und legale Existenz der Havareigroße bewiesen ist, so liegt es denen, welche Ersatz fordern ob, die Größe des Schadens und ihr Eigenthum an den aufgeopferten Gütern zu beweisen *h*). Dieß ist der zweyte Punct des Beweises bey der Havareigroße. Die Größe des Schadens wird bewiesen:

len. L. 3. C. l. c. welches aber in der Praxis nicht befolgt wird; nach welcher sich der Richter mit der Verklarung begnügt. Siehe jedoch EMERIGON Tom. 2. p 91. — Einige neuere Seerechte bestimmen die Art und Weise wie die Verklarung abgelegt werden soll noch genauer. So will z. B. die französische Ordonance de la marine Tit. des Congés Art. 4. daß die Deposition des Schiffers binnen 24 Stunden nach seiner Ankunft abgelegt werden soll. Der Natur der Sache nach aber hängt hierbey alles von Umständen ab, und die Subtilitäten der Rechtsgelahrtheit können bey diesen Dingen nicht wohl angewendet werden. Mehrere Streitfragen über diesen Gegenstand handelt EMERIGON am angeführten Orte ab. — Dem vernünftigen Ermessen des Richters bleibt indeß alles überlassen. —

h) Hamburgische Assecuranz- und Havarei-Ordnung. Tit. XIII. Art. 1.

1) Von dem gekappten Schiffsgeräthe und alle dem was am Schiffe selbst beschädigt ist, durch Taxationen beeidigter und von der Obrigkeit des Orts dazu bestellter Sachverständigen i) — An den meisten Orten, wo die Aufmachung der Havareigroße öfter vorkommt, sind für beständig Personen dazu angestellt, die dann ein für allemahl beeidigt sind. Wo das nicht ist, müssen die erwählten Taxatoren für den gegenwärtigen Fall beeidigt werden. Solche Taxationen haben dann vollen Glauben.

2) Von der Ladung. Wenn die Güter geworfen sind, wird der Beweis des Schadens durch Beibringung der Factur, d. i. der Einkaufsrechnung k), geführt, wo dann der Einkaufspreiß mit allen Unkosten bis am Bord gerechnet wird. Wenn die Güter hingegen durch feindlichen Angriff, Kaper u. s. w., oder bey Gelegenheit der Werfung beschädigt sind, wird der Schade ebenfalls durch Taxation beeidigter Kunstverständigen bewiesen. Das Eigenthum an den beschädigten oder verlornen Sachen wird durch die Production der Connoissementer, d. i. der Empfang-

i) Hamburgische Assecuranz- u. Hav. Ordnung. Tit. XII. Art. 1.

k) Dieß gilt hauptsächlich nur von Hamburg, die Abweichungen anderer Gesetze in diesem Stücke werden im folgenden Kapitel vorkommen.

Empfangscheine, welche der Schiffer beym Empfang der Waaren ausgestellt hat, dargethan *l*); derjenige welcher die Connoissementer in Händen hat wird für den Eigenthümer genommen, ohne darauf zu sehen, ob er Selbsteigenthümer, oder Commissionair, oder nur Bevollmächtigter des wahren Eigenthümers ist. Da aber auch solche Güter beschädigt oder geworfen seyn können über welche keine Connoissementer ausgestellt sind, z. B. diejenigen welche der Equipage oder auch dem Schiffer eigenthümlich gehören, nichts desto weniger aber ein Object der Contribution sind, so sind die Eigenthümer, in Ermangelung anderer Beweise ihres Eigenthums daran, zum Eide zu lassen *m*). Dieser Beweis ist ebenfalls mehr eine Bescheinigung als ein förmlicher und solenner Beweis. Connoissementer und alle Empfangscheine die der Schiffer vor der Abreise ausgestellt hat, geben einen vollen Beweis des Eigenthums.

l) Hamburgische Assecuranz- u. Hav. Ordnung. Tit. XIII, Art. 2.

m) Ebendaselbst Art. 3.

Drittes Kapitel.

Von der Contribution zur Havareigroße.

§. 9. Von der Contribution überhaupt.

Da die Havareigroße zum allgemeinen Besten gemacht wird, so ist nichts billiger, als daß alle diejenigen deren Eigenthum durch diesen vorsätzlich verursachten Schaden gesichert worden ist, denselben auch gemeinschaftlich übernehmen müssen *a*). Dieser Grundsatz gibt die allgemeinste Regel zur Vertheilung der Contribution an die Hand. Es sind demnach dazu verbunden: die Eigenthümer des Schiffs und der Güter. Für das durch den vorsätzlich verursachten Schaden gerettete Leben der Menschen wird nichts bezahlt *b*). Die Seerechte enthalten über den Punct der Contribution sehr verschiedene, und zum

a) L. 2. §. 2. D. ad legem Rhodiam. Placuit: Omnes quorum interfuisset iacturam fieri, conferre oportere.

b) L. 2. §. 2. D. h. t. — Corporum liberorum aestimatio nulla fieri potest. EMERIGON Tom. I. p 643. und die dort angeführten Schriftsteller.

zum Theil entgegengesetzte, Verordnungen. Nach einigen z. B. sollen die Güter nach dem Einkaufs- und nach andern nach dem Verkaufspreiße contribuiren. So auch darüber, welche Güter contribuiren sollen, und welche nicht. Denn die obige allgemeine Regel, welche alle Interessenten zur Contribution verpflichtet, leidet hier und da nähere Bestimmungen und Einschränkungen. Die wichtigsten derselben werde ich mich bemühen hier anzuführen, so viel es die engen Grenzen dieser Abhandlung erlauben. —

§. 10. Von der Contribution der Güter zur Havareigroße.

Bey der Contribution der Güter zur Havareigroße kömmt es darauf an, welcher Theil der Ladung contribuirt, und wie die Contribution über die Ladung vertheilt wird.

§. 11. Welcher Theil der Ladung contribuirt?

Nach der gemeinen und gewöhnlichen Regel contribuiren alle Güter, welche in dem Schiffe wirklich geladen waren, und mithin in einer wirklichen Gemeinschaft mit demselben getreten sind c). Das königliche preußische Seerecht enthält

c) Siehe die hamburgische Assecuranz- und Havarei-Ordnung. Tit. XXII. Art. 11. "Wenn ein Schiffer auf einem Revier, oder bey Einlaufung

enthält hiervon eine merkwürdige Abweichung. Nach demselben tritt das Gut, welches noch nicht am Bord des Hauptschiffes gebracht, sondern erst, um es dahin zu bringen, in Bordinge oder Lichter geladen ist, schon mit demselben in Gemeinschaft *d*). Der Contribution sind in beiden

laufung in einen Haven, um sein Schiff zu erleichtern, einen Theil seiner Ladung in Schmacken oder andere kleine Fahrzeuge überladet, und solche beschädigt würden oder verloren gingen; so wird solcher Verlust und Schade dem Werfen gleich gehalten, und muß derselbe als Havareigroße bezahlet werden." Dieß angeführte Gesetz enthält den obigen Grundsatz, womit auch die hamburgische Praxis vollkommen übereinstimmt, zwar nicht ausdrücklich, allein derselbe läßt sich als eine natürliche Folge daraus herleiten. — Diese Regel scheint mir auch der Natur der Sache am angemessensten zu seyn; denn, auf der Gemeinschaft der Güter unter sich und mit dem Schiffe beruht die gemeinschaftliche Uebernahme aller Kosten und nothwendigen Ausgaben. Ehe aber die Güter wirklich in das Schiff geladen sind, kann man, meines wenigen Ermessens nach, nicht wohl sagen, es finde eine Gemeinschaft unter denselben Statt.

d) Das königl. preußische Seerecht. Cap. 8. Art. 37. — Das neue preußische Gesetzbuch, 3. Band. Tit. 8. Diese Verordnung ist wahrscheinlich als eine Folge des Grundsatzes anzu-

beiden Fällen übrigens nicht bloß die geretteten, sondern auch die geworfnen und beschädigten Güter unterworfen e). Dieß ist auch der Billigkeit vollkommen gemäß, weil sonst die Eigen-

anzusehen, daß die Absicht und wirkliche Veranstaltung um das Gut in das Schiff zu laden, eben so gut sey, als ob dasselbe sich wirklich bereits am Bord befinde. Obgleich mir die allgemeine Regel von Gemeinschaft der Güter den Vorzug zu verdienen scheint.

e) Das gemeine Recht verordnet zwar, daß nur die geretteten Güter contribuiren sollen: L. 2. pr. ff. ad legem Rhodiam: quorum merces *saluae* sint. §. 2. eod. id tributam *seruatae* res debent. Durch neuere Gesetze und die evidente Praxis ist diese Disposition aber derogirt. — Hamburgische Assecuranz- und Havarei-Ordnung. Tit. XXII. Art. 1. — Die hamburgischen Statuten. Th. 2. Tit. 16. Art. 2. Den Schaden soll man rechnen über Schiff und Gut geworfen und umgeworfen. Der Ausdruck geworfene Güter ist hier, wie es sich ohnehin versteht, nur demonstrationis causa gebraucht, und es gilt dasselbe von allen andern welche beschädigt, von den Schiffsgeräthen welche absichtlich verdorben sind rc. — Aeltere Seerechte enthalten dasselbe; s. z. B. Consolato del mare. cap. 94. — Philipps II. Ordonantie van de Zeevaart von 1563. Tit. van Schipsbrekinghe. Art. VI. — Ordonance de la marine von 1681. Tit. 8. Art. 7. — Ius hanseaticum. Tit. 2. Art. 1. 2. u. a. m.

thümer der geretteten Güter allein bezahlen, die Eigenthümer der geworfenen aber frei ausgehen würden. Einige besondere Ausnahmen, die unten (§. 12.) vorkommen werden abgerechnet, müssen alle geladene Güter und Waaren contribuiren *f*), auch solche die im Werfungsfalle nicht bezahlt werden, oder diejenigen, welche auf das Verdeck geladen sind *g*).

§. 12.

f) Hamburgische Statuten. Tit. 16. Art. 3. — Langenbecks Anmerkung zu diesem Artikel. S. 178. Das römische Recht stimmt damit überein in dem lege 2. §. 2. Dig. ad legem Rhodiam.

g) Der natürliche Grund davon ist unstreitig der: daß alles durch die gemachte Havareigroße gerettet worden. Dazu gehört das auf dem Verdeck befindliche Gut ebenfalls auch; mithin ist es billig, daß auch dieses zu den gemeinen Kosten seinen Antheil tragen muß. Es versteht sich hierbey von selbst, daß es wirklich gerettet seyn muß. Wenn es verloren ist kann es nicht contribuiren, weil es nicht von den übrigen Interessenten bezahlt wird. S. Emerigon Tom. I. p. 639. — Die französische Ordonance de la marine Tit. 8. Art. 12. verordnet, daß geladene Güter, über welche keine Connoissementer ausgestellt sind, allemahl contribuiren, aber nicht ersetzt werden sollen, wenn sie geworfen oder beschädigt sind. — Siehe auch Emerigon Tom. I. p. 639.

§. 12. Nach welchem Maßstabe ist die Contribution über die Güter zu vertheilen.

Die Gesetze und Gewohnheiten der zur See handelnden Staaten sind in diesem Stücke sehr verschieden. Die Arten den Werth der Güter zu berechnen sind folgende:

1) Der Werth der Ladung wird berechnet nach der Factur, das ist, nach dem Einkaufspreiße mit allen Unkosten bis am Bord. Unter den Unkosten ist keine Assecuranz-Prämie begriffen. Das zeigt schon der Begriff des Worts Unkosten *h*). Hierbey ist noch zu bemerken, daß

h) Hamburgische Assecuranz- und Havarei-Ordnung. Tit. XXI. Art. 8. Diese Regel, nach welcher die Waaren nach den Einkaufspreißen contribuiren, scheint mir die sicherste zu seyn; denn wenn gleich, wie das oft der Fall ist, die Waare auf den verlierenden Markt kömmt, oder eine Waare, die im Einkaufe 10000 Rthl. kostet, für 9000 Rthl. wieder verkauft wird, so muß solche dennoch von 10000 Rthl. contribuiren, mithin von 1000 Rthl. mehr als gerettet worden, daher es billig ist, daß, wenn solche zu 11000 Rthl. verkauft wird, auch der Gewinn frey ausgehet. Zu bemerken ist indeß, daß, wenn die Waare beschädigt geliefert wird, der Eigenthümer von so viel weniger, als die Waare durch die Beschädigung am Werthe verloren hat, contribuiret. An manchen Orten müssen die Empfänger der Waare

daß in Hamburg nach der Praxis Gold und Silber, gemünztes und ungemünztes, nur für die Hälfte ihres Werthes contribuiren *i*).

2) Die Waare wird in jedem Falle berechnet nach ihrem Werthe am Löschplatze, nach Abzug der Fracht, Zoll und sonstigen Kosten daselbst *k*).

3) Der

Waare ihre Facturen produciren, auch wohl die Richtigkeit derselben beeidigen; daß erstere Gewohnheit auch in Hamburg eingeführt werden könnte, wäre zu wünschen, allein es hat in Hinsicht des Umfanges und der Art der Handlung so viele Bedenklichkeit, daß das Gute welches dadurch bewirkt werden könnte, mit dem daraus erwachsenden Uebel in keinem Verhältnisse stehen dürfte. Um den Werth der Waare auszufinden, läßt in Hamburg der Dispacheur von jedem Ladungs-Empfänger die Aufgabe des Werthes seiner Güter, und vom Schiffer den Werth seines Schiffs und den Belauf der Fracht einfordern.

i) Der Grund dieser, auch in Amsterdam geltenden Observanz, ist wohl, daß diese Effecten schneller und fast jedesmahl gerettet werden, weil der Schiffer solche nahe bey sich hat und vorzügliche Sorgfalt darauf verwendet. Indeß hat diese Observanz kein Gesetz für sich. Dergleichen Gewohnheiten gelten aber bey der Handlung oft mehr, als klare Gesetze. Siehe auch J. A. Park on Insurances. p. 145 sqq.

k) Diese Verordnung enthält das preußische Seerecht Kap. 8. Art. 37. — Das neue preußi-

3) Der Werth der Waare wird berechnet nach der Factur, wenn die Havareigroße unter der Hälfte, nach dem Marktpreiße am Löschungsort aber, wenn die Havareigroße nach vollendeter Hälfte der Reise gemacht wird *l*).

§. 13.

preußische Gesetzbuch Th. 3. Tit. 8. §. 1861. — Auch die hamburgischen Statuten, Tit. 16. Art. 2. Der Güter Werth soll man rechnen als das andere, d. i. das Gerettete, gilt in dem Markte. Die Assec. Ordn. von 1731 hat, wie oben bemerkt, dieß derogirt. — Gleiche Verordnung enthält Ordonance de la marine von Ludwig XIV. Liv 3. Tit. 8. Art. 6. Diese Verfügung ist wohl in der Rücksicht gemacht, daß gerade das zu den Kosten beytragen soll, was gerettet worden ist. Wenn demnach an der Waare gewonnen wird, so bezahlt der Gewinn mit, im Gegentheil aber werden von demjenigen welches verloren, folglich eigentlich nicht gerettet worden ist, auch keine Kosten bezahlt, welches an sich sehr billig ist, nur macht diese Art des Verfahrens mehrere Weitläuftigkeit, auch läßt sich häufig bey der Ankunft nicht bestimmen ob die Waare mit Gewinn oder Verlust verkauft werden kann. Siehe auch Magens Versuch über Assecur. S. 71 u. f.

l) Siehe die Assecuranz-Ordnung der Stadt Rotterdam von 1721. Art. 117. Nach dieser Regel wird in ganz Holland verfahren. — Die Amsterdamer Assecuranz-Ordnung von 1744. Art. 16. will nach diesem Unterschiede die

§. 13. Von den Effecten, welche von der Contribution frei sind.

Die Regel, daß alle in dem Schiffe befindliche Güter zur Havareigroße contribuiren müssen leidet einige Ausnahmen. Zu den Effecten, welche davon befreiet sind gehören hauptsächlich folgende:

1) Pro-

die Vertheilung der Unkosten in den Fällen gemacht haben, wo der Aufenthalt von hoher Hand herrührt. — Diese Verordnungen enthalten die meisten alten Seerechte und einige neuere, z. B. Consolato del mare. C. 95; die schwedische Assecuranz-Ordnung; das im Jahr 1614 von den vereinigten Hanseestädten zu Lübeck promulgirte Schiffrecht. Tit. 8. Art. 1 u. a. m. — Siehe Magens a. a. O. S. 70 u. f. Verwers Anteikeninghe van de Nederlands Zeerechten. p. 109. Die Veranlassung zu dieser Verfügung vermag ich nicht zu ergründen; der Werth der Waare wird nicht mehr wenn die Havarei dem Löschplatze näher als dem Ladungsplatze ist, und nicht vermindert wenn der umgekehrte Fall eintritt; indeß muß doch ein Grund zur Verfügung gewesen seyn; vielleicht hat man in den damahligen Zeiten bey jeder Unternehmung auf sicheren Gewinn rechnen können. Welches auch die Veranlassung gewesen sey, so muß doch, wie sich von selbst versiehet, diese Disposition von denjenigen, die an den Orten wo solche gilt Geschäfte machen, befolgt werden. Lex ita est scripta.

1) Provision des Schiffs und alle Victualien, wie auch die Ammunition des Schiffs, Pulver, Kugeln u. s. w. *m*). Diese dienen zum Nutzen aller welche sich auf dem Schiffe befinden, und sind daher billig von der Contribution ausgenommen, indeß müssen sie ersetzt werden wenn sie geworfen sind. Es ist völlig einerlei, ob die Provision zum allgemeinen Gebrauch, oder zum Behuf einzelner Passagiere eingeschifft ist *n*). Es versteht sich jedoch von selbst, daß die Victualien wirklich als Provision mitgenommen sind, und nicht als Handelsartikel.

2) Klei-

m) Die hamburgische Assecuranz- und Havarei-Ordnung, Tit. XXII. Art. 7. Die hamburgischen Statuten, Th. 2. Tit. 16. Art. 2. — Alle Güter sind pflichtig, den Schaden mitzutragen, ausgenommen Proviant, der zur Unterhaltung und Zehrung mitgeführt wird. — L. 2. §. 2. in fine Dig. ad legem Rhodiam. — Omnium aestimationem fieri visum est *nisi qua consumendi causa imposita forent quo in numero essent cibaria* eo magis, quodsi quando ea defecerint in nauigationem quod quisque haberet, in commune conferret.

n) Nach der Parömie: die zur See sind alle gleich reich, müssen, im Fall der Noth, die Passagiere sogar ihre bloß für sich mitgenommenen Sachen zum Allgemeinen Besten hergeben. — S. Eisenharts Grundsätze der deutschen Rechte in Sprüchwörtern, S. 373 der Ausgabe von 1759.

2) Kleider der Equipage, deren Bagage, ihre Hauer oder Lohn. Der Grund von dieser Befreiung ist, weil diese Sachen nicht willkürlich geladen werden sondern zum nothwendigen Gebrauch dienen. In Hinsicht der Kleidung des Volks und deren Bagage würde es auch hart seyn diesen Leuten die ihr Leben wagen müssen, die Last der Contribution aufzulegen o). Auch die Bagage der Passagiere

o) Hamburgische Assecuranz- und Havarei-Ordnung, Tit. XXII. Art. 7. — Die hamburgischen Statuten, Tit. XVI. Art. 7. verordnen, daß die Equipage für dasjenige, was sie über ihre beschiedene Führung mitnehmen, contribuiren sollen. Dieß ist eine gewisse Portion Waare, welche der Schiffer, auch das Volk, frachtfrei mitzunehmen von der Rhederei Erlaubniß hat. Bey den Reisen in Europa ist das selten der Fall. Die ältern hamburgischen Statuten von 1270, 13. St. Art. 9. — vom Jahr 1292, Titel vom Schiprechte Art. 27. setzen diese Führung fest nach den verschiedenen Bestimmungsplätzen der Reise, z. B. von England ein Sack Wolle u. s. w. Siehe auch des Hrn. Secretair Anderson hamburgisches Privatrecht in den Anmerkungen zu diesen ältern Statuten Th. I. S. 109 u. 344. — Nach den französischen Gesetzen muß die Equipage für alles, was sie außer ihren Kleidern mitnimmt contribuiren, so gut als jeder andere auch. — Emerigon T. I. p. 643. — Es ist

giere ist frey, wenn es Kleinigkeiten sind, sonst aber nicht.

§. 14. Von der Contribution des Schiffs.

Es ist an sich keinem Zweifel unterworfen, daß das Schiff so wohl als die Ladung zur Havareigroße contribuiren muß, aber über die Art, wie das Schiff contribuiren soll, sind die Gesetze eben so verschieden, wie über die Contribution der Güter. Nach der gewöhnlichen Regel, welche in Hamburg, und an den meisten andern Orten gilt, contribuirt das Schiff nach seinem wahren Werthe, wie es aus der See kömmt *p*).

Einige

ist noch zu bemerken, daß die Verordnung des römischen Rechts L. 2. §. 2. in fine D. ad leg. Rhod. welche die Kleider, und sogar den Ring, welchen der Eigenthümer am Finger hat, zur Contribution verurtheilt, nicht mehr in Anwendung ist.

p) Hamburgische Assecuranz- und Havarei-Ordnung. Tit. XXI. Art. 8. Das neue Gesetzbuch für die preußischen Staaten. 3. Bd. Tit. 8. §. 1868 u. f. — In Hamburg gibt der Schiffer gewöhnlich den Werth seines Schiffes auf, sollten indeß die Interessenten der Ladung es verlangen, so müßte durch die Schiffbauer-Alten das Schiff besichtigt und taxirt werden, so wie das mehrmahlen geschehen ist, und fast jedesmahl geschiehet, wenn ein Schiff Hamburg als Nothhafen ge-

 sucht

Einige Gesetze weichen von dieser Regel ab, und lassen das Schiff contribuiren für die Hälfte seines Werthes q).

§. 15.

sucht hat. An den meisten Orten wird diese Taxation jedesmahl gemacht. Zur Contribution kömmt aber, wie in §. 11. gesagt ist, nicht nur der Werth des aus der See gekommenen Schiffs, sondern auch aller Schade, der in der Havareigroße vergütet wird. Z. B. das Schiff wäre 10000 Rthlr. werth, und die gekappten Taue und geschnittenen Seegel betrügen 5000 Rthlr., so müßte das Schiff von 15000 Rthlr. contribuiren, nach eben der Regel die bey der Ladung angenommen wird, und aus ebendenselben Gründen.

q) Ordonance de la marine von Ludwig XIV. von 1681. Tit. 8. Art. 7. — Emerigon Tom 1. p. 650. Hiermit stimmt überein Consolato del mare c. 94. vergl. mit c. 96. — Auch in Livorno contribuirt das Schiff nur für die Hälfte seines Werthes, siehe auch Magens S. 67. u. f. Die Gründe der Gesetzgeber zu dieser Begünstigung des Schiffes sind nicht bekannt, so viel aber ist gewiß, daß diese Regel an diesen Orten noch jetzt befolgt wird. — Das römische Recht enthält nichts weiter hierüber, als daß die Schiffseigenthümer ebenfalls pro rata contribuiren sollen. L. 2. §. 2. ff. ad legem Rhodiam. Dominus etiam nauis proportione obligatus est. — L. 3. D. ad Leg. Rhod. de iactu.

§. 15. Von der Contribution der Fracht.

Die Fracht contribuirt zur Havareigroße in Hamburg und einigen andern Orten von dem ganzen Betrage nach Abzug der Volkshauer und Hafen-Unkosten r). Andere Seerechte enthalten auch hierüber verschiedene Dispositionen. In Frankreich contribuirt die Fracht nur für die

r) Hamburgische Assecuranz- und Havarei-Ordnung, Tit. XXI. Art. 8. Für die Volkshauer wird so viel abgezogen, als das Volk für die Reise verdient hat, oder erhält, ohne Rücksicht ob diese Hauer schon zum voraus bezahlt ist, oder vielleicht erst am Ende des laufenden Jahres bezahlt wird. Der angeführte Art. 8. der hamburgischen Assecuranz-Ordnung sagt eigentlich: "Volkshauer, Lootsgeld und alles was zur kleinen Havarei gehört." Dieß alles faßt der Ausdruck Hafenunkosten in sich. Welche Ursachen die Gesetzgeber bewogen haben, die Fracht nicht zum vollen, sondern nach Abzug der Kosten zur Contribution zu ziehen, vermag ich nicht zu ergründen, da die Kosten nicht weniger zur Erhaltung der Fracht, als zum Besten des Schiffs und der Ladung verwandt sind; wahrscheinlich hat man, da die Fracht an andern Orten so sehr begünstiget ist, es für Hamburg nicht auf das strengste nehmen wollen. — Das ältere preußische Seerecht stimmt im Kap. 8. Art. 32. mit der Verordnung der hamburgischen Assecuranz-Ordnung über die Contribution der Fracht überein. —

Hälfte des Betrags *s*); in Amsterdam contribuirt die Fracht gar nicht und in Rotterdam alsdann, wenn die Fracht mehr beträgt, als der Werth des Schiffes ist *t*). In Livorno contribuirt die Fracht nur für ein Drittheil ihres Werthes *u*).

§. 16.

s) Ordonance de la marine Liv 3. Tit. 8. Art. 7. vergl. mit Tit. du Fret Art. 20. — Den heutigen Gebrauch dieses Gesetzes bezeugt Emerigon Tom. I. p. 650. wenn er sagt: On ne soumet jamais parmi nous à la contribution que la moitié du navire & du Fret. — Das französische Seerecht hat diese Art zu contribuiren vermuthlich der Kürze wegen verordnet, um einer weitläuftigen Abziehung der Kosten u. s. w. überhoben seyn zu können.

t) Dieß beruht lediglich auf einem Gewohnheitsrechte. In Amsterdam wird hierüber nichts bestimmt, so wie überhaupt in den dortigen Gesetzen über die Havareigroße fast gar keine Vorschrift gegeben ist, sondern alles dem Ermessen der Commissarien anheim gestellt wird. Es scheint der Billigkeit entgegen zu seyn, wenn die Fracht, an deren Erhaltung oft eben so sehr, ja oft noch mehr als an dem Schiffe liegt, frey von Bezahlung der Kosten bleibt; es ist indeß einmahl Gebrauch, daher die Ladungseigenthümer nichts dagegen sagen können.

u) Magens S. 68. — Nach Philipp II. Verordnung von 1563, Tit. vom Schiffbruch, Art. 6, soll man alle verlorne und behal-

§. 16. Von dem Orte, wo die Havareigroße regulirt werden muß.

Dieß ist unstreitig der Löschplatz x). Dieß ist der Ort wo der Schiffer die Waare abliefert, mithin

behaltene Güter zusammen rechnen, und den rechten Werth des Schiffs, oder die ganze Fracht, zur Wahl und Willkür des Kaufmanns hinzufügen. Die rotterdammer Assecuranz-Ordnung von 1721 Art. 114. stimmt damit in so fern überein, daß entweder die ganze Fracht, oder das Schiff nach seinem wahren Werthe, welches von beiden am meisten werth ist, contribuiren soll. Die Verordnung Philipps II. scheint aus dem alten Wisbuyschen Seerechte genommen zu seyn, welches im 40. Artikel wörtlich damit übereinstimmt.

x) S. die hamburgische Assecuranz- und Havarei-Ordnung, Tit. XXI. Art. 13. "Wenn einem Schiffe oder Ladung auf der Hinreise einiger Schade zustößt, so kann derselbe an dem Orte, da die Löschung geschiehet, wohl regulirt werden; im Fall es aber daselbst nicht füglich zu thun wäre, soll solches allhier geschehen." Das Gesetz ist zwar etwas dunkel, denn es redet von der Havarei, ohne Havareigroße ausdrücklich zu nennen. Indeß ist an sich klar, daß nur diese darunter verstanden wird. Havarei particulair, oder eigentlich Schade für den Assecurateur, muß in dessen Foro berechnet werden. Die Worte scheinen auch mehr ein zulassendes, lex permissiua, als ein gebie-

mithin Schiff und Ladung außer der Gemeinschaft kommen. Dieser Ort ist gewöhnlich derjenige wohin das Schiff bestimmt ist, es kann aber auch im Nothhafen seyn, den das Schiff gesucht hat. Das letztere geschieht in dem Falle wenn das Schiff unfähig ist seine Reise fortzusetzen, oder aber, wenn die Ladungs-Eigenthümer dem Schiffer die Fortsetzung der Reise untersagen, ihm die volle oder einen Theil der Fracht, nach Maßgabe einer zu treffenden Vereinbarung, bezahlen und über ihre Waaren anderweitig disponiren. An welchem Orte aber auch diese Regulirung geschehen mag, so ist sie den Gesetzen und Gewohnheiten dieses Ortes gemäß einzurichten.

Wenn also z. B. ein Schiff, von der Ostsee nach Bordeaux bestimmt, daselbst mit Havareigroße ankömmt, wird diese in Bordeaux nach französischen Gesetzen und Gebräuchen berechnet, und daselbst bezahlet; möchte aber eben dieses Schiff zu Hamburg, als in einen Nothhafen einlaufen, und die Gemeinschaft von Schiff und Ladung daselbst aufgehoben werden, so wird die Havareigroße nach den hamburgischen Gesetzen und

tendes Gesetz, lex praeceptiua, anzudeuten. Indeß wird es allemahl so gehalten, und die Nothwendigkeit davon erhellet aus der Natur der Sache. Siehe auch EMERIGON Tom. I. p. 652.

und Gebräuchen regulirt und bezahlt. Diese Einrichtung ist 1) billig und der Sache angemessen. Der Schiffer, der Havareigroße hat, ist Creditor, die Ladungs-Empfänger sind Debitores, sie sind also nur ihrem Foro und keinem fremden unterworfen. 2) Nothwendig. Wenn gleich die Ladungs-Empfänger an dem Löschplatz sind, so können die wahren Eigenthümer doch in andern Staaten wohnen. Sollte nun die Havareigroße nicht an dem Löschungsort regulirt werden, so würde jeder das Recht haben, auf sein Forum zu provociren. Alsdann wäre eine gleichförmige und übereinstimmende Regulirung unmöglich, da es wohl sein kann, daß an den verschiedenen Wohnorten der wahren Eigenthümer ganz verschiedene Gesetze gelten.

§. 17. Von dem Processe über die Regulirung der Havareigroße.

Ueber die Regulirung der Havareigroße entsteht selten und fast niemahls Streit, weil dieß Geschäft entweder gerichtlich, oder durch einen vom Staat dazu authorisirten Mann besorgt wird. In Hamburg ist dieß der Dispacheur. Sollte indeß eine Parthey, d. i. der Schiffer oder die Einlader, mit der Regulirung nicht zufrieden seyn, so muß nothwendig die Beschwerde darüber bey dem Gerichte desfalls angebracht und entschieden werden. In Ham-

burg ist die erste Instanz das Admiralitäts-Gericht y).

Ein solcher Streit kann entstehen wenn der Schiffer glaubt, daß ihm der Schade nicht hinlänglich vergütet wird, oder wenn die Einlader meinen, es sey ihnen von dem Schaden zu viel aufgebürdet worden.

y) Das Admiralitäts-Gericht in Hamburg besteht aus dem zweyten oder dritten der Herren Bürgermeister, welche jährlich in dem Vorsitze abwechseln, vier Rathsgliedern, nähmlich zwey graduirten Rechtsgelehrten und zwey kaufmännischen, sechs Kaufleuten und zwey Schiffern. Das Protocol führt der zweyte Secretair des Senats. Es gehören übrigens alle Assecuranz- und Havarei-Sachen vor dieses Tribunal. Ein mehreres hierüber und die Eigenheiten dieses Processes, siehe in Kriegeri Introd. in prax. hamb. cap. I. §. 7 sqq. eingedruckt in Nettelbladt Thesaur. iur. stat. prov. Tom. I. Nr. 5.

Viertes

Viertes Kapitel.

Von der Havareigroße in Beziehung auf das Assecuranz-Geschäfte.

§. 18. Der Assecurateur ist im Allgemeinen schuldig, die Verbindlichkeiten seines Versicherten aus der Havareigroße zu übernehmen.

Der Assecuranz-Contract wird eingegangen, um den Versicherten für allen Schaden, den die versicherte Sache leiden mag, schadlos zu halten, wenn derselbe von der Art ist, daß er nach den Gesetzen des Orts oder des Landes, wo der Contract geschlossen ist, den Assecurateur trifft. Hierunter gehört auch der Schade der durch Havareigroße entsteht. In den hamburgischen Policen werden verschiedene Gefahren aus denen Havareigroße entsteht nahmentlich angeführt, und zu mehrerer Sicherheit die Clausul hinzugesetzt: — "und für alle andere Periculn *a*)." Der Assecurateur muß sich auch an die-

a) S. die am Ende der hamburgischen Assecuranz- und Havarei-Ordnung abgedruckten Formulare der Policen, welche nach der ge-

dieselben Gesetze binden, denen sein Versicherter in Absicht der Havareigroße unterworfen ist. Mithin muß er sich die Regulirung und Dispachirung der Contribution gefallen lassen, wenn sie an dem gehörigen Orte, d. i. der Löschplatz (§. 15.), aufgemacht ist *b*).

§. 19. Einige besondere Rechte, welche dem Assecurateur in Absicht der Havareigroße zustehen.

1) In Hamburg ist der Assecurateur nur dann schuldig, Schaden, der durch Havareigroße entstanden ist, zu bezahlen, wenn derselbe nach

setzlichen Vorschrift des Tit. 1. Art. 1. und Tit. 23. Art. 4. allemahl gebraucht werden müssen. S. auch Hrn. Hofr. Runde deutsches Privatrecht. §. 213.

b) Magens S. 74. Emerigon T. 1. p. 659. Uebrigens haben die Schiffs- und Ladungs-Interessenten sich wegen der Contribution unter einander zu berechnen, und jeder Einzelne hält sich dann an seinen Assecurateur. S. Lübeck *de auariis* cap. 2. n. 3. wo es heißt: Assecurator primario non conuenitur, sed dominus mercium, qui merces in mari saluas habet. Verum quicquid hic praestitit, Assecurator ipse refundere tenetur. — S. auch Baldasseroni delle Assecurazione maritime. T. III. Tit. 7. §. 10 sq. Langenbeck in seinen Anmerkungen zum hamburgischen Schiff- und Seerecht. S. 196 u. f.

nach Abzug der Provision des Dispacheurs über 3 pr. C. von der versicherten Summe beträgt c). Wäre die gezeichnete Summe z. B. 10000 Rthl. und das Contributions-Quantum nach Regulirung der Havareigroße betrüge 310 Rthl.; die Provision des Dispacheurs aber machte pro rata der versicherten Waaren 10 Rthl. aus, so blieben nach deren Abzug noch 300 Rthl., welche der Assecurateur dem Versicherten nicht wieder ersetzt.

2) Der Assecurateur ist nicht verpflichtet, die Havareigroße von einer höhern Summe zu bezahlen, als von derjenigen, wovon sein Versicherter wirklich contribuirt, wenn er auch auf eine höhere Summe gezeichnet hätte d).

§. 20.

c) Hamburgische Assecuranz- und Havarei-Ordnung, Tit XXI. Art. 7. Die Koppenhagner Assecuranz-Compagnie bezahlt, nach ihrer im Jahr 1746 erhaltenen Octroi, ebenfalls nur dann Havareigroße, wenn solche über 3 procent ausmacht. S. Magens S. 1047 u. f. Nach dem französischen Seerechte, s. Ordonance de la marine Tit. des assurances Art. 47, bezahlen die Assecurateurs Havareigroße, wenn solche über 1 procent ist.

d) Hamburgische Assecuranz- u. Hav. Ordnung, Tit. XXI. Art. 7. Z. B. eine Waare hätte von 8000 Rthl. zur Havareigroße contribuirt à 5 pr. C. 400 Rthl., und es wären 10000 Rthl. darauf

§. 20. Binnen welcher Zeit muß der Assecurateur Schaden von Havareigroße bezahlen?

Hier gelten dieselben rechtlichen Grundsätze, welche in allen übrigen Schadensfällen, auch außer der Havareigroße, zur Anwendung kommen, deren Erörterung aber die Grenzen dieser Abhandlung sehr überschreiten würde. Es ist hier nur zu bemerken, daß auch der Schade durch Havareigroße in Hamburg zwey Monate, nachdem solcher den Assecurateurs gebührend bekannt gemacht (angedient) worden, bezahlt werden muß, wenn die Havareigroße in der Zeit schon regulirt ist *e*). Im übrigen gilt auch von der Contribution zur Havareigroße in Hamburg dieselbe Verjährungszeit, welche den übrigen Schadenforderungen an die Assecurateurs gesetzt ist: nähmlich

darauf versichert, so bezahlet der Assecurateur Schaden von 10000 Rthl. à vier procent, welches 400 Rthl. betragen würde. Angenommen aber, die Contribution zur Havareigroße wäre $3\frac{3}{4}$ procent, welches von 8000 Rthl. 300 Rthl. beträgt, kömmt auf jede 100 Rthl. nur 3 procent Schade, mithin ist der Assecurateur frey (S. die vorhergehende Note), ein Uebel, dem, so lange die Gesetze nicht verändert werden, schwerlich abzuhelfen ist.

e) Hamburgische Assecuranz- und Havarei-Ordnung, Tit. 16.

nähmlich 10 Jahr nach Andeutung des Schadens *f*).

§. 21. Von dem Verfahren, wenn über den Schaden aus der Havareigroße zwischen dem Assecurateur und seinen Versicherten Streit entsteht.

In dem Streit zwischen den Assecurateur und dem Versicherten über zu bezahlenden Schaden von Havareigroße wird auf ähnliche Art verfahren wie in den Streitigkeiten über Schaden von Particulair-Havarei, so wie denn auch nach der Natur der Sache kein Unterschied darin seyn kann. In Hamburg müssen alle Assecuranz-Streitigkeiten zuerst unter gute Männer gegeben werden *g*). Wenn diese keinen Vergleich zu Stande

f) Hamburgische Assecuranz- und Havarei-Ordnung, Tit. 17. Art. 2. Man will bey Schaden von Havareigroße die Befolgung der gesetzlichen Vorschrift, s. Assecuranz- und Havarei-Ordnung, Tit. 17. Art. 1, nach welcher respective binnen ein und zwey Jahren der Schade angedeutet werden soll eine Ausnahme machen, weil es möglich ist daß Versicherte nicht sobald erfahren, daß Havareigroße zu zahlen sey. Dieser Grund ist zwar an sich billig, hingegen ließen sich, meiner Meinung nach, von Seiten der Assecurateurs auch manche Einwendungen dagegen machen.

g) Hamburgische Assecuranz- und Havarei-Ordnung, Tit. XIX. Art. 1.

Stande bringen können, oder der Assecurateur sich bey diesen nicht einlassen will, geht die Sache an das Admiralitäts- und von da an das Obergericht. Die mehrsten Streitigkeiten aber kommen unter Schiedsrichter, welches um so nothwendiger und nützlicher ist, da manche Sachen sich nicht allemahl nach dem strengen Rechte, sondern nur nach Regeln welche Erfahrung und Billigkeit an die Hand geben, entscheiden lassen. Auch würde durch die rechtliche processualische Ausführung eine unvermeidlche, nachtheilige Verzögerung dieser Sachen, die vor allen Dingen schnell beendigt werden müssen, entstehen.

Verbesserungen und Druckfehler.

Wegen der ungewöhnlichen Eile, womit der Druck dieser kleinen Abhandlung betrieben werden mußte, haben sich, besonders in dem dritten Bogen, einige den Sinn verstellende Druckfehler eingeschlichen, welche man den geneigten Leser zu verbessern bittet.

Seite 17. Not. *c.* statt Tit. XXII. Art. 11. lies Tit. XXII. Art. 2.
— 20. am Ende zu den Worten: Actionem directam, sollte angeführt werden: Samuel Stryk Vsus modernus Pandectarum Lib. XIV. Tit. II. §. 8.
— 21. Not. *k.* statt Tit. lies Tit.
— — ebendas. Z. 6. v. u. statt 1702 l. 1782.
— 23. Z. 8. v. u. statt in Contradictorio l. im Contradictorio.
— 34. Z. 12. v. u. fehlt nach den Worten: den gänzlichen Verlust derselben zu verhüten, das Wort oder.
— 39 u. 40 muß allemahl wo das Wort Banco vorkommt, hinzugesetzt werden: Mark, mithin heißt es: Bco. Mrk. 1200 u. s. w.
— 40 in der Note Z. 6. von oben muß es heißen Assecuranz-Prämie.
— 44. Z. 10. v. o. statt Magen l. Magens.
— 47. Z. 6. v. u. statt noch l. nach.

Kleinere und weniger bedeutende Druckfehler, welche die Interpunktation, Verteutschung einzelner Buchstaben u. dergl. betreffen, wird der geneigte Leser von selbst bemerken und verbessern können; auch ist zu bemerken, daß am Ende der Vorrede das Datum nicht den 17. Februar, sondern den 17. März heißen muß.

Hav

extr

nach den

Reid

Franz

— Qu

bey Ja