

Wiener Stadtbibliothek

T

2578

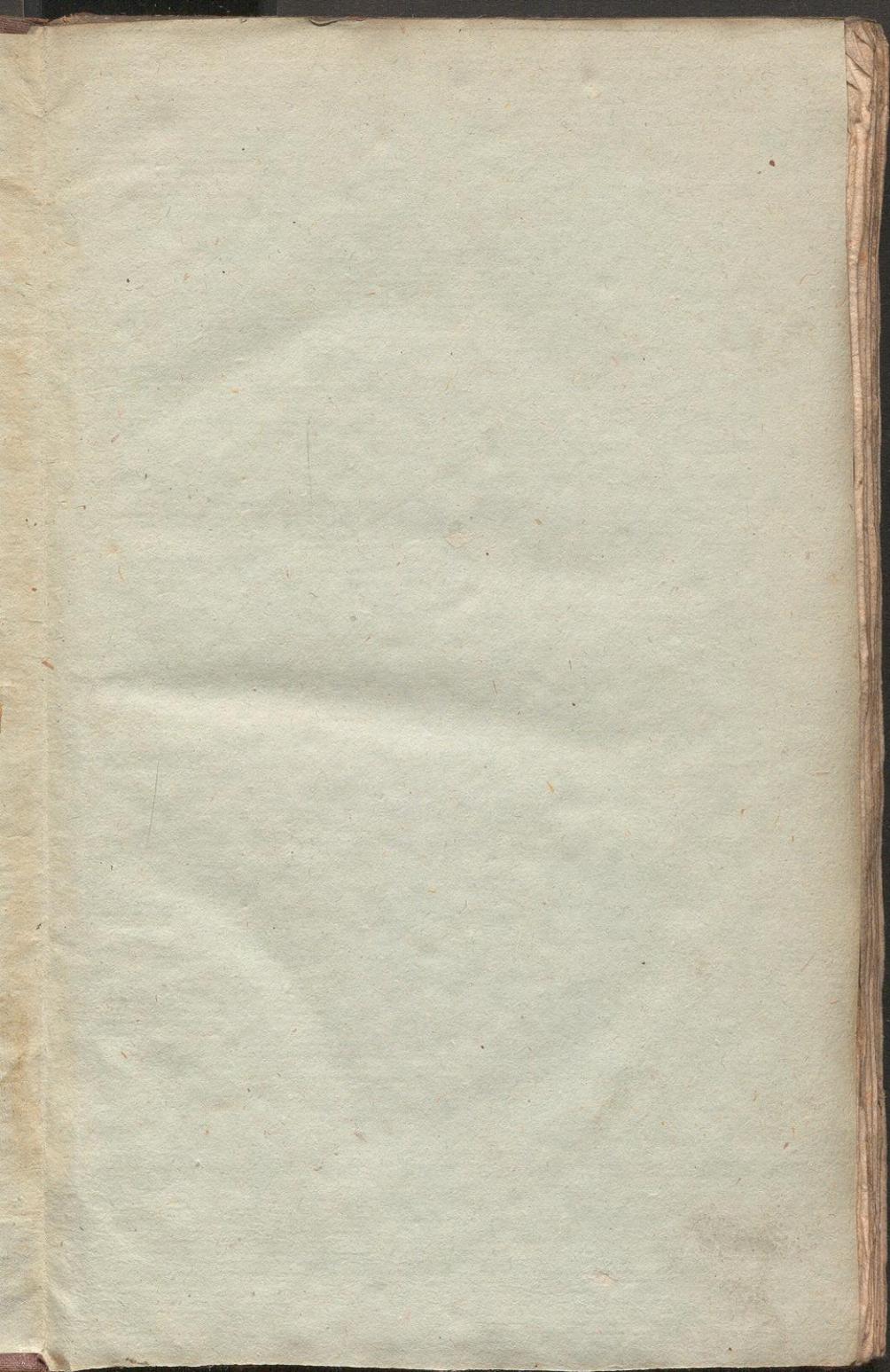
A

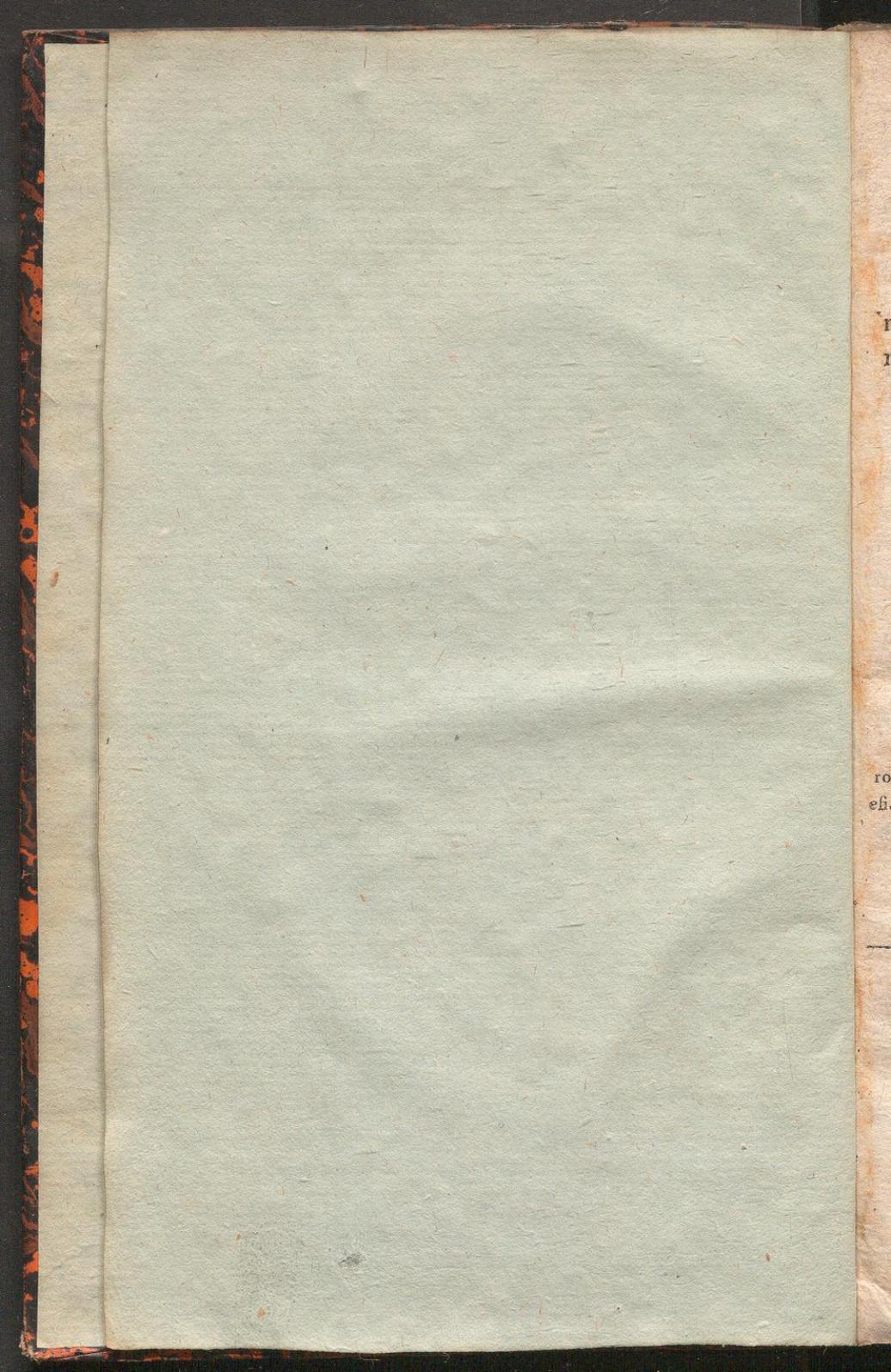


295

I st I $\frac{2}{2}$







Handwörterbuch

zur

Erklärung der eigenthümlichen Benennungen, nautischer Kunstwörter, und anderer Vorbegriffe,

welche in dem

Handels- und Seerechte

vorkommen.

Von

Eugen Kaster,

Professor der allgemeinen Weltgeschichte an der Theologischen, und des Völker- und Seerechts, wie auch der Statistik an der orient. Academie.

W i e n ,

gedruckt bey Christian Friedrich Wappler.

1805.



V o r r e d e.

Die vielen eigenthümlichen Benennungen und Kunstwörter der Nautik, welche in dem Handels- und Seerechte vorkommen, schreiben sich theils aus den Zeiten der Hanfa her, theils sind sie aus der spanischen, italiänischen, französischen und holländischen in die teutsche Sprache übertragen worden. Da diese Benennungen bey Kaufleuten und Schiffern aller europäischen seehandelnden Nationen in den Seegerichten, Affekuranzkammern und Consulaten das Bürgerrecht erlangt haben, und selbst in den neuesten Seegesetzen und dem Seeproceße unverändert beybehalten worden, so müssen sie denjenigen, welche das Handels- und Seerecht studiren, erklärt werden. Al-

lein dies ist mit Unbequemlichkeiten sowohl für den Lehrer, als auch für die Zuhörer verbunden; denn da jener während des Vortrags alle Augenblicke auf ein Wort der Handels- und Seesprache stößt, so muß er mit der Erklärung desselben den Faden des Unterrichts unterbrechen, dessen Anknüpfung aber allzeit lästige Wiederholungen veranlaßt. Und wie leicht können dessen ungeachtet die Zuhörer diese mündliche Erklärungen wieder vergessen! Vergeblich würde sie der Lehrer an Seeegesetzsammlungen, oder andere Repertoria zum Nachschlagen verweisen, da diese selbst in Bibliotheken so selten sind. Dafs aber die Zuhörer dergleichen theure Werke sich anschaffen sollten, kann man ihnen nicht wohl zumuthen.

Da ich mich bestrebe, meinen Zuhörern das Studium derjenigen Wissenschaften, die ich ihnen vorzutragen habe, auf

alle mir mögliche Art zu erleichtern; so habe ich, der erwähnten doppelten Unbequemlichkeit auszuweichen, für diejenigen, welche bey mir das Handels- und Seerecht hören, aus Seegesetzsammlungen und andern Repertorien dies Handwörterbuch zusammengetragen, und um die Zeit, welche ihnen das Abschreiben meines Manuscripts wegnehmen würde, zu ersparen, dasselbe der Presse übergeben. Nun brauche ich die Lehre der Rechte selbst nicht mehr mit häufigen Worterklärungen zu unterbrechen, die Zuhörer dürfen itzt nur, wenn sie sich für das nächste Collegium vorbereiten, die Erklärung der im Vorlesebuche vorkommenden eigenthümlichen Benennungen im Handwörterbuche lesen, und sich merken.

Obgleich ich aber dies Manuaie nur zum Gebrauche meiner Zuhörer herausgegeben habe, so wird man doch auch einsehen, dass es vielen andern Personen, be-

sonders aber Kaufleuten, Seefahrern, Factoren, Commissionären, Handelscorrespondenten, Senfalen, Notarien; allen beym Seewesen in Seeplätzen angestellten Beamten bey Commerzkollegien, Affekuranzkammern, Handelsgerichten etc.; Consuln, Beamten bey Gesandtschaften; in den Departements der auswärtigen Geschäfte etc.; selbst gebildeten Zeitungslesern zum nützlichen Gebrauche dienen könne.

Anfangs wollte ich auch die Erklärungen der meisten eigenthümlichen Benennungen des Wechselrechts, weil es zum Handelsrecht gehört, beyfügen; allein von jeher ein Feind von unnützen Büchervervielfältigungen, änderte ich meinen Entschluß, als ich mich erinnerte, daß wir schon Handwörterbücher des Wechselrechts haben, worunter das von dem Wiener Merkantil- und Wechselgerichts-Rathe Hrn. v. Zimmerl besonders brauchbar ist. Dafür habe

7
ich aber andere zum Handels- und Seerechte nöthige Vorbegriffe aufgenommen.

Sollte die in unsern Staaten ganz vernachlässigte aber höchst nothwendige positive Völkerrechtsgelehrtheit Interesse gewinnen, und ich auf dieser noch unbetretenen Bahn Unterstützung finden, so habe ich mir vorgenommen, ein Repertorium des ganzen europäischen Völkerrechts auszuarbeiten. In den Quellen dieses Völkerrechts den öffentlichen Tractaten, dem Herkommen sind die rechtlichen Bestimmungen desselben über einzelne Punkte freylich zu finden. Der Staatsmann, welcher den Auftrag hat, Rechte zu deduciren, wird aber oft viele Behelfe, die er benutzen könnte, ignoriren, eben weil diese in hundert Tractaten und andern Staatsacten zerstreut sind.

Ich werde demnach unter alphabetisch

geordneten Rubriken alles zusammenstellen, was über eine jede in den Tractaten und andern Staatsacten zerstreuet erscheint. Eben so gedenke ich die andere Quelle des europäischen Völkerrechts: das Herkommen und die Analogie unter Rubriken zu bringen; bey jeder werde ich nämlich die Fälle sammeln, welche daselbe begründen.

Bey dieser Arbeit habe ich die Absicht, einem diplomatischen Bedürfnisse abzuhelfen; dem Staatsmanne, besonders aber dem Cabinetsdeducenten den Gebrauch der völkerrechtlichen Quellen zu erleichtern. Ob und in wiefern aber das Werk meiner Absicht entsprechen werde, überlasse ich billigen Kennern zu beurtheilen, wenn das Werk erscheinen wird.

Wien den 1. Juny 1805.

Der Verfasser.

Abandoniren.

Franz. *Abandonner, Delaisser.*

Holl. *Abandoneeren.*

Span. *Abandono.*

Dies im Affekuranzfache sehr gebräuchliche Wort heistt genomene oder sonst verunglückte Schiffe und Güter an den Affekuranten abtreten. Wenn der Befrachter Schiff und Güter, welche ihm versichert worden sind, durch Schiffbruch, Strandung, Wegnahme, Raub &c. verloren hat, so muß er den Verlust seinem Affekuranten durch das Handelsgericht, oder wo keines ist, durch einen Notar mittels einer förmlichen Acte anzeigen, oder wie die Kaufleute sagen, *andienen* lassen, worin er zugleich jenem eröffnet, daß er ihm die verlornen Güter *abandonire* (abtrete), und nach überlieferten Beweisurkunden von ihm die Bezahlung der in der Polize angegebenen Summe begehre. Die Abandonirung gänzlich verlornen Waaren ist hier nur eine Formalität, welche aber die Seegesetze fordern; doch bekömmt die Abandonirung einen Gegenstand, wenn nämlich bey einer Haverey oder Verunglückung eines Schiffes

noch Waaren gerettet werden, die aber der Affekurirte nicht behalten will, weil sie beschädigt sind, so kann sie dieser nach den Seerechten *abandoniren*, d. i. dem Affekuranten abtreten, und sich mit diesem dahin vergleichen, dafs er ihm den Schaden nach Taxirung desselben ersetze. In den meisten Staaten, England ausgenommen, ist die Zeit bestimmt, welche der Versicherte abwarten mufs, ehe er *abandoniren* darf, nämlich 2 auch 6 Monate hernach, als er dem Affekuranten die Anzeige von seinem Unglücksfalle gemacht hat.

Abatelement.

Dies ist ein unter den Franzosen in den Levantischen Stapelstädten (Echelles du Levant) gebräuchliches Wort. Es bedeutet den richterlichen Spruch des Consuls, Kraft dessen den Kaufleuten von der Nation aller Handel unterlagt wird, wenn sie ihren geschlossenen Kauf verschweigen, oder die Waaren und deren Preis nicht recht angeben, oder sich weigern ihre Schulden zu bezahlen.

Abgieren.

Franz. *S'alarguer*.

Das Wort kömmt von dem plattdeutschen *Gieren* her, und heisst: das Schiff von ei-

nem Orte entfernen. So sagt man auch im Gegenverstande: auf etwas *zugieren*.

Ablagerplätze

Sind beym Transithandel diejenigen Orte, wo die nach verschiedenen Gegenden bestimmten, oftmals miteinander verladnen Waaren abgeladen, und sodann an andere Fuhrleute oder Schiffer zum weitem Transport abgegeben werden. Zu diesem Ende hat man auf diesen Ablagerplätzen Spediteurs, welche die Waaren in Empfang nehmen, und für die fernere richtige und sichere Verladung sorgen müssen.

Ablieferungsprämie

Ist beym Actienspiel die Summe Geldes, welche der Käufer dafür giebt, das er sich die Freyheit vorbehält, beym nächsten Riscontro (Abrechnung) die Papiere für den abgedeten Preis nehmen, oder nicht nehmen zu können.

Abmachen.

Engl. *Adjustement*.

Heist im Affekuranzwesen den Schaden auf einer Polize, wenn es erwiesen ist, das Schiff oder Ladung verloren sind, zu gewis-

fen Procenten agnosciren, und solchen auf eine bestimmte Zeit zu bezahlen, sich verbindlich machen. Der Asssekurant, welcher dies thut, darf hernach weiter keinen Beweis des Verlustes fordern, sondern muß bey Ablauf der Zeit bezahlen. Sobald der Asssekurant eine Abmachung oder ein Versprechen, den Schaden, die Haverey etc. zu vergüten, unterzeichnet hat, wird es eine gewisse Schuld, und es kann bey der Klage Bürgschaft gefordert werden.

Abtackeln.

Fr. *Desequiper, Desagréeer, Desarmer.*

Heißt in der Seefahrt, wenn man die Schiffe besonders zu Winterszeit in den Häfen auflegt, die Taue, Segel, und andere Geräthschaften davon abnimmt, und bis zur künftigen Fahrt verwahrt.

Accastillage

Wird das Vorder- und Hintercastell an einem Schiffe genannt. Ein accastillirtes Schiff ist ein mit beyden Castellen versehenes Schiff.

Actienzettel

Sind Dokumente über gewisse zu einer Spekulation hergeschoffene Geldsummen, de-

ren Inhaber pro rata an dem durch die Speculation gemachten Gewinn Antheil nehmen. Der durch die Unternehmung erlangte Gewinn, welcher von Zeit zu Zeit unter die Inhaber der *Actien* als ein Interesse für ihr hergeschaffenes Capital vertheilt wird, heist der *Dividend*.

Actienhandel

Wird getrieben, wenn die *Actienzettel* von den Inhabern derselben wieder verkauft werden. Der Verkauf und Uebertrag geht aber erst dann wirklich in Erfüllung, wenn das Papier in den Büchern der Compagnie auf den Namen des Käufers umgeschrieben worden ist. Es kann auch nicht auf den Fuß wie ein Wechsel durch bloßes Indossiren an einen andern übertragen werden.

Actienspiel

Wird in England, Holland und Frankreich der eingebildete Handel mit *Actien* genannt; denn diejenigen, welche diesen treiben, besitzen das Papier nicht wirklich, sondern spielen oder wetten nur auf dessen Curs. Dies Actienspiel ist zwar allenthalben bey Strafe verboten, dauert aber doch noch immer vornehmlich zu Amsterdamb und London fort, weil die Leute, welche diesen Handel treiben, schwerlich überwiesen werden können.

Actionnaire, Actionniste.

Das erste Wort heisst in Frankreich, das andere in Holland einen *Actieninhaber*.

Activhandel

Wird der Handel genennt, welchen ein Volk selbst treibt, wenn es nämlich seine eigene Producten mit einheimischen Schiffen verführt, und die auswärtigen ebenfalls selbst abholt.

Admiral.

Wahrscheinlich ist dies Wort zu den Zeiten der Kreuzzüge aus der Levante gebracht worden. Bey den Persern, Arabern, und Türken hiefs überhaupt *Amiral* der Anführer einer Armee und Flotte. Die Byzantiner, die oftmals Händel mit den Arabern zur See hatten, fiengen bald an, die Commandanten ihrer Flotten *Ameralios* zu nennen, von welchen die Occidentalen das Wort bald annahmen.

Admiralität

Ist bey Staaten, welche eine Seemacht haben, ein Collegium, welches das ganze Seewesen zu verwalten hat. Es besteht aus dem Admiral, Viceadmiral, Contreadmiral und

andern hohen Seeofficiers, Räthen und Bey-
sitzern. Die Admiralität muß für die Sicher-
heit zur See und in den Häfen sorgen; sie
muß Kriegsschiffe ausrüsten, um die Kauffahr-
teyschiffe wider den Feind und die Seeräuber
zu beschützen, u. d. m.

Admiralitätsgerichte

Haben im Namen der Admiralität die See-
rechte auszuüben; sprechen denen, welche un-
ter ihre Gerichtsbarkeit gehören, in Seesachen
Recht; erkennen über Scheiterungs-, Stran-
dungs- und Schiffbruchsfälle, über Havereysa-
chen und Hafenangelegenheiten; besonders ha-
ben sie in Kriegszeiten zu untersuchen, ob die
Wegnahme einer Prise recht - oder unrechtmä-
ßig geschehen sey, daher sie auch *Prisengerichte*
genannt werden.

Admiralitätsrechte.

So nennt man diejenigen Abgaben, wel-
che einem Admiral in allen Häfen und Oer-
tern seiner Dependenz entrichtet werden.

Admiralschaft

Heißt beym Seewesen die Vereinigung
mehrerer Kauffahrteyschiffe unter einer Convoy

oder Flotte, um dem Feinde desto sicherer zu widerstehen. Derjenige, welcher die Admiralschaft bricht, muß für allen daher rührenden Schaden stehen.

Advisbrief.

Damit der Schiffer wisse, wem er die Güter liefern soll, und der Correspondent, daß sie ihm vom Befrachter übersendet werden, so muß der Correspondent davon Nachricht erhalten. Diese Nachricht führt den Namen *Advisbrief*, und enthält zugleich eine genaue Beschreibung der übermachteten Güter. Sobald der Schiffer dem Correspondenten den *Advisbrief* übergiebt, muß die Fracht bezahlt werden.

Advisjacht

Ist ein kleines, leichtes Schiff, das wohl besegelt ist, dessen man sich nur von einem Orte zum andern, Briefe und Nachrichten geschwind zu überbringen, bedient.

Afrikanische Compagnien.

Unter diesem Namen haben sich besonders die *Englische*, *Französische* und *Portugiesische* berühmt gemacht. 1588 stiftete die *Königin Elisabeth* eine *Compagnie* zum Han-

del nach Afrika, die Anfangs aus 35 Kaufleuten bestand, nachher sich sehr vergrößerte, und den Namen der *Afrikanischen Compagnie* erhielt. 1752 wurde sie aufgehoben. Zu der *Französisch-Afrikanischen Compagnie* (Compagnie royale d'Afrique) wurde zwar 1696 der erste Grund durch ein ausschließliches Privilegium gelegt; allein eigentlich bekam sie erst durch das Edict von 1741 ihre vollkommene Einrichtung. Sowohl diese, als auch die *Senegal-Compagnie* sind von dem National-Convente aufgehoben worden. Bey der Gründung der *Portugiesisch-Afrikanischen Compagnie* von 1724 gieng die Hauptabsicht auf die Lieferung der Schwarzen in die Colonien Brasiliens.

Agens de change

Werden in Frankreich die Mäckler genannt, welche Vermittler beym Handel mit Wechselbriefen und Commerzpapieren abgeben, da wo Kaufmannsbörsen sind. Zufolge einer Verordnung des National-Convents sind 25 *Agens de change* für Paris angestellt worden, von welchen ein Theil zu Bank- und Wechselnegoce, der andere zu Geld- und Metallumsatz diente. Unter der königlichen Regierung waren ihrer 60.

Angarien.

So heißen die Dienste, welche Privatschiffer auf Befehl der Obrigkeit dem Staate, wenn sie ihrer nöthig hat, erweisen müssen.

Ankergeld

Fr. *Ancrage*

Ist die Gebühr, welche von den Schiffern bezahlt wird, die in einem Hafen oder auf einer Rhede Anker werfen.

Ankerrecht

Heißt das Befugniß, auf eines andern Staates Ufer ohne Entgeld die Anker einzuwerfen, welches sonst ohne Erlegung eines gewissen Ankergeldes nicht erlaubt ist.

Anlaufen.

Wenn ein Schiffer in einem oder mehreren Häfen Güter ausladen, solche verkaufen, und andere an Bord nehmen darf, so wird dies Einlaufen in diese Häfen im Asssekuranzfache *Anlaufen* genannt. Die wieder eingenommenen Güter müssen aber die Stelle der ausgeschiffen ersetzen, d. i. nicht mehr betragen; in welchem letztern Falle die Asssekuranten

auch für die Gefahr stehen, die diesen Gütern zustoßen kann.

Antackeln

Fr. *Garnir un vaisseau*

Heißt bey der Schiffahrt ein Schiff in se-gelfertigen Stand setzen, d. i. selbes mit allen Tauen, Wänden, Raaen, Blöcken, Segeln, Ankern und andern Sachen, welche zu einer Reise nöthig sind, versehen.

Artikelbriefe.

Hierunter versteht man alle Verordnungen, welche die Kriegszucht, Polizey, und überhaupt den ganzen Seediens, sowohl auf Kriegsflotten als auch auf einzelnen Kriegsschiffen, betreffen.

Asssekuranz

Fr. *Afsurance*

Holl. *Afsecurantie*

Engl. *Insurance*

Span. *Securos*

Ital. *Afsicuramento*

Ist ein Vertrag zwischen zwey Personen oder Partheyen, vermöge dessen sich die eine verbindlich macht, für eine grosse Summe der andern den Schaden oder Verlust zu ersetzen, welchen ein Schiff oder die darauf ge-

ladenen Güter durch verschiedene Zufälle, es sey durch Sturm, Schiffbruch, Strandung, Anstossen, Ansegeln, Auswurf, Feuer, Wegnehmung und dergleichen Unglücksfälle, leiden. Es giebt verschiedene Arten der Affekuranzverträge; einige werden nur auf die Waaren, die ein Schiff an Bord hat; andere auf *Casco* und Schiffsboden, Geräthschaften, Lebensmittel; noch andere auf die Hinreise oder Herreise; andere auf eine bestimmte Zeit geschlossen. Es giebt auch Affekuranzen, welche man geheime oder ungenannte heisst, weil sie auf Rechnung eines Ungenannten errichtet sind. Sie werden durch Correspondenzen, bey den Ausländern auch zu Kriegszeiten gemacht.

Affekurant, Affekurirer

Fr. *Afseureur, Afsecurateur*

Wird derjenige genannt, welcher dem Eigenthümer der zur See weggehenden Güter oder Schiffe gegen den Empfang einer gewissen Summe garantirt.

Affekurirter

Fr. *Afsuré*

Ist derjenige, welcher die Güter und das Schiff für die bezahlte Summe in Sicherheit gesetzt hat.

Asssekuranz - Compagnie.

In grossen Seestädten giebt es Banquiers , Kaufleute und andere Privatleute , die sich vereinigt und zur Unternehmung des Asssekuranz - Geschäftes einen Fond zusammengelegt haben. Eine solche Gesellschaft wird *Asssekuranz - Compagnie* genannt.

Asssekuranzkammer

Heist das Gericht, welches alle Streitigkeiten zwischen den Asssekuranten und Asssekurirten entscheidet. Wo kein solches Gericht ist, werden die Streitigkeiten entweder durch eine von der Obrigkeit niedergesetzte Commission, oder wie es oft der Fall ist, durch einen von beyden Theilen ernannten Schiedsrichter, der von Kaufleuten gewöhnlich der *gute Mann* genannt wird, entschieden. In den *Asssekuranzkammern* werden auch die *Asssekuranzpolizen* errichtet; wo keine *Asssekuranzkammern* sind, kann man sie auch durch Notarien oder unter Privatunterzeichnungen machen; wo Consuls sich befinden, werden sie in der Consulatskanzley, in Gegenwart zweyer Zeugen, errichtet.

Asssekuranzpolize,

Nicht *Asssekuranzbrief*, wie einige unrichtig sagen, ist die über den *Asssekuranzvertrag*

ausgefertigte Urkunde, welche der *Affekurirte* von dem Asskuranten bekömmt.

Asskuranzprämie

Fr. *Prime*

Heißt die Summe Geldes, welche der Asskurant von dem Asskurirten empfängt. Sie beträgt 7—8—10—12 und mehrere Procen-
te, nach Beschaffenheit der Gefahr.

Assiento

Ist ein spanisches Wort, und bedeutet einen Vertrag; aber eigentlich versteht man darunter den berühmten *Assiento-Tractat* zwischen England und Spanien, Kraft dessen die Afrikanische Compagnie von England nach den spanischen Besitzungen in Amerika Neger-
slaven bringen konnte. Schon unter Philipp IV. und Karl II. hatten die Engländer diesen Handel, und ihre Schiffe, worin die Slaven überbracht wurden, hießen *Assientoschiffe*. Da aber die Engländer dabey vielen Schleichhandel trieben, und solches Anlaß zu vielen Streitigkeiten, und selbst zu einem Kriege gab, so wurde dieser Vertrag 1750 aufgehoben, und weil er noch nicht ganz zu Ende war, von Spanien an England eine Vergütungsumme bezahlt.

Avanture

Ist ein Seehandlungswort, dessen man sich bedient, wenn man das *grosse* hinzufügt. Geld auf *grosse Avanture* legen, heist Geld mit grossem Profit auf Schiffe legen, oder auch Waaren auf *grosse Avanture* einem Schiffer auf die Condition mitgeben, das dieser bey seiner Zurückkunft dem Kaufmanne die Waaren deswegen nach einem sehr hohen Anschlag bezahlen solle, weil der Schiffer, wenn er diese Waaren verliert, dafür nicht responsible ist. (Siehe den Artikel: *Grosse Avanture Contract.*)

Avanturiers.

So nennen die Engländer diejenigen, welche in den Compagnien, die zur Etablirung ihrer Amerikanischen Pflanzungen aufgerichtet sind, Actien nehmen, weil sie ihr Geld so zu sagen auf *Avanture*, in Hoffnung des Nutzens, den sie durch Dividenden davon ziehen sollen, anlegen.

Avanturschiff

Nennt man ein Kauffahrteyschiff, welches an einer Küste unerlaubten Handel treibt, über die sich das Monopol einer Handlungskompagnie erstreckt. Weil es sich der Gefahr aus-

setzt, von den Wachschiffen weggenommen zu werden, heist es *Avanturschiff*.

Aufbringen eine Prise

Sagt man, wenn von einer kriegführenden Macht ein Schiff auf der See weggenommen, und nach einem Hafen gebracht wird, damit das Admiralitätsgericht über die Rechtmäßigkeit der Wegnahme erkennen, oder nach der Seerechtsprache es für *eine rechtmäßige Prise* erkläre, wenn es dem Feinde gehört, oder sich nicht durch seine Pässe, und andere Schiffsurkunden als Neutral ausweisen kann. Das Schiff, welches eine Prise gemacht hat, heist der *Aufbringer* (der Captor).

Auflegen

Bedeutet bey der Schifffahrt so viel, als die Schiffe zum Ueberwintern in den Hafen bringen, damit sie bis zur bequemen Abfahrtszeit in Sicherheit liegen können.

Ausreedung, Ausrhedung, Ausreudung

Vom Italiänischen Arredare begreift alles, was nicht nur zur völligen Ausrüstung eines Schiffes selbst nöthig ist, was das Schiff als

Schiff erfordert, als Masten, Taue, Segel etc. sondern auch alles dasjenige, was der auf dem Schiffe befindlichen Personen halber zur Reise angeschafft werden muß; das Erste wird eigentlich unter *Tackelage*; das andere unter *Ausreudung* begriffen.

B.

Baak

Fr. *Armaque.*

Heißt bey der Seefahrt ein gewisses Zeichen, als etwa ein großes Stück Holz, Kork oder eine mit eisernen Reifen wohl verwahrte und mit einer Kette oder einem Tau an einen großen Stein oder ein Stück von einer zerbrochenen eisernen Kanone, die man auf den Grund des Wassers versenkt hat, gebundene Tonne, welche auf dem Wasser schwimmt und andeutet, wo entweder die von einem oder dem andern Schiffe abgehauenen oder verlassenen Anker im Grunde liegen, oder wovon sich die Schiffe sonst in Acht zu nehmen haben. Es giebt noch andere Arten von Baaken, als Masten, Pfähle und Bäume, die an sichtbaren Orten aufgerichtet werden.

Baaken-oderTonnengeld

Fr. *Droit de Balise*

Ist diejenige Abgabe, welche die Schiffe zur Unterhaltung der Baaken erlegen müssen, und zur kleinen oder ordinären Haverey gerechnet wird.

Backert

Holl. *Bagger*

Ist in den Seestädten ein Schiff, auf welchem eine Maschine ist, womit man in den Häfen, Anfuhrten und Gräben den Schlamm und Sand ausschöpft, um ihnen dadurch die gehörige Tiefe wiederzugeben. Es besteht diese Maschine aus einem Schöpfrad mit Eimern, welche auf den Grund reichen und den Schlamm erheben; es ist an einem Getriebe fest, welches durch Menschen oder Pferde umgetrieben wird.

Ballast

Fr. *Quintelage, Lest*

Heißt eine gewisse Menge Steine oder Sand, welche die Schiffer, wenn sie nicht die völlige Ladung haben, und also das Schiff nicht schwer genug ist, unten auf den Boden desselben legen, damit es im Laufe gerade gehen könne. Dieser Ballast ist nun oft der dritte oder

vierte Theil, auch wohl die Hälfte der Ladung. Je tiefer ein Schiff an den Seiten ist, desto mehr hat es Ballast nöthig. Alle zwey Jahre müssen die Schiffe mit neuem Ballast versehen werden. Es ist in den Seegesetzen bey schwerer Strafe verbothen, den alten in die Häfen oder Rheden auszuwerfen. Dazu sind den Schiffern gewisse Oerter angewiesen.

Banco.

Fr. *Banque.*

Darunter versteht man einmal den Verkehr, und das Gewerbe mit Geld, welches man von Platz zu Platz durch Correspondenten und Commissionärs mittels der Wechselbriefe remittiren läßt. Auch heist man den öffentlichen Ort, wo sich die Banquiers versammeln ihr Commerz zu beschicken, *Banco* oder Börse. Siehe diesen Artikel.

Banco, Giro, Zettelbank, Banco di depositi

Wird ferner ein durch öffentliche Autorität in großen Handelsstädten errichtetes und privilegiertes Haus genannt, in welches die Banquiers, Kaufleute oder auch andere Partikuliers ihre Gelder theils zur Verwahrung

wegen größserer Sicherheit, theils zur Bequemlichkeit um des vielen Auszahlens überhoben zu seyn, niederlegen, und hernach demjenigen, welchem sie schuldig sind, von solchen Geldern eine gewisse Summe zu-, von ihrer Rechnung aber abschreiben lassen; da hingegen ihnen von andern auch wieder dasjenige, was sie von ihnen zu fordern haben, zugeschrieben wird. Weil man nun dieses beständige Ab- und Zuschreiben, im Italiänischen ein *Giro* (Umlauf) heist; so nennt man dergleichen Bank eine *Girobank*. Und weil baares Geld zur treuen Hinterlegung daselbst hingegeben wird; so heist sie auch *Banco di Depositi*. Solcher Banken waren 4 in Europa, jetzt noch 3, zu Amsterdam, Hamburg, Nürnberg; die zu Venedig hat aufgehört. In London, Genua und Stockholm sind zwar auch solche Banken; aber doch in einigen Stücken unterschieden. *Zettelbanken* geben denen, welche Geld hineinlegen, Bankzettel oder Noten von einem gewissen Belauf auf die eingelegte Summe, welche jeder, der diese wieder zur Bank bringt, sich realisiren lassen kann. Eine *Girobank* hat vor der *Zettelbank* den Vorzug, daß mittels der Abschreibung von einer Rechnung auf die andere die Summe, welche bezahlt werden soll, auf einmal berichtet wird. Die *Zettelbank* hat wieder vor jener die Bequemlichkeit voraus, daß die Umschreibung nicht nothwendig an dem Orte, wo die Bank

sich befindet, geschehen muß, sondern daß durch bloße Zustellung oder Uebersendung der Banknoten der Empfänger, wenn er auch weit vom Institute entfernt ist, dennoch freyer Besitzer von so viel Geld wird, worauf die Noten lauten.

Bancoactien

Sind Scheine, daß der Vorzeiger derselben zu dem Fond der Bank eingelegt habe, oder in die Rechte eines andern, der mit eingelegt hat, getreten sey.

Bancoagio.

So wird das Aufgeld genannt, welches auf die in den öffentlichen Banken eingehenden und auszuzahlenden Kapitalien gelegt ist. Wegen des *Agio* des Hamburger Bancogeldes ist zu merken, daß unter *Bancoagio* und unter *Agio* auf Bancogeld ein Unterschied sey. *Bancoagio* ist entweder das kleine *Agio* für eingebrachte Summen, oder das große *Bancoagio*, nach diesem that die Bank 1 für tausend gut. Wollte aber einer Species aus der Bank wieder herausnehmen, so mußte er $1 \frac{2}{3}$ für tausend oder das große *Bancoagio* gut thun. In Hinsicht auf das *kleine Agio* ist eine andere Einrichtung erfolgt, wo die Mark fein Silber zum Maassstab eingeführt ist.

Bancogeld

Ist dasjenige, welches nur im Banco angenommen wird, zum Unterschiede des Courant oder der täglichen Zahlung herumlaufenden gangbaren Geldes. Es besteht in harten, vollwichtigen Silbermünzen, in Species. *Agio* auf Bancogeld wird alsdann aufgegeben, wenn man *Bancogeld* gegen allerhand anderes Geld einwechselt.

Bancorecht

Begreift überhaupt alle den öffentlichen Banken zustehende Rechte, Freyheiten, und Vorzüge, z. B. das ein solches Bancohaus als ein öffentlicher und unverletzlicher Ort, und so auch die darin deponirten Gelder als heilige Hinterlegungen betrachtet werden; für welche ein ganzes Land oder Stadt gut sagt, und demjenigen, der sein Geld hineingelegt hat, für allen Schaden steht, das, wenn selbes auf irgend eine Art verloren gehen sollte, das Land oder die Stadt es zu ersetzen verbunden ist. Ein anderes Vorrecht haben die Banken, das auf die denselben anvertrauten Gelder kein Arrest verstatet werden kann, u. d. g. m. Endlich haben auch einige Banken die Gerichtsbarkeit einmal über ihre eigene Beamte, und dann auch über gewisse ihres Orts in Handlungsfachen in Streit verfallene Partheyen.

Bande und Contrebande.

Eine barbarische Sprachformel in den Affekuranzpolizen einiger Handelsplätze, vermöge welcher die Affekurirer den Verlust zu erfalten übernehmen, der durch *Bande und Contrebande* dem Affekurirten zuflößt. Allein solche Affekuranz ist an und für sich null und nichtig; nur dann ist sie giltig, wenn ein Contrebandegeschäft im Auslande getrieben wird, dies den Affekuranten vorhergesagt worden ist, und sie auf den Fall unterzeichnet haben.

Banquerot

Fr. *Banqueroute, Falliment, Faillite*

Kömmt von dem Italiänischen *Banco rotto* d. i. dem zerbrochenen und ausgeleerten Wechselfische her. Die italiänischen Wechsler lassen in dem Mittelalter auf öffentlichen Plätzen auf Bänken, konnten sie nun nicht mehr zahlen, so wurden ihre Bänke zerbrochen. Wenn ein Kaufmann seine Gläubiger, ein Banquier die eingelaufenen Wechsel nicht bezahlen kann, so sagt man, er habe *Banquerot* gemacht.

Baratterie

Ist ein bey der Seehandlung sehr gebräuch-

liches Wort, und bedeutet die Unterschleife und Verfälschungen der Waaren, welche der Schiffspatron und die Schiffsleute verursachen können; überhaupt bedeutet es allen Betrug, den jene oft gebrauchen, dem Kaufmanne, der das Schiff befrachtet, Schaden zuzufügen.

Baratto, Baratto-Handel, Barattiren

Heist bey den Handelsleuten einen Tauschhandel treiben, eine Waare gegen die andere umsetzen.

Befrachten ein Schiff

Fr. *Affréter*
 Holl. *Bevragten*
 Engl. *To Treight*

Heist ein Schiff von dem Eigner desselben ganz oder zum Theil miethen, und es mit Gütern beladen, die man nach irgend einem Ort senden will. Derjenige, welcher ein Schiff miethet, wird *Befrachter*, (Fr. *Affrêteur*) der es vermietet, der *Verfrachter*, (Fr. *Trêteur*) das zwischen beyden ausgefertigte gerichtliche Instrument *Chartepartie*, und das bedungene Miethgeld die *Fracht*, (Fr. *Frétage*, *noilage*) genannt.

Beilbrief, Bielbrief, Bylbrief

Ist das schriftliche Zeugniß von der Obrigkeit eines Orts, worin dieselbe auf eines Rheders Verlangen bekräftigt, daß von diesem oder jenem Schiffbauer ein Schiff um die bemerkte Zeit fertig worden sey.

Bekalmt.

Wenn ein Schiff ganz windlos und stille liegen muß, so heißt dies in der Seesprache: das Schiff ist *bekalmt*.

Bekümmerung, Verkümmerung

Ist beym Asssekuranzwesen so viel als Beschlaglegung auf ein Schiff durch Befehl einer höhern Macht (siehe *Embargo*.)

Bergegeld

Fr. *Le droit de sauvetage*

Bedeutet auch die Abgabe, welche die Schiffer für die durch Schiffbruch ans Land geworfenen Güter der Obrigkeit des Küstengebietes entrichten müssen.

Bergegeld, Bergelohn.

Fr. *Frais de Sauvetage.*

So heist das Geld, der Lohn, welcher denen gegeben wird, die etwas von den Gütern eines verunglückten Schiffes *geborgen* (gerettet), und in Verwahrung genommen haben. In den meisten Staaten hat man das *Bergegeld* nicht festgesetzt, sondern nur verordnet, daß es nach der Billigkeit abzuführen sey. Nach dem französischen Seerechte gehört den *Bergern* der dritte Theil von solchen geretteten Gütern.

Bergen

Heist Güter und Effecten, welche durch Schiffbruch verloren gegangen, oder beym Sturme über Bord geworfen worden sind, aufsuchen und in Sicherheit bringen. Diejenigen, welche sich zu dieser Arbeit brauchen lassen, werden *Berger* genannt. Die Bootsleute müssen bey Verunglückung ihres Schiffes *mitbergen* helfen, und wenn sie die Anker und Taue *geborgen* (gerettet) haben, so bekommen sie ihr Heuergeld (Miethe); helfen sie aber nicht, so bekommen sie nicht nur ihre Heuer nicht, sondern sollen noch gestraft werden.

Bergung.

Mit diesem Worte werden auch die geretteten Güter bezeichnet.

Beschauer, Besichtiger der Schiffe

Sind bey den Seegerichten aufgestellte Beamte, welche die auf den Schiffen befindlichen Waaren visitiren, z. B. ob nicht Contrebande darunter sich befinden; dann die Ankunft und Abfahrt der Schiffe beobachten müssen, worüber sie ein ordentliches Register halten.

Besieder

Sind in den Seestädten diejenigen, welche Werfte haben, wo Schiffe auf den Stapel aufgelegt werden, die Bauherrn.

Beylegen, einen Beyleger machen.

Wenn ein Schiff, ohne seinen Anker aufzubringen, anhalten will; so zieht es seine untern Segel auf, und richtet die vordern solchergestalt, daß der Wind sie um die Masten schlägt, während daß er die hintersten aufbläst. In dieser Stellung bringt der Wind im

Segelwerk zwey einander entgegengesetzte Wirkungen hervor, die einander aufheben, und dann bleibt das Schiff wie unbeweglich. Diese Operation wird *Beylegen* genannt.

Bodmery

Holl. *Bodmerye*

Engl. *Bottomry*

Fr. *Bomerie*

Ist ein Seekontract zwischen dem Schiffer oder Eigner des Schiffes und einem Gläubiger, der Geld auf das Schiff vorgeschossen, unter der Bedingung, daß, wenn es auf der bestimmten Reise durch Sturm oder andern Zufall verunglücken sollte, er seines Geldes verlustig werde, wofern es aber an seinen Bestimmungsort wohlbehalten anlangt; so muß der Schiffer oder Eigner den Vorschuss mit 10, 15 auch 20 Procenten, um deren Willen dieser sein Kapital riskirt hat, an dem bestimmten Orte, wo das Schiff ankömmt, dem Gläubiger wieder vergüten. *Bodmery* in diesem Sinne ist mit *große Avantage* eines und dasselbe. Gewöhnlich wird auch *Bodmery* genannt, wenn der Schiffer zur Ausrhedung eines Schiffes Geld aufnimmt, welches er aber nur mit Einwilligung seiner Rheder thun darf, aufser er hat einen Theil im Schiffe, und alsdann kann er auch nur für den Werth dieses Theils verpfänden, und der Verlust dabey ge-

het ihn allein an. Eigentlich heist aber *Bodmerey*, wenn ein Schiffer in einem fremden Hafen zur Ausbesserung oder neuen Verproviantirung seines Schiffes Geld zu hohen Interessen aufnimmt, und dafür den *Boden* seines Schiffes verpfändet. Dies wird *Bodmen*, *verbodmen*, Geld auf *Bodmerey nehmen*, sein Schiff mit *Bodmerey belasten* genannt.

Bodmereybrief

Ist das schriftliche Instrument, welches über den Bodmereyvertrag ausgefertigt wird. Der Gläubiger heist der *Bodmereygeber*, und der Schiffer oder Eigner *Bodmereynehmer*. In den *Bodmereybriefen* müssen die völligen Namen der Leihenden und Borgenden angezeigt werden, auch muß man darin eine Beschreibung des Schiffes, und der *verbodmeten* Güter finden; ferner den Ort, wohin das Schiff bestimmt ist, oder wo die Güter ausgeladen werden sollen; ebenfalls die aufgenommene Summe, und die Ursache der Aufnehmung derselben, auch unter welchen Bedingungen das Geld vorgestreckt, daß es nämlich auf *Bodmerey* genommen worden, und nach Angabe dessen, was der Boden des Schiffes ans Land bringt, den Rechten gemäß wieder bezahlt werden soll, nebst ausdrücklicher Verpfändung des Schiffes oder der Güter,

und Unterzeichnung des Orts, Jahres, und Tages.

Börse, Beurſe

Fr. *Bourse*

Ist in groſſen Handelsstädten gewöhnlich ein anſehnliches Gebäude, wo zu gewiſſen Tagen in der Woche Kaufleute, Wechſler, Commiſſionäre, Mäcker, Dollmetscher und andere Perſonen zuſammenkommen, und ſich über Handelsangelegenheiten beſprechen, auch allerley Verkehr mit Wechſeln, Geld, Waaren u. d. g. anſtellen. Der Name *Börſe* ſoll daher entſtanden ſeyn, weil die Kaufleute von *Brügge* in *Flandern* in einem Hauſe ihre Zuſammenkünfte hielten, welches der adelichen Familie *van der Beurſe* oder *Bourse* gehört hat, die in ihrem Wappen drey Bourſen (Geldbeutel) führte.

Börſen

Sind auch in mehreren Handelsstädten verordnete Gerichte, welche über die Streitigkeiten, die ſich unter den Handelsleuten, Banquiers über Handelsſachen, Waaren, Wechſelbriefe ereignen in der erſten Inſtanz erkennen, und von deren Urtheilen die Apellationen an ein Obergericht gehen.

Börsen - Consistorium.

So nannte man zu *Toulouse, Bourdeaux Montpellier, Rouen &c.*, den Ort, wo die Beyitzer der eben beschriebenen Börse zusammen kamen. Sie hatten eine consularische Jurisdiction, und die dazu verordneten Personen hießen Priors und Consuls.

Börsengericht

Ist der Name eines zu Stockholm von den Schwedischen Reichsständen 1756. eingesetzten Gerichts, welches über alle Wechsel- und Bankerotsachen sowohl für einheimische als Ausländer ohne Zeitverlust entscheidet.

Boot

Ist eine Art kleiner Fahrzeuge, welche vorne breiter als hinten sind. Ein jedes große Schiff hat ein *Boot* zur Lichtung der Anker; auch damit Holz, Wasserfässer &c. in das Schiff zu bringen.

Bootsknechte

Heißen auch Matrosen, Schiffleute, Bootsleute. Sie müssen in allen zur Seefahrt und

der Regierung des Schiffes erforderlichen Ver-
richtungen wohl geübt seyn.

Bootsmann.

Es giebt einen *Ober- und Unterboots-*
mann in einem grossen Schiffe. Der *Ober-*
bootsmann (Fr. *Contre-maitre* oder *Nocher*
Holl. *Hoogbootsmann*) ist ein Schiffsofficier
und Gehülfe des Schiffers, dessen Befehl er
ausrichtet und an dessen Stelle er commandirt,
wenn jener abwesend oder krank ist. Er be-
sorgt das Tauwerk des grossen Mastes, wirft
und lichtet die Anker, untersucht, ob das
Schiff, wenn es unter Segel geht, in gehörig-
em Stande sey &c. Der *Unterbootsmann*
(Fr. *Second Contre-maitre*) ist der Gehül-
fe des *Oberbootsmanns*. Er besorgt die An-
ker und Taue, muß Acht geben, daß die
Baaken schwimmend werden u. d. g.

Bord oder Bort

Heißt der an den Schiffen oben rings um-
her gehende Rand, welcher bey einigen hoch,
bey andern niedrig ist (*vaisseaux de haut,*
de bas-Bord). Die rechte Seite des Schiffes
nach der Hand des Schiffers oder Patrons
wird *Steuerbord* (Fr. *Stribord*); die linke
aber *Backbord* (Fr. *Basbord*) genaunt.

Bord für das Schiff.

Daher sagt man: *an Bord bringen* (Fr. *Embarquer*), *an Bord gehen* (Fr. *aller á Bord*), *an Bord legen*, (Fr. *aborder*) d. i. mit seinem Schiffe an ein anderes so nahe anlegen, das man hineinspringen und es erobern kann. *Am Bord seyn* heisst so viel als im Schiffe seyn; *ausser Bord seyn* wird von Waaren gelagt, die ausgeladen sind, *über Bord werfen* (Fr. *jetter sur Bord*) anstatt aus dem Schiffe etwas ins Meer werfen. Endlich datiren die Schiffer ihre Briefe am *Bord* des Schiffes N.

Bottelier, Buddelier

Fr. *Depencier*

Ist ein Schiffsofficier, der über die Speisekammer (*Bottlerey*) und über allen Proviant des Schiffes bestellt ist, und unter das Schiffsvolk die Portionen vertheilt. Sein Gehülfe wird *Wasserbottelier* genannt.

Boucaniers.

Diesen Namen hat man den amerikanischen Seeräubern gegeben, welche den europäischen Kauffahrteyschiffen aufpassen, und sich ihrer zu bemächtigen suchen. Sonst wurden die spa-

nischen und französischen Jäger so genannt, die sich auf der Insel St. Domingo mit der Jagd der Stiere und der wilden Schweine beschäftigten. Sie räucherten das Fleisch dieser Thiere in einer dazu zubereiteten Hütte, *Boucan* genannt, und trieben damit Handel. Von diesem Orte haben sie nun ihren Namen bekommen.

Brander

Fr. *Brulot*

Ist ein von altem Schiffsholz zusammengefügtes leichtes Schiff, welches mit Pech, Schwefel, Pulver und andern feuerfangenden und brennenden Materien angefüllt ist, und unter die feindliche Schiffe sie anzuzünden geschickt wird.

Brigantine

Engl. *Bricq*

Ist ein Fahrzeug, welches bey den Engländern und an den Küsten des mittelländischen Meeres sehr gewöhnlich ist. Es hat zwey Masten und ist dem Baue nach fregattenartig. Die *Brigantinen* am mittelländischen Meere haben nur niedrigen Bord, sind ohne Verdeck und fahren mit Ruder und Segel.

Brutto

Fr. *Brut, ort*

Heißt bey den Kaufleuten die Waare, wie sie noch in Sack und Fässern steht, und von welcher die *Thara* (Abzug) wegen des Sacks oder Fasses noch nicht gemacht worden ist. Die Kaufleute sagen: diese Waare hat *Brutto* so und so viel gewogen. *Brutto* ist übrigens von *Sporco* darin unterschieden, das jenes von trockenen Artikeln, dieses von nassen und fetten Waaren gebraucht wird.

Buxiren, Bugfiren

Holl. *Boegseeren.*

Dies Schifferwort wird gebraucht, wenn ein grosses Schiff gefährliche Anstöße von Klippen und Sandbänken zu vermeiden die Segel fallen und sich dann von kleinen Fahrzeugen, worin gerudert wird, ziehen läßt. Bey gänzlichem Mangel des Windes kann ein grosses Schiff nicht anders fortgebracht werden: besonders ist das oft im Eismeer nöthig, weil man des Eises wegen nicht feuern kann.

Cabalist

Bedeutet in Frankreich einen Kaufmann, welcher die Handlung für einen andern führt.

Cabellä Securitatum.

So werden in Italien die Affekuranzgerichte genannt.

Cabotage

Ist entweder *kleine oder große Cabotage*. Jene (*petit cabotage*) heißt so viel als Küstenfahrt, wenn ein Schiff aus einem Hafen in den andern desselben Landes geht; diese die *grande Cabotage* besteht in weiten Fahrten, wenn ein Schiffer in ausländischen Häfen Ladung nimmt, und dieselbe wieder nach andere ausländische führt. *Cabotage* bedeutet eigentlich die Kenntniß der guten und bequemen Gegenden zum ankern, der Sand- und Felsenbänke, kurz der Beschaffenheit der Küste eines Meeres; daher *Caboter* an der Küste hinfahren.

Calanque,
Span. *Caleta*,

Siehe den Artikel: *Crique*.

Caper.

Fr. *Armateur*.

Beym Ausbruch eines Seekriegs pflegt jeder kriegführende Theil durch Proklamationen Privatleute aufzumuntern, Schiffe zum Kreuzen wider seinen Feind auszurüsten. Diese Schiffe so wie auch deren Führer werden *Caper* genannt. Wenn sie Caution gelegt haben und von ihrer Regierung mit *Markbriefen* (*lettres de marque*) versehen sind, sich den Kriegsgeetzen und der ihnen erteilten Instruction gemäls betragen; so ist nicht nur der Feind schuldig sie als rechtmäßige Feinde zu behandeln, sondern wenn sie diesem Schiffe abgenommen haben, so werden ihnen dieselbe auf vorher angestellte Untersuchung durch ein Urtheil des Admiralitätsgerichts ihres Staats als gute Prisen zuerkannt. Den Capern kommen auf der See die nämlichen Rechte zu, welche Partheygänger auf dem Lande haben.

Caper an Bord haben.

Wenn in Seekriegen neutralen Schiffern *Caper* begegnen, so kommen sie manchmal an Bord um zu untersuchen, ob sie keine Kriegscontrebande führen, oder ob ihre Certifikate richtig sind. Bey dieser Gelegenheit fordern die *Caper* diesen neutralen Schiffern gewöhnlich etwas an Schiffsprovision ab z. B. Wein, Zwieback, Fleisch, welches ihnen dann nicht wohl abgeschlagen werden kann.

Capitain

Heißt der Befehlshaber auf einem Kriegsschiff oder einem großen Kauffahrteyschiff, der auf kleinern Schiffen aber nur *Schiffer (maitre)*, auf dem mittelländischen Meere *Patron* genannt wird.

Caracke

Fr. *Caraque*
Holl. *Kraak*

Ist ein etwas rundes Schiff, welches unten breit ist, und oben zu enger wird. Es ist die größte Art von Schiffen, welches 2000 Tonnen Ladung einnehmen kann, und wird sowohl zum Kriege als zur Handlung gebraucht.

Caravelle

Ist ein kleines schnell segelndes Schiff mit einem viereckigen Hintertheile und nur 4 dreyeckigen Segeln, und kann 140 Tonnen tragen. Die Spanier und Portugiesen bedienen sich derselben. Die Franzosen haben auch eine Art kleiner Schiffe von 25—30 Tonnen, die auf den Häringsfang an den Bänken gehen, die sie auch *Caravellen* nennen.

Cargador

Vom Portugiesischen *Carga* (Ladung) bezeichnet eine Art von Mäcklern, welche blos Fracht für die in Ladung liegenden Schiffe auffuchen, oder die Kaufleute, welche Waaren zu verschicken haben, von den zum Absegeln fertigen Schiffen benachrichtigen.

Cargador

Ist auch ein bey einer Properhandlung im Großen sachkundiger Mann oder Comtoirbedienter, der mitgeschickt wird, den Ein- und Verkauf der Waaren zu besorgen.

Cargason, Cargasonwaaren.

Zwey bey der Seehandlung sehr gebräuch-

liche Worte, welche eine ganze oder einen Theil einer Schiffsladung bezeichnen, womit ein Kaufmann seinen Diener in fremde Länder schickt. Eine solche *Cargason* hat in den Handelsbüchern ihr eigenes *Conto*, (*Cargasonconto*.)

Casco

Bedeutet im Affekuranzwesen das Schiffsgedäude mit dessen Rundholze, der stehenden und laufenden Wand, den Krummhölzern, dem Steuer, Steuerbord, den Stangen, dem Segel und Tauwerk, den Ankern, der Ammunition. Man affekurirt auf *Casco* eben so gut als auf die Güter, und die Polizen auf *Casco* sind den auf Güter gleichlautend.

Chaloupe

Ist ein kleines hinten und vorn spitziges Fahrzeug bey einem grossen Schiffe. Man bedient sich der *Schaloupe* Personen, Waaren ab- und zuzuführen. Bey manchen Schiffen sind zwey auch drey *Chaloupen*, die bey der Abfahrt auf das Verdeck gelegt worden.

Chartparthie, Charte-Partie.

Fr. *Charte-partie*, *Carte-partie*,
Ital. *Carta partita*

Heißt wörtlich ein getheiltes Papier, in

der Seehandlung aber ein *Frachtcontract* zwischen dem Schiffer und Befrachter, welcher über die ganze Ladung vor einem Notarius und Zeugen aufgerichtet, und worin gesagt wird, wo und wann der Schiffer die Ladung einnehmen, wohin er sie führen, wie lange er sich an dem Orte der Entladung aufhalten, mit was für Waaren er auch wieder zurückbeladen werden, was er für jeden Tag, den er über die Zeit aufgehalten wird, genießen solle, und was der Verabredungen mehr seyn mögen.

Circulationsbanken

Nennt man die *Banken*, welche Noten ausgeben. Weil die Noten überall hingebraht werden können; so zieht die Circulation bey weitem mehr Vortheil von diesen, als von jenen Banken, die ihren Credit nur an dem Orte, wo die Bücher gehalten werden, übertragen. Die sichersten unter den Circulationsbanken sind aber die, welche sich auf Hypothek gründen.

Clariren

Span. *Clarar*

Heißt in der Seesprache die Güter eines Schiffes bey dem Zoll, den es passiren muß,

angeben, die Gebühr entrichten, und dann den Schiffer so abfertigen, daß er ungehindert die Reise fortsetzen kann. An einigen Orten geschieht das *Clariren* von Schiffsmäcklern, die daher auch *Schiffsclarirer* genannt werden.

Coloniehandel

Besteht darin, wenn eine *Colonie* in Ost- und Westindien dem europäischen Mutterlande ihre Produkte liefert, dagegen mit Produkten aus dem Mutterlande versehen wird, deren die *Colonie* bedarf.

Commercienkammer

Wird eine Versammlung von Kaufleuten genannt, welche über die Aufnahme des Commerzes zu Rathe gehen.

Commis

Bezeichnet im Handelsrechte einmal bey Zollämtern die *Einnnehmer, Vistatoren &c.*, dann die *Cassirer, Buchhalter* und *Factors* bey Kaufleuten und Banquiers; auch wird der *Schreiber* auf den Schiffen, der das Schiffsvolk auszahlt, ferner derjenige, welchen ein Kaufmann mitschickt die geladenen Waaren zu verkaufen, *Commis* genannt,

Commission.

Engl. *Commission of Marque.*
Holl. *Commissie.*

So wird die vom Staate erhaltene Erlaubnis Caperey zu treiben genannt.

Commissionnär

Ist überhaupt derjenige, welcher für andere Handlungsgeschäfte macht. Es giebt fünfley Commissionnär als zum *Einkauf*, zum *Verkauf*, zur *Niederlegung der Waaren*, in *Banco* und *Wechselfachen*, zur *Abfertigung der Schiffer oder Fuhrleute*. Man muß übrigens die *Commissionnär* nicht mit den *Mäklern* vermengen. Jene sind von *Privatleuten*, diese von der *Obrigkeit* bey *Handelsgeschäften* bestellte *Mittelspersonen*.

Commissionsbuch

Ist eines von den nöthigen *Handelsbüchern*, worinn alle *Commissionen*, *Ordres* und *Avisen* geschrieben werden, die man von seinen *Correspondenten* empfängt.

Commissionsfahrer, Commis- fahrer

Siehe: *Caper.*

Commissionsgebühr.

Fr. *Droit de Commission.*

So heist die Belohnung des Commis-
onnärs, wenn er Waaren verkauft, kauft oder
versendet; in Banco- und Wechselfachen wird
aber das Wort *Provision* gebraucht.

Commissionshandlung, Facto- reyhandlung

Heist diejenige Handlung, die Einer für
die Rechnung eines Andern gegen eine or-
dentliche *Provision* (Belohnung) führt.

Commissionswaaren, Güter

Sind entweder solche, die man für Ande-
rer Rechnung zu verkaufen oder einzukaufen
hat, oder die man Andern zuschickt, oder ih-
nen für unsere Rechnung einzukaufen Ordre
ertheilt.

Committent

Fr. *Commettant*

Heißt derjenige, welcher einem Andern die Beforgung seiner Handlung anvertraut.

Committirter oder Commissi- onnair

Wird jener genannt, dem die Beforgung der Handlung eines Andern anvertraut wird. Der An- und Verkauf der Waaren sind die wichtigsten Gegenstände der Commissionshandlung.

Compagnie - Handlung, Hand- lungsfocietät

Ist eine Gesellschaft von mehreren verbundenen Kaufleuten, die ihre Waaren, Gelder in gleicher oder ungleicher Summe, auch wohl ihre Waaren, Schulden oder Gegenschulden zusammenlegen, damit sie ihren Handel mit vereinigten Kräften, Fleiße und Kapital in und außer Landes fortführen können. Diese *Compagniehandlung* hat aber nur unter Privatpersonen Statt.

Condotta

Heißt bey den Italiänern die Fortschaffung der Waaren durch Factors und Speditours.

Connossement

Fr. *Connoissement*
Police de chargement

Ist ein Frachtbrief des Schiffers d. i. ein vom Schiffer unterzeichneter offener Schein, wodurch derselbe bekennt, die darin specificirten Güter wohl conditionirt empfangen zu haben, und sich verpflichtet selbige richtig und wohlbehalten an den bestimmten Ort zu liefern, wogegen ihm dann so und so viel für die Fracht zu zahlen sey. Der Schiffer steht aber dabey nicht für Seegefahr, noch für *Leckage* (siehe die Erklärung dieses Worts). Von einem solchen *Connossement* werden 3 gleichlautende Exemplare gemacht; das eine behält der Principal, der die Güter eingeschiffet hat, das andere der Schiffer, das dritte derjenige, dem die Güter zugelandet werden. Ein *Connossement* bezieht sich aber nur auf einen Theil der ganzen Ladung. Wenn ein Kaufmann für seine eigene Rechnung ein ganzes Schiff befrachtet; so heißt alsdann der Frachtbrief des Schiffers oder vielmehr die förmliche Urkunde über den zwischen dem

Schiffer und Befrachter errichteten Contract *Charte-Partie*, welche weit mehr Umstände enthält, als ein *Connossement*. Die französischen Kaufleute nennen auch beyde Instrumente *Brevet*.

Conserve

Bezeichnet die Vereinigung mehrerer Kaufahrteyschiffe, die deswegen in Gesellschaft gehen um sich gegen die Seeräuber vertheidigen zu können. Man sagt: So und so viele Schiffe gehen in *Conserve*; daher *Conserve-Bund*, *Conserve-Contract* (Fr. *acte de conserve*). *Conserve* wird auch *Admiralschaft* genannt (siehe *Admiralschaft*).

Constabel

Ist ein Schiffsofficier, welcher über die Kanonen, das Pulver, und die Ammunition des Schiffes die Aufsicht führt.

Consul

Heist derjenige Staatsbeamte, welcher von der Regierung in ein entferntes Land, wohin die Unterthanen dieser Regierung Handel treiben, mit der Vollmacht geschickt wird, diese bey der dortigen Obrigkeit zu vertreten, zu vertheidigen, derselben Streitigkeiten un-

ter sich zu entscheiden, und der Handlung seiner Nation daselbst aufzuhelfen, oder im Flor zu erhalten. Es gibt *General-* und *Viceconsuls*. Jene haben mehrere *Consuls* unter ihrem Departement, um die Handlung ihrer Nation in einem ganzen Lande zu inspiciren. In den minder ansehnlichen Plätzen hält man *Viceconsuls*, und in manchen großen Handelsstädten sind auch *Viceconsuls* unter dem *Consul* angestellt. Die Hauptfunction der *Consuls* besteht darin, daß sie mit Zuziehung einiger Deputirten (der angesehensten Kaufleute, *Elus du consulat*) die Streitigkeiten schlichten, welche zwischen andern Handelsleuten, Reisenden, Kapitänen, Schiffern und Seelenten &c. entstehen. Die in fremden Handelsplätzen etablirten Kaufleute einer Nation machen eine Art von Gemeinden aus, davon der *Consul* das Haupt vorstellt. Er kann jedoch oft ohne Zuziehung oder das Gutachten der vornehmsten Kaufleute aus der Nation nichts entscheiden. Die Nationalschiffe, welche in fremde Häfen kommen, wo *Consuls* sind, müssen da gewisse Gebühren entrichten, die in eine Kasse fließen, woraus der *Consul* und seine *Subalterne* (*Consulatskanzellisten*) erhalten werden. Diese Kasse verwalten die *Consulatsdeputirten*, die dem *Consul* darüber Rechnung ablegen müssen. Den französischen *Consuls* ist durch das Reglement von 1781 verboten worden, weder *direkte* noch *indirekte*

Handel zu treiben bey Strafe, daß sie ihren Posten verlieren. Es ist ihnen auch untersagt auf Asssekuranz zu zeichnen. Daß endlich die Einrichtung der Consulate zum Völkerrecht gehöre, und also die *Consuls* Prärogativen und Immunitäten genießen, welche Gesandten zukommen, wird jetzt von den meisten Publicisten angenommen.

Consulado del mare.

Fr. *Consulat de la mer.*

Darunter versteht man die Sammlung der Seegefetze und Verordnungen über die Schifffahrt und den Seehandel, welche die römischen und byzantinischen Kaiser, die Könige von Cypern, Spanien, Majorka und Frankreich, die Republiken Venedig und Genua haben ergehen lassen. Diese Sammlung wurde auf Befehl der Könige von Arragonien im 11ten Jahrhundert gemacht. Fast alle Völker der Christenheit, die Seehandel trieben, nahmen diesen Seecodex an, und die meisten unter den modernen Seerechten und Schifffahrtsreglements in Spanien, Frankreich, Italien und England sind zum Theil aus diesem Werke geschöpft worden.

Consumtionshandel, äufferer

Geschieht mit Waaren, welche in einem Lande producirt, aber in auswärtige Länder ausgeführt, und da consumirt werden.

Consumtionshandel, innerer

Geschieht mit Waaren, welche im Lande producirt und consumirt werden.

Contrabandwaaren

Sind überhaupt solche Waaren, welche in einem Lande ein- und auszuführen verboten ist. Die meisten Friedens- und Commerztractaten enthalten besondere Artikel, welche die für *Contrabande* erklärten Waaren specificiren. In wie weit aber dies neutrale Potenzen binden könne, ist noch unausgemacht. Jedoch sind die eigentlich sogenannten *Contrabandwaaren* d. i. deren eine zu Wasser oder zu Land kriegende Macht zur Führung des Kriegs benöthigt ist, von den insgemein verbotenen gewissermassen unterschieden. Diese dürfen niemals in Kaufmannschaften bey Strafe der Confiscation geführt werden.

Convoy, Convoyer, Geleitschiff.

So nennt man ein oder mehrere Kriegsschiffe, welche Kauffahrteyschiffe begleiten müssen um sie zu schützen. Auch versteht man unter *Convoy* die ganze Kauffarteyflotte mit ihrem Geleitschiffe oder Schiffen. Wann solche *Convoyern* absegeln, bekommen sie von dem kommandirenden Officier *Zeynbriese* d. i. Vorschriften, wie sie sich während der ganzen Fahrt verhalten sollen.

Corfaren.

So nennt man im besondern Verstande diejenigen Seeräuber, welche aus der Barbarey und Turkey kommen, und sich gewöhnlich in den italienischen Gewässern aufzuhalten pflegen. Sie sind unter dem Namen der *Algierer, Tripolitaner, Tuneser* und *Saleer* bekannt. Wenn ein solcher Corfar auf den Raub ausgehen will; so hält er bey dem *Dey* oder *Bey* um Erlaubniß an. Nun zieht er auf seinem ausgerüstetem Schiffe die Flagge auf, löset eine Kanone. Auf dieses Zeichen verfügen sich alle diejenigen an Bord, die Theil am Raube nehmen wollen. Wenn eine Prise gemacht ist; so geht der Weg damit nach Haus. Nachdem der *Dey* oder *Bey* ein Ach-

tel von der Beute bekommen hat; so wird das Uebrige in 2 Theile getheilt, wovon der eine Theil dem Eigenthümer des Schiffes, der andere den Miträubern gehört.

Costische Briefe

Werden diejenigen Briefe genannt, welche ein Kaufmann auffer denjenigen seines Freundes noch von eben demselben Orte hat. Sie haben ihren Namen von dem italiänischen Worte: *Costi* zur Stelle, oder dort, das ist an dem Orte, wo man hinschreibt). Man sagt *à Costi* von dort her z. B. bey euch in Hamburg.

Courantbank, oder Currentbank

Ist eine Bank von Courantgeld, d. i. in welcher Zahlungen in gemeiner gangbarer Münze geschehen können. Zu *Nürnberg* und *Rotterdam* sind solche *Courantbänke*.

Cours.

Dieses Wort hat im Commerz verschiedene Bedeutungen. In der Wechselhandlung zeigt es an, was und wie viel es kostet, Geld aus einer Stadt in die andere, oder, wie die

Kaufleute zu reden pflegen, von einem Platze auf den andern zu *remittiren*; oder es bedeutet auch das *Agio* und den Preis des Goldes, wie solcher steigt und fällt. Daher giebt es in den Handelsstädten *Courszettel*, worin verzeichnet ist, was diese Woche die Münzsorten, die Wechsel gegolten, und welche in Ansehung der Kaufleute in andern Plätzen, die in Wechseln oder auch nur in Waaren dahin *negociren*, ihren besondern Nutzen haben, weil sie daraus so wohl den Courantpreis der dortigen als auch fremder Münzsorten, und das Verhältniß derselben gegen die an ihrem Orte gangbaren mit leichter Mühe einsehen lernen; dann bedeutet auch das Wort *Cours*, wenn man zu verstehen geben will, daß gewisse Münzen gangbar und öffentlich angenommen sind; ferner bedeutet es den *Credit* oder *Miscredit*, welchen die Billets eines Kaufmanns oder Banquiers in der Handlung haben.

Crique

Holl. *Kreck*

Ist ein natürlicher Hafen längst der Küste ohne einige dabey angebrachte Kunst, wo *kleine Schiffe* während eines Sturms sicher liegen können.

Criques

Heissen in England die Plätze an der Küste, wo keine Schiffe ohne ausdrückliche Erlaubniß des Zollamtes des Hafens, von dem sie abhängen, anlanden dürfen.

D.

Debarquieren

Fr. *Debarquer*

Bedeutet: *aus dem Schiffe ans Land steigen*; imgleichen die auf die Schiffe geladenen Sachen aus solchen *ausladen* und *ans Land bringen*.

Deroutiren

Heißt in der *Affuranz* der Franzosen in jedem Hafen unterwegs *anlegen*, wo es der Schiffer für gut hält. Doch muß es in die Polize ausdrücklich gesetzt werden, daß er *anlegen (deroutiren)* dürfe.

Dicht Schiff

Im Gegensatz von *Leck-Schiff*; wenn das Schiff keine *Lecken* (Ritze, Oeffnungen) hat. Man sagt auch: *Dicht und hecht Schiff*, *wasserdichtes Schiff*; auch wird *dichten* für kalfatern gebraucht.

Direkter Handel

Ist jener Handel, der mit der ersten Hand, ein *indirekter*, der mit der zweyten, dritten Hand geführt wird.

Diskonto, Diskontiren.

So nennt man den Abzug für baare Bezahlung oder die Zinsen für die Zeit, welche ein cedirter Wechselbrief noch zu laufen hat, welche Zinsen vom Betrag des überlassenen Papiers gekürzt werden.

Diskontokassen

Sind öffentliche vom Landesherrn privilegirte aus einer Anzahl Interessenten bestehende Institute, welche mit einem zusammengehoffenen Kapital gute und sichere Wechsel und andere solide Schuldverschreibungen oder Commerzpapiere *diskontiren* und her-

nach beym Jahreschluss den daraus fließenden Gewinn an die Mitglieder vertheilen. So lange solche Anstalten nicht in Mißbrauch ausarten, mit Papier *discontiren*, sind sie allerdings löblich; allein wo das Gegentheil Statt findet, sind sie dem reellen Handel zum Verderben, indem sie zu überspannten Speculationen Vorschub geben.

Dispache.

Dieses Wort kömmt vom Spanischen *despachar* (*abfertigen*) her, und ist beym Seehandel von allen europäischen Nationen angenommen. Es heist im Seerechte die *Repartition*, was ein jeder Interessent zur Erstattung des erlittenen Schadens und der Haverie beytragen muß, wenn ein Schiffer beym Sturm genöthigt worden ist, zur Rettung des Schiffes einige Güter über Bord zu werfen. In *Kopenhagen, Stockholm, Hamburg, Bremen* ist zur Berechnung dieses Schadens eine von der Admiralität in Seesachen erfahrene beeidete Person aufgestellt, welche *Dispacheur* genannt wird. In England werden dergleichen Berechnungen des Schadens nur von *Notarienen* und *Mäcklern* ausgestellt. In Frankreich, und Spanien geschieht solches vor den dasigen Consulaten, welche im erstern Lande aus einem Prior und Consuln bestehen; in Italien

sind es die *Cabellä Securitatum* (Seegerichte) in Holland die *Affekuranzkollegien*, wo diese Berechnung ausgestellt wird.

Dogger.

So wird in Holland ein Fahrzeug genannt, welches zur Fischerey bey der grossen und gefährlichen Sandbank in der Nordsee zwischen England, Jütland und Holland gebraucht wird. Das Fahrzeug hat seine Benennung von dieser Bank, welche die Holländer *Doggersbank* heissen, erhalten.

E.

Effecten.

Darunter versteht man im Handelsrechte das Vermögen eines Kaufmanns an Waaren, Activschulden; in Holland werden vorzüglich Aetien, Staatspapiere, Rentencontrade &c. *Effecten* genannt.

Einlaufen

Fr. *Prendre le Bord*

Heißt in der Seefahrt, wenn man auf einer Rheede oder in einem Hafen Anker wirft, entweder auf guten Wind zu warten, oder dafelbst zu *löfchen* (siehe diesen Art.) Ferner heißt *Einlaufen*, (Fr. *Relacher*,) wenn man den vorgeletzten Lauf durch widrigen Wind zu unterbrechen genöthigt wird und an den Ort, wo man abgefahren war, wieder zurückkehren muß.

Embarcadero

Ist ein spanisches Wort, und bedeutet in Amerika den Ort, welcher einer etwas vom Meere landeinwärts gelegenen Stadt zum Hafen dient. So ist *Arica* der *Embarcadero* von *Potosi*; gleichwie es *Callao* von *Lima* der Hauptstadt von Peru war, ehe diese 1747 durch ein Erdbeben vom Meere verschlungen wurde; von *Mexiko* ist es der Hafen *Acapulco*.

Embargo.

Ital. *Imbargo*.

Es ist ein spanisches Wort, und heißt *Beschlag*, *Arrest*, womit ein Landesherr

fremde Schiffe in seinen Staaten belegt, Entweder läßt er sie nicht auslaufen wegen verlangter Satisfaction von einem andern Staate, dessen Unterthanen sie gehören; oder damit bey dem Ausbruche eines Krieges sich sein Feind nicht der Matrosen bedienen könne. Gewöhnlich werden in Kriegszeiten die Schiffe der Nation selbst in Beschlag genommen, entweder um eine Unternehmung geheim zu halten, und dann ist *Embargo* ein *Generalverbot*, welches alle Schiffe angeht; oder es werden nur die Kauffartheschiffe u. a. dgl. aus keinem Hafen des Landes gelassen; in diesem Falle ist *Embargo* ein *Partikularverbot*. Doch giebt es auch Beyspiele, daß, wenn zwischen 2 Mächten ein Krieg ausbricht, den feindlichen Schiffen angedeutet wird, die Häfen zu verlassen, wozu ihnen eine Frist gegeben wird, ehe sie in Beschlag genommen werden.

Englische Court

Heißt die *Societät*, welche die Engländer in Hamburg aufgerichtet haben, damit sie da den Stapel von englischen Waaren in Teutschland halte. Sie besteht aus 21 Gliedern und erwählt aus ihrem Mittel einen *Courtmaster*, welcher das Interesse der englischen Nation daselbst besorgt. Unter seinem

Schutze stehen die Engländer, die sich in Hamburg niederlassen.

Entern

Fr. *Aborder*

Heißt ein Schiff mit Gewalt ersteigen, um sich desselben zu bemächtigen. Dies unternehmen mehrentheils nur die Kaper und Korfaren gegen Kauffahrteyschiffe, die gewöhnlich nicht viel Mannschaft und Geschütz haben. Bey Kriegsschiffen wird der Streit gewöhnlicher durchs Kanonenfeuer entschieden.

Equipage.

Bey der Seehandlung versteht man unter dem Worte *Equipage* die Mannschaft, womit Schiffe besetzt sind: die Officiere, Soldaten, Matrosen, und Schiffsjungen. Bisweilen wird es zwar auch von dem, was zur Unterhaltung und Sicherheit eines oder mehrerer Schiffe gehört, nämlich von dem Tau- und Segelwerk &c. Lebensmitteln, Waaren gebraucht; doch sagt man in diesem Verstande besser: *Equipirung, Equipage*, (Fr. *Equipement*, Holl. *Manning*.)

F.

Factor

Heißt derjenige, welcher Jemanden in Commission für Geld dient, für ihn ein- und verkauft, Waaren und Geld empfängt, oder versendet. Daher die Handlung solcher Leute *Factoreyhandlung* genannt wird. Dergleichen *Factoren* haben besonders Handlungskompagnien in ihren Diensten.

Factorey

Fr. *Factorie*

Wird ein minder beträchtliches *Etablissement*, ein *Comtoir* genannt, worin der *Factor* für seinen Committenten Handlung treibt. Die Engländer heißen alle ihre in Ostindien befindlichen *Comtoirs Factoreyen*; die Holländer aber die ihrigen *Logen*.

Felucke

Fr. *Felouque*

Ist eine schmale und leichte Barke ohne Verdeck, die mit Segeln und Rudern fährt,

das Steuer an beyden Seiten anhängen kann, und sehr geschwind fortkömmt. Sie führt 10—12 Personen, und entfernt sich nicht vom Ufer. Die *Felucken* sind besonders auf dem mittelländischen und adriatischen Meere gebräuchlich.

Firma

Wird bey den Kaufleuten der Titel genannt, worunter eine Societätshandlung geführt wird, oder ist der Name, wie sich eine Compagnie schreibt.

Flagge

Fr. *Pavillon*

Holl. *Vlag*

Engl. *Flag*.

Ital. *Bandiera*

Ist eine insgemein viereckige mit dem Wappen des Staates bezeichnete Fahne von wollenem Zeuge, welches Flaggentuch genannt wird. Die *Flagge* ist nicht nur wegen Verschiedenheit ihrer Farbe das Kennzeichen der Nation, von welcher das Schiff ist; sondern auch das Unterscheidungszeichen der Würde des kommandirenden Officiers des Schiffes; auch dient sie zu Signalen. Sie ist $\frac{1}{3}$ länger als breit, und man muß sie nicht

mit einem Stander, Wimpel oder Flügel verwechseln. Alle Schiffe können am Hintertheile eine *Flagge* aufstecken; nur der Admiral führt sie auf dem grossen Mast, und unter derselben noch einen Wimpel; der Vizeadmiral auf dem Fockmast; der Contreadmiral oder Schout bey Nacht auf dem Besannsmaste. Bey den Kauffahrteyschiffen ist die *Flagge* auf dem Hintertheile des Schiffes befestigt.

Flaggen (*Zeitwort*) oder Paradiren

Heisst ein Schiff mit verschiedenen Flaggen und Wimpeln auf den Masten, Rahmen und Wandten ausschmücken. Dies geschieht bey feyerlichen Gelegenheiten, wo alle Schiffe im Hafen ihre Flaggen und Wimpel wehen lassen. Ein Kapitain thut dies auch, wenn er einen vornehmen Besuch am Bord erwartet.

Flagge , Friedensflagge

Fr. *Pavillon parlamantaire*
Engl. *Flag of Truce*

Ist eine weisse *Flagge*, welche dasjenige Schiff, welches mit einer feindlichen Nation Unterhandlung pflegen soll, anstatt der Nationalflagge wehen lässt, damit ihm nicht feindlich begegnet werde.

Die Flagge streichen

Holl. *De Vlag firyken*

Fr. *Amener le Pavillon*

Heißt die *Flagge* vermittle der Falle niederlassen. Es ist dies ein Gruss, den Schiffe von minderer Bedeutung aus Hochachtung den Admiralschiffen oder auch Kauffahrer den Kriegsschiffen erzeigen müssen. Im Canal, wo sich die Engländer die Herrschaft zugeeignet haben, *streichen* auch die Kriegsschiffe anderer Nationen vor den Englischen die *Flagge*, und im adriatischen Meere geschah ehemals den Venezianern diese Ehre. Schiffe, die keine *Flagge* führen, *streichen* die obern Segel (die beyden Marssegel). Mit dem *Flagge-* oder *Segelstreichen* ist auch die Ablösung einer gewissen Anzahl verknüpft (siehe den Art. *Salutiren*). Ein Schiff, welches sich im Treffen für überwunden erklären will, *streichet auch die Segel* d. i. die Segel werden insgesamt niedergelassen.

Flibustiers.

Engl. *Smugglers.*

So wurden die berüchtigten Seeräuber in den nordamerikanischen Meeren genannt. Sie haben ihren Namen von *Flibust* einem zur

Caperey bewaffneten Schiffe. *Archenholz* hat eine Geschichte dieser *Flibustiers* geschrieben.

Flott seyn, Flott werden

Wird von einem Schiffe gesagt, welches auf Untiefen nicht Wasser genug findet um getragen zu werden. Es muß also auf dem Grunde sitzen bleiben. Um dasselbe nun wieder schwimmen (*Flott*) zu machen, muß man zuweilen abwarten, bis die Fluth (das steigende Wasser) es wieder aufhebe, oder man sucht es auf vielerley Art leichter zu machen: man wirft entweder das Geschütz oder andere schwere Sachen, Güter über Bord; oder man spannt alle Segel auf, damit es der Wind aus der gefährlichen Lage fortreisse; oder man wirft einen Anker aus, um es durch Hülfe desselben fortzuwinden; oder ein anderes segelndes Schiff muß das verunglückte *bugfren*; auch wird das Schiff durch Hülfe von *Prahmen* (flachen Fahrzeugen,) die *Kameele* genannt werden, gehoben, u. dgl. m.

Flügel

Ist auf dem Top der Masten eben das, was der Wetterhahn auf einer Thurmspitze ist. Er besteht aus einem langen, schmalen

Streif Flaggentuch, wovon das eine Ende eine Einfassung von leichtem Holze hat, den Streif des Flaggentuchs auszubreiten. Der Flügel drehet sich um sein Spill, wie eine Wetterfahne um ihre Stange.

Flüte, Fluyte

Ist ein ordentliches Lastschiff. In Frankreich heißen alle die Schiffe *Flüten*, welche bey Kriegsflotten zu Magazinen und Lazarethten dienen, oder zum Transport der Truppen gebraucht werden.

Fondique

Bedeutet eine Niederlage für fremde Waaren, aber man sagt es nur von den Niederlagen der Kauf- und Zollhäuser in Spanien und Portugall, und von denen in ihren indischen Besitzungen.

Forbans.

Eine Art Seeräuber im Archipelagus, die mit ihren Fahrzeugen zwischen den Klippen und kleinen Inseln liegen, wohin die Fregatten und Wachtschiffe nicht kommen können. Gelingt es ihnen sich der vorbeysegelnden Kauffahrteyschiffe zu bemächtigen; so bringen

sie die Leute um, und bohren die Schiffe in Grund, nachdem sie den Raub weggebracht haben.

Fracht.

Fr. *Charge.*

Holl. *Vragt.*

Engl. *Freight.*

Unter *Fracht* versteht man 1) die Ladung eines Schiffes. Wenn wenige Güter da sind, so nennen die Schiffer die Ladung eine *schlaffe*, wenn sich viele vorfinden, eine *grebische* oder *vorgrebische Fracht*. Wenn die Ladung an dem Orte, wo sie eingenommen worden ist, wieder gelöscht wird; so sagt man der Schiffer habe eine *Fautfracht* gemacht. 2) nennt man auch aber im uneigentlichen Verstande eine *Fracht* den bedungenen Lohn, welcher dem Schiffer für das Verführen der Waaren bezahlt wird; daher die Redensart: Für *Fracht* fahren (siehe *Befrachten*).

Frachtbrief, Seebrief.

Fr. *Connoissement.*

Siehe den Artikel: *Connoissement.*

Franco di Speſe.

Unkoſtenfrey; darunter wird in der Handlung die *Proviſion*, *Mäcklercy* und das *Briefporto* begriffen.

Fregatte

Nennt man jedes Kriegſchiff, welches weniger als 50 Kanonen führt. Die *Fregatten* haben mehrentheils nur eine Batterie (Lage, Geſchütz) an jeder der Bordſeiten und leichtere Kanonen auf dem Vorder- und Hinterkaſtel. Sie ſegeln ſchnell, laſſen ſich gut wenden und regieren. Sie ſind 128 bis 148 Fuß lang, 13 bis 15 tief, und 32 bis 36 breit.

Friandiſcher Handel

Heißt derjenige Handel, der mit allerhand Delikatessen, Naſchwaaren, Leckereyen, als: Sardellen, Aultern, Häringen, Citronen, Pomeranzen, trockenen und feuchten Conſituren, Liqueurs &c. getrieben wird.

G.

Galeasse.

Holl. *Galeas.*Ital. *Galeazza.*

Eine Art grosser Galeeren mit niedrigem Bord, und das grösste unter allen Arten von Ruderschiffen auf dem Archipelagus und dem mittelländischen Meere, welche besonders bey den Venezianern gebräuchlich waren. Die *Galeasse* führt 3 Masten, hat 32 Ruderbänke auf jeder Seite, jede mit 6 bis 7 Ruderknechten besetzt; vorn befinden sich 3 Batterien übereinander, hinten 2, und sie führt 18 bis 20 Kanonen.

Galeere.

Fr. *Galere.*Holl. *Galey.*

Eine Art Schiffe mit niedrigem Bord, auf welchen man sowohl Segel als Ruder gebraucht. Sie haben insgemein nur 2 Masten, 25 bis 30 Ruderbänke auf jeder Seite, und führen 5 bis 6 Kanonen, womit sie von vorne hinauschiessen ohne dem Feinde die Sei-

te zu biethen. Die *Galeeren* sieht man meistens nur auf dem mittelländischen Meere. Zu Landungen zwischen Klippen und Scheeren sind sie sehr anwendbar, weil sie nicht tief gehen; daher begeben sie sich auch selten auf die hohe See.

Gallion , Gallione.

Ein grosses Kriegsschiff mit 3—4 oder mehrern Verdecken. Dieser Name ist jetzt nur noch bey den Spaniern üblich, welche einen Theil von den Schiffen, die sie zu der Handlung nach Westindien gebrauchen, so zu nennen pflegen. Alle Jahre gehen zu Friedenszeiten zwey Flotten nach Amerika: die eine nach Mexiko, welche die *Silberflotte* heisst, die andere nach Peru, welche man die *Gallionen* nennt, deren gewöhnlich 8 sind. Diese Schiffe sind alle für königliche Rechnung und zugleich Kriegsschiffe, aber mit Waaren so schwer beladen, daß sie sich im Falle eines Angriffs nicht recht vertheidigen können. Unter Bedeckung dieser *Gallionen* gehen noch 12—15 Kauffahrteyschiffe mit, welche Privatpersonen gehören, und ebenfalls den Namen *Gallionen* führen. (Siehe auch den Art. *Silberflotte*.)

Giro, giriren.

Giro ist ein italiänisches Wort, welches einen Kreislauf bedeutet und in der Wechselhandlung angenommen ist, wo es eine mehrmals gefעהene Indossirung (Uebertragung) eines und eben desselben Wechselbriefes anzeigt. Daher heist ein solcher Wechselbrief, der oft von einem Inhaber auf einen andern indossirt ist, ein *girirter* Wechselbrief; derjenige aber, welcher einen *girirten* Wechselbrief an einen andern indossirt hat, der *Girant*; derjenige aber, an den das Indossement gerichtet ist, *Girat*.

Girobank

Siehe den Art: *Banco*.

Governo.

Fr. *Gouverne*.

Dieses Wort, welches bey dem Handel oft gebraucht wird, bedeutet so viel als Regel. Wenn also ein Kaufmann an seinen Correspondenten oder Commissionär schreibt: dasjenige, was er ihm berichtet, solle ihm zum *Governo* dienen; so will er damit sagen, er solle sich dem gemäß verhalten.

Grönlandsfahrer

Heißt die Gesellschaft derjenigen Kaufleute, welche jährlich eine Anzahl Schiffe nach der Küste von Grönland auf den Wallfischfang ausrüsten. Es werden auch diejenigen mit darunter begriffen, welche ihre Schiffe nach der Straße *Davis* schicken. Dergleichen Gesellschaften befinden sich in Holland (batavischen Republik), in Norwegen, Hamburg, Bremen &c. 1725 haben auch die Engländer, welche diesen Fischfang lange Zeit unterlassen hatten, eine *neue grönländische Compagnie* errichtet.

Gross - Avanture - Contract

Fr. *Contract à la grosse aventure
ou à Retour de voyage*

Ist ein Vertrag zwischen zwey Personen, wovon die Eine Waaren über Meer verschickt, die Andere aber jener eine Summe Geldes vorschiesst, daß sie diese mit einem großen Profit nach der glücklichen Zurückkunft des Schiffes wieder bekomme. Derjenige, welcher die Waaren versendet, und die Summe dafür empfängt, heißt der *Nehmer*, Fr. *Preneur*, und der, welcher das Geld vorschiesst, *Geber Bailleur*. Der Contract wird vor Notarien oder den Schreibern in den Af-

sekuranzkammern, oder in fremden Ländern vor den Consuls in Gegenwart zweyer Zeugen schlossen. Dieser Contract ist mit der *Bodmery* einerley, wenn der Gegenstand Güter sind; er unterscheidet sich aber von dieser, wenn aufs bloße Schiff Hypothek gegeben wird, dann ist nur der Ausdruck *Bodmery* richtig. Von der Assekuranz unterscheidet sich die *Grosavanture* in folgenden Punkten: 1) Der Assekurant schießt nichts vor; im Gegentheile er empfängt bey Unterzeichnung der Assekuranzpolize die bedungene Prämie baar und zahlt nicht eher als bis ihm die Abandonirung der versicherten Güter von dem Assekurirten gerichtlich angezeigt worden ist. 2) Der Geber auf *Grosavanture* schießt sein Geld bey Unterzeichnung des Contracts her, und behält sich vor, dasselbe nach der Retour des Schiffes mit dem bedungenen Profit zurückzunehmen. 3) Der Geber auf *Grosavanture* verliert durch den Verlust des Schiffes nicht allein sein Kapital; sondern auch den Profit, den er zu ziehen gehofft hat; der Assekurant verliert zwar auch die von ihm assekurirte Summe, er behält aber doch die vom Assekurirten empfangene Prämie. 4) Der Geber auf *Grosavanture* läuft nicht allein die gewöhnliche Gefahr zur See; sondern auch noch die wegen der Bezahlungs-Unvermögenheit seines Schuldners. u. dgl. m.

Güter, Kaufmannsgüter.

So nennt man zwar auch alle Waaren, womit Handel und Wandel, Kauf und Verkauf getrieben wird; allein nach den Verordnungen der meisten Handelsplätze werden solche Waaren, welche von Natur leicht verderben, oder Contrabande und Effecten, die im Kriege confiscirt werden, unter dem Ausdrücke *Güter* nicht begriffen.

Güterbefiäter

Sind in Handelsstädten gewisse in Eid und Pflicht genommene Personen, welche die ankommenden Waaren von den Fuhr- und Schifflenten empfangen und sehen müssen, ob sie alles wohl und ohne Schaden laut mitgebrachtem Frachtbriefe geliefert haben, welche Waaren sie dann den Eigenthümern nach Hause schicken, die bedungene Fracht erheben, und sie dem Schiffer zutellen. Mit den zuversendenden Gütern hat es gleiche Bewandniss, indem sie nicht nur, von wem und an wem sie abgeschickt worden, wie viel sie gewogen, in was sie bestanden haben, aufschreiben; sondern auch die Frachtbriefe von den Kaufleuten abfordern, bey dem Abladen selbst zugegen sind, damit nicht mehr oder weniger

als ihnen angegeben worden ist, mit unterschiedliche &c.

Güterwracker, oder Bracker, Wradirer, Auschiefsler

Sind in den Handelsstädten diejenigen Personen, welche die Kaufmannsgüter zu sortiren, das Beste, Mittlere, und Schlechte von einander zu sondern, auch jeder solchen von ihnen abgetheilten Waaren ein gewisses Zeichen, und wo es gebräuchlich ist, einen gewissen Preis zu geben wissen. So werden in Riga Hanf und Flachs, in andern Seestädten Häringe &c. gebracht, sortirt, und geschätzt; das Beste von dem Mittlern und Schlechten abgefordert und anders umgepackt. Solche beeidete *Waarenbracker* gibt es in jeder Handelsstadt, welche Landesproducte ausführt, um den Credit derselben zu erhalten.

Gutgewicht

Ist in grossen Handelsplätzen der bestimmte Ausschlag an der Waage, welchen der Großhändler dem Krämer zum Ersatz für sein Einwiegen beym Verkaufe im Einzelnen zukommen läßt.

H.

Hafen

Fr. *Port*, *Havre*Holl. *Haven*Engl. *Harbour*

Ist eine Einweichung der See ins Land, wo die Schiffe vor den Winden auch bey dem größten Sturm sicher liegen, ihre Ladung aussetzen oder einnehmen können. Die Eigenschaften eines guten Hafens sind: 1) Muß der Eingang desselben so beschaffen seyn, daß keine Weide gerade durch denselben fahren. 2) Muß man in demselben leicht und ohne Gefahr ein- und auslaufen können; er muß daher 3) von Klippen und Bänken unter dem Wasser frey 4) breit und geräumig genug seyn, damit die großen Schiffe ohne Gedränge aus- und einkommen können. 5) Muß er die gehörige Tiefe des Wassers und 6) einen festen Ankergrund haben. 7) Muß er mit gehörigen Ladebrücken, Kajen und Speichern versehen seyn, die Ladungen leicht abzusetzen und einzunehmen. 8) Muß er mit einem Leuchtthurm, den nöthigen Ringen, Pfählen, Ketten, Liegankern die Schiffe fest zu legen versehen seyn.

9) Muß er mit einer grossen Kette oder einem Baume gut verschlossen werden können.

Hafen, Binnenhafen.

So wird der am weitesten im Lande liegende Theil des *Hafens* oder das *Becken* desselben genannt. Der *Binnenhafen* wird bey Nacht gewöhnlich mit einer Kette verschlossen. Der Theil des *Hafens* ausser dieser Kette heist *Butenhafen*.

Hafen, Fluthhafen, Zeithafen

Fr. *Port de Barre*

Ist ein *Hafen*, vor dessen Eingang sich ein Felsen oder eine Sandbank befindet, und in den man also nur bey der *Fluth* (hohem Wasser) einlaufen kann.

Hafen, Freyhafen.

Fr. *Port Franc*.

So nennt man denjenigen *Hafen* oder diejenige Handelsstadt an der See, welche von der Landesregierung die Freyheit hat mit allen Nationen Handel zu treiben, und jede Art Waaren frey ein- und auszuführen ohne das Geringste von Ein- und Ausfuhrzöllen oder

nur etwas weniges $\frac{1}{2}$ Procent zu bezahlen. Dergleichen Häfen sind: *Genua, Livorno, Marseille, Ancona, Nizza, Triest, Gothenburg, Marstrand, Emden &c.*

Hafen geschlossener, gesperrter.

Fr. *Port fermé.*

Den *Hafen sperren* heist ein Verbot ergehen lassen, das keines von den darin liegenden Schiffen auslaufe. Dies geschieht, wenn die Regierung die auf Kauffahrteyschiffen dienenden Matrosen mustern und pressen d. i. diejenigen unter ihnen ausheben will, welche sie auf die Kriegsschiffe braucht; dann bedeutet es auch einen Hafen gegen feindliche Schiffe verrammen; dazu werden Pfähle in den Grund eingestossen, die man miteinander durch Taue, Stangen, Masten &c. verbindet; diese Verrammung des Eingangs wird theils durch Schanzen mit Kanonen, theils durch innerhalb derselben liegende Kanonenböe beschützt. Sonst wird ein *Hafen* gewöhnlich nur durch seine *Gatterthüren* oder *Flößen*, die von eingerammten Pfählen oder versenkten Ankern besetzt sind, gesperrt. Bey vielen Häfen ist eine Kette (*Hafenkette*) querüber gezogen, das kein Schiff oder Boot durchkommen könne,

Hafen halten.

Fr. *Tenir port.*

Die mit Waaren beladenen Schiffe müssen eine durch die Gesetze bestimmte Zeit im *Hafen* bleiben, welches in der Seesprache *Hafen halten* heißt.

Hafen künstlicher, angelegter.

Fr. *Port artificiel.*

Wenn ein von der Natur gebildeter *Hafen* durch Kunst entweder verbessert oder ganz hervorgebracht worden ist; so heißt er ein *künstlicher Hafen*. Z. B. wenn er nicht durch die Krümmung des Eingangs gesichert genug ist; so kömmt man der Natur zu Hülfe und bauet Dämme (*Jettées*) die die Wellen brechen oder einen *Molo* (ein ins Wasser hinein entweder in einer Zirkellinie oder mit Winkeln angelegtes Mauerwerk) oder wenn man dem *Hafen* die gehörige Tiefe zu geben den groben Kies, Sand und Schlamm wegräumt, und noch andere Arbeiten daran unternimmt.

Hafen offener

Fr. *Port d'entrée
de toute marée*

Ist ein *Hafen*, in welchen die Schiffe zu allen Zeiten einlaufen können.

Hafen, Schlupfhafen.

Fr. *Cale.*

Darunter wird ein bequemer Ankergrund hinter einer Höhe verstanden, wo mittelmäßige Fahrzeuge vor Wind und Wellen sicher liegen können.

Hafenkapitain

Ist ein *Officier* in ansehnlichen Häfen, wo sich Schiffsarsenale befinden. Er kommandirt die daselbst befindliche Wache, hat die Aufsicht über den Hafen, sorgt für die Reinigung desselben, insonderheit für die Ordnung, welche die Schiffe in demselben beobachten müssen.

Hafenmeister

Fr. *Maitre de Port*

Ist ein *Beamter*, welcher in den Häfen,

wo kein Kapitain angestellt ist, die Oberaufsicht hat. Er muß sorgen daß der Hafen durch *Bakerts* gereinigt, die *Baaken* und *Tonnen*, welche die Fahrt und Tiefe anzeigen, unterhalten, die Schiffe in rechte Ordnung gestellt, die Zölle für die ein- und ausgehenden Waaren entrichtet werden &c. Unter seinen Befehlen stehen die *Hafenwächter*, welche in Brigaden getheilt sind, wovon jede durch einen *Equipagemeister* kommandirt wird.

Handel auf Lieferung

Wird derjenige Handel genannt, wenn ein Kaufmann eine Waare gekauft, ehe er sie empfangen hat, von der er aber weiß, daß sie an ihn geschickt wird; dieser Handel geschieht mit der Bedingung, daß, wenn die Waare verunglückt, der Verkäufer auch nichts liefert.

Handel auf Speculation.

Dieser ist eine Art von *Affekuranz*, vermöge deren der Kaufmann A. mit dem Kaufmann B. eins wird, daß dieser ihm auf gesetzte Zeit gewisse Waaren zu liefern oder anstatt derselben das Interesse nach markgängigem Preise zu erlegen schuldig sey; da hingegen A. dem B. sogleich eine gewisse Prämie

auszahlt, die B. behält, und nicht weiter eingerechnet wird; wobey der Käufer nach Verlauf der zur Lieferung bestimmten Frist sein Recht verloren hat.

Handelsbilanz, eigentlich Balanz

Fr. *Balance de commerce*

Heißt die Berechnung und Gegenberechnung, welche eine Nation in Beziehung einer andern, mit der sie handelt, über die empfangenen und gelieferten Waaren jährlich macht oder machen sollte. Wenn die gegenseitig gelieferten Waaren einander gleich sind; so ist auch die *Handelsbilanz* gleich. Hingegen ist die *Handelsbilanz* auf derjenigen Seite, welche die meisten Waaren geliefert hat, und welche folglich den Ueberfluß mit Metall vergütet erhalten muß.

Handelscompagnie.

Siehe: Compagniehandlung.

Handelsfreyheit.

Handelsfreyheit läßt sich in doppeltem Verstande nehmen: einmal für *Schranken-*

lofigkeit, wenn der Handel zwischen zwey Staaten ohne alle Vorschriften, ohne Leitung, Auflagen und andern Hindernissen geführt wird; dann heisst ferner *Handelsfreyheit* die Befreyung von lästigen Einschränkungen und dem nachtheiligen Zwange, welche der Natur und dem Endzwecke des Handels entgegen sind. Die *Handelsfreyheit* im ersten Sinne ist nie wirklich vorhanden gewesen, und se würde mehr schaden als nützen; *Handelsfreyheit* im zweytem Sinne wird durch eine kluge Handelsleitung dem Staate und dem Kaufmanne vortheilhaft.

Handelsgericht

Ist ein von der Regierung bestelltes Collegium im Handelsrechte wohlerrfahner Männer, um die unter den Handelsleuten vorkommende Streithändel zu entscheiden. Diese *Handelsgerichte*, welche zum Theil aus Gelehrten, zum Theil aus Kaufleuten bestehen, haben in verschiedenen Städten auch verschiedene Namen. Zu Nürnberg wird ein solches Gericht *Bancogericht*, zu Braunschweig *Kaufgericht*, zu Botzen *Handelsjudikatur*, in Frankreich ehemals *Börsenconsistoria*, und die *Capitouls* in den meisten Städten Languedocs; in Italien *Markgerichte*, in Amsterdam *privilegirte Kaufmannsgerichte*, in

Wien *Merkantil- und Wechselgericht* genannt; ein Muster eines gut eingerichteten *Handelsgerichts* ist das zu Leipzig.

Handelsstadt, Handelsplatz

Heißt überhaupt eine Stadt, wo eine starke Handlung in Waaren sowohl zu Melszeiten als auffer solchen getrieben wird; besonders sind es diejenigen, wo zugleich ein ansehnliches Geld- und Wechselnegotium Statt hat; als in *Leipzig, Frankfurt am Mayn, Hamburg, Nürnberg, Wien; London, Paris, Lyon &c. Madrit, Cadix, Lissabon, Genua, Livorno; Danzig, Königsberg, Stockholm, Koppenhagen* u. a. m. Es ist nicht nöthig, daß eine *Handelsstadt* um diesen Namen zu verdienen, auch das *Stapelrecht* habe; es ist schon genug, wenn sie das *Messenrecht* hat, daß nämlich jedermann Waaren zu- und abführen, feil haben, verkaufen oder nicht verkaufen könne; wo aber zugleich *Stapelrecht* ist, kann man wohl Waaren zuführen; allein man muß sie auch feil haben, einsetzen, und niederlegen, und hat keine solche Freyheiten im Kaufen und Verkaufen. (Siehe *Stapelrecht*.)

Handlungsdeputirte.

So heißen entweder die Vorsteher der

Kaufmannschaft einer Stadt z. B. in Leipzig; oder man giebt, wie ehemals in Frankreich, den Namen *deputés du Commerce* denjenigen Kaufleuten, welche durch Mehrheit der Stimmen in den niedergesetzten Kommerzkammern erwählt wurden, dem in der Hauptstadt gewesenen Kommerz-Collegium beyzuwohnen.

Hansestädte

(Fr. *Villes anseatiques*
Hanse teutonique.

Waren vormals gewisse zur Handlung wohl gelegene Städte in und aufer Teutschland, welche der Sicherheit ihrer Handlung willen und solche zu befördern in einen Bund (altdeutsch *Hansa*) zusammengetreten waren. Ob der *hanseatische Bund* 1164 oder 1200 oder 1254. seinen Anfang genommen habe, ist ungewiß. Ihre Anfangs geringe Zahl wuchs nach und nach bis auf 72 oder nach andern 80 an. Sie wurden in 4 Klassen oder Hauptquartiere eingetheilt. Die erste Klasse bestund aus 15 Städten, wovon *Lübeck* die Hauptstadt, so wie das Oberhaupt des ganzen Bundes war. Zu der zweyten Klasse, deren Hauptstadt *Köln* war, gehörten 29 bis 33 Städte. In der dritten Klasse, welcher *Braunschweig* vorstund, befanden sich 13 oder 20 Städte. Die vierte Klasse, in welcher *Danzig* als

Oberhaupt angesehen wurde, machten 9 Städte aus. Die Königin *Elisabeth* von England, der König von Schweden *Gustav Vasa*, verschiedene Reichsfürsten gaben sich alle Mühe den *Bund* zu schwächen dadurch, daß sie die Privilegien, welche die *hanseatischen* Städte in ihren Ländern hatten, ihnen nahmen, und selbe ihren eigenen Unterthanen zuwendeten; die meisten wurden zu Municipalstädten gemacht, viele verließen den Bund freywillig, und seit *Carl V.* ist weiter nichts als der bloße Name davon übrig, den noch *Lübeck* *Hamburg* und *Bremen* führen, und unter sich den Bund gewisser Maaßen unterhalten.

Haverey

Holl. *Haverye*

Engl. *Average*

Fr. *Averie*

Span. *Avaria*

Bedeutet bey dem Seehandel die *ausserordentlichen Unkosten* oder *Schaden*, welche dem Schiffe oder der Ladung auf der Reise von der Zeit der Ladung an bis zur Ausladung zufließen. Die *Haverey* ist dreyerley:
 1) Die *einfache* oder *besondere*, welche in den *ausserordentlichen Unkosten* besteht, die das Schiff allein, oder die Waare allein angeht. Im ersten Falle muß das Schiff, und im

zweyten müssen die Güter den Schaden und die Unkosten tragen. 2) Die *grosse* oder *gemeine*, welche die zum gemeinen Besten, zur Sicherheit, Erhaltung des Schiffes und der Waaren verwandten Unkosten und der erlittene Schaden ausmachen, welche folglich das Schiff, die Ladung, und Fracht tragen müssen. 3) Die kleine *Haverey* (Fr. *Averie ordinaire*), dahin die Gebühren gehören, welche den Bootsleuten für das Bugfieren des Schiffes aus dem Hafen, einer Bucht oder einem Flusse, oder für die Uebertragung der Waaren aus einem Schiffe in das andere oder zu Lootsen gezahlt wird.

Heuer

Ist das Geld, welches den Bootsleuten für ihre Dienste in einem schriftlich darüber aufgesetzten Contracte versprochen wird.

Höhe

Fr. *Hauteur*

Ist bey der Schifffahrt die Erhebung des Polarsterns über den Horizont. Wenn man sagt: das Schiff oder die Flotte ist auf der *Höhe* von Breß wahrgenommen worden; so versteht man unter *Höhe* diejenige Entfernung, wo man noch das Schiff ganz sehen kann.

Das *Höhe* nehmen auf den Schiffen geschieht des Mittags, vermittels eines Oktanen, damit gemessen wird, wie hoch die Sonne am Horizont stehe, und man so die Breite finde.

Holm

Heißt zu Kopenhagen, Stockholm und in andern nordischen Seestädten derjenige Platz, wo die Schiffe gebauet und deren Geräthschaften verfertigt werden.

Hucker, Hoekboot.

Ein leichtes Fahrzeug welches in Holland auf den Kanälen, auch in Dänemark und Schweden sehr gebräuchlich ist, weil es zum Laviren und Segeln sehr bequem ist. Es giebt ein- und zwey- und dreymastige *Hucker*.

Hydrographie

Ist derjenige Theil der mathematischen Geographie, der von der Kenntniß und Beschaffung des Meeres handelt. Man rechnet dahin die Lehren vom Kompass, von Seekarten, die *Loxodromie*, (siehe diesen Art.) die astronomischen Beobachtungen, die Berechnungen, die solche erfordern, die Bestimmung der Länge und Breite zur See, und

überhaupt alle Wissenschaften, die zur Steuermannskunst gehören, als die Kenntniß von der Beschaffenheit der Küsten, Inseln, Hafen, Rheden, Flüssen &c.

I.

Imaginirter Gewinn.

Fr. *Gain espéré.*

Im Seehandel werden nicht allein die taxirten Güter; sondern auch oft noch eine bestimmte Summe für den verhofften Gewinn affekurirt; da verstehet es sich dann, daß der Asssekurant im Falle eines totalen Verlustes den verhofften (*imaginirten*) Gewinn mit bezahlen muß.

Incontro.

Ein unter den italifirenden Kaufleuten gebräuchliches Wort, welches Gelegenheit, oder Mittel heist. Ich habe *Incontro* gefunden d. i. ich habe Mittel Gelegenheit gefunden den Wechselbrief weiter zu verhandeln; da-

her kömmt auch das Wort: *incontriren* d. i. Gelegenheit finden.

Interloper auch Enterlooper

Bedeutet bey den Holländern, Engländern, Dänen, Schweden u. a. das Schiff oder auch denjenigen Schiffer oder Kaufmann, welcher weit abgelegene Küsten und Häfen besucht, und daselbst zum Nachtheil einer Compagnie, welche allein berechtiget ist dahin zu handeln, einen heimlichen oder Schleichhandel treibt. Sich mit dem Contraband oder Schleichhandel oder mit *Interlopergeschäften* abgeben, sind gleichbedeutende Ausdrücke.

Judikatur - Banken

Sind eben das, was die an vielen Orten eingeführten Handelsgerichte oder andere zur Schlichtung der Streitigkeiten unter Kaufleuten errichtete Kollegien.

Juges - Consuls.

So hießen in Frankreich die Consular- oder Handelsgerichtsbesitzer. Vor sie kamen 1) alle Händel und Vorfälle, welche die Waaren betreffen, 2) die Theilung des Gewinns bey Handelsgeschäften; 3) hatten sie

die Erkenntniß über Commissionsgebühren, 4) über Wechselgeschäfte, Tratten, Rimessen, Indossamente &c. 5) über Messgeschäfte in den Orten, wo nicht besondere *Juges conservateurs des foires* existirten.

Junke, Jonke.

Fr. *Jonque*.

Diesen Namen führt eine etwas plumpe Art ostindischer und chinesischer Fahrzeuge. Sie sind von der GröÙe eines Flibots. Die größten führen 50 Last, einen, auch zwey Masten.

K.

Kabel, Kabeltau

Fr. *Cable*

Heißen bey der Schiffahrt alle diejenigen dicken, und langen Taue oder Stricke, die dazu dienen, theils die Schiffe auf der Rheede oder anderwärts, besonders vermittels der Anker zu befestigen, daß sie nicht fortweichen können, theils die großen Schiffe die

Flüsse hinaanzubringen &c. Die *Kabeltaue* haben drey Zoll und drüber im Umfang; die Stricke, welche unter drey Zoll haben, werden schlechtweg *Taue* oder Seile genannt.

Kalfatern, Dichten

Fr. *Radouber*

Heißt ein Schiff ausbessern, und in Absicht auf die Art, alle Fugen, Ritze mit Hanf, welcher vorher in Theer gekocht ist, ausstopfen; alles dann mit heißem Talg und Pech noch einmal wohl überschmieren, damit das Wasser nicht eindringe.

Kappen.

Fr. *Couper*.

Die Taue, Masten werden gekappt d. i. mit einem Beil abgehauen, wenn ein Schiff bey schweren Winden vor Anker liegt, und man wegen des vielen Windfangs besorgt, daß die Anker *triftig* (siehe diesen Art.) werden.

Kapplacken auch oft Primgeld.

Fr. *Chapeau de Maitre, droit de chapeau ou de chauffe.*

So heißt das Geld, welches nach heutigem

Seegebrauch der Schiffer für jede Tonne von Gütern über die bedungene Fracht empfängt gleichsam als Geld zu einer *Kappe*. Dem Schiffer wird dieses Geld in der Absicht gegeben, daß er desto mehr Sorgfalt für die Güter tragen soll. Seit einiger Zeit ist es zur Gewohnheit geworden, daß die Rheeder das *Kapplacken* für sich nehmen, den Schiffern aber wird ein *Primgeld* gegeben, welches in den Frachtbriefen bestimmt ist.

Kauffahrteyschiff

Fr. *Vaisseau marchand*

Heißt ein Schiff, welches gebraucht wird, Kaufmannswaaren von einem Orte zum andern zu bringen. Es giebt grose und kleine; auch sind sie in ihrer Bauart, Gestalt und Capacität sehr unterschieden, und werden nach den Ländern, wo sie gebauet sind, mit vielerley Namen belegt; als *Barken, Caracken, Caravellen, Boyer, Cracken, Felucken, Flibots, Flütten, Gallionen, Gallioten, Heckbots, Hucker, Jachten, Kraagen, Londres, Packbooten, Pinassen, Polacren, Sacken, Schmacken, Tartanen &c.* Die kleinen Fahrzeuge, welche man nur zum Uebersetzen der Güter und Personen an die grossen Schiffe zu bringen braucht, sind: *Lichter, Barketten, Böte, Eyer, Gabarren, Gondeln, Jellen,*

Kähne, Schauken, Sloopen oder Schaluppen &c. Die *Kauffahrteyschiffe* führen zum Theil ebenfalls Kanonen. Die größten haben die ostindischen Handelsgesellschaften. Sie sind etwas größer als die englischen Fregatten von 40 Kanonen, führen 20 neunpfündige Stücke auf dem Oberverdecke, 6 noch auf dem Hinterkaftel und haben 3 Masten.

Kaufhaus

Fr. *Halle*

Ist der Ort, wo die Güter der Kaufleute in einer Stadt unter des Rath's Verwahrung hingelegt werden; auch ist es ein Gebäude, welches zum Aufenthalt fremder Kaufleute zur Niederlage oder zum Verkauf ihrer Waaren bestimmt ist. Dergleichen waren zu Venedig das sogenannte teutsche Haus (*Fondaco de Tedeschi*) und das türkische Haus. In der Turkey, Persien und Indien sind die sogenannten *Bazar* dergleichen Kaufhäuser. In einigen Städten Teutschlands wird ein solches Haus *Packhof* oder *Wage* genannt.

Kaufmannsgut

Bezeichnet eine tüchtige gute Waare, womit ein ehrlicher Kaufmann den andern verwahren soll. Daher sagt man: das ist kein

Kaufmannsgut, es ist eine schlechte, verdorbene, oder verfälschte Waare.

Kay, Kaai, Schälung, Bune.

Fr. *Quai*.

Darunter versteht man die Einfassung oder aufgeführte Bedeckung des Ufers am Meere, in einem Hafen oder Ladeplatz, um das Erdreich dadurch zu befestigen; meistens ist sie von Steinen erbauet und mit Stufen und Geländern versehen. Die Aufsicht über diese *Kayen* hat der Hafenskapitain oder Hafenmeister; wo keiner von beyden vorhanden ist, wird solche einem eigenen *Kaymeister* oder *Bunenmeister* (Fr. *Maitre de quai*) anvertrauet.

Keurmeister oder Keurmeester

Nennt man gewisse Commissarien oder Inspektoren zu Amsterdam, gewisse Gattungen von Waaren zu besichtigen und Acht darauf zu geben, daß sie von guter Qualität seyen und der Handel mit selben aufrichtig geführt werde. Man hat *Keurmeister* zur Wolle, zum Hanf, Seife, Seilwerk &c.

Kiel

Fr. *Quille*

Ist der unterste viereckigte lange Grundbalken eines Schiffes, welcher von dessen Hintertheile bis zum Vordertheile geht und zuerst auf den Stappel gelegt wird. So lange der *Kiel* eines Schiffes dauert, wird dasselbe immer für eben dasselbe Schiff gehalten, wenn auch sonst nicht ein Nagel oder Bret mehr von dem ersten Baue daran ist.

Kielbrief.

Wenn in einem Bodmery - Contraße der Boden oder *Kiel* des Schiffes besonders verpfändet wird, so führt der Bodmerybrief den Namen *Kielbrief*.

Kielen , Verstellen , Kalfatern

Fr. *Carener*

Heißt ein Schiff beym *Kiel* ausbessern, welches geschieht, wenn die Zimmerleute das Schiff auf die Seite legen, damit sie zum *Kiel* kommen können.

Kielen (eine Strafe)

Fr. *Donner la cale* oder
d' Estrapade de Marine

Bedeutet in den Seerechten eine Leibesstrafe, welche die nächste nach der Todesstrafe ist. Der Verbrecher wird dreymal unter einem Schiffe, welches 20 Fufs tief liegt, durchgezogen. Wenn der Leib, an welchen etliche Kanonenkugeln befestigt sind, das Schiff unter Wasser anrührt, so ist er augenblicklich zerrissen, dies heisst *donner la grande cale*. Das ordinaire *Kielen* besteht darin, daß der Verbrecher, dem eine Kanonenkugel an den Fufs gebunden wird, 4 bis 5 mal in die Höhe gezogen und schnell ins Wasser gelassen wird.

Kielrecht

Fr. *Droit de Quillage*.

Darunter versteht man eine kleine Abgabe, welche an einigen Plätzen, besonders in Frankreich die Kauffahrteyschiffe bezahlen müssen, welche zum erstenmal in einem Hafen einlaufen.

Korrespondenten

Sind beym Handel Mittelspersonen, die

sich an einem andern Orte als die Hauptpersonen aufhalten, deren Bevollmächtigte sie sind; auch werden die Kaufleute, die von Andern Ladungen auf ihre Rechnung erhalten, so genannt.

Korvette

So nennen insonderheit die Franzosen jedes wohlbesetzte und zum Kriege ausgerüstete Schiff, welches weniger als 20 Kanonen führt, und hauptsächlich dazu dient Ordres von einem Orte zum andern zubringen.

Kotter nicht Kutter.

Ein kleines englisches Fahrzeug, welches im Kanal zwischen England und Frankreich gebraucht wird. Es hat einen Mast und die Schleichhändler bedienen sich desselben. Auch wird das kleine Boot bey Kriegsschiffen *Kotter* genannt.

Kran, Kranich

Fr. *Grue*

Ist ein an den Schiffsländen aufgestelltes Hebezeug, die Güter vom Lande in die Schiffe und aus denselben auf das Land zu heben.

Kranrecht

Wird das Recht genannt, welches eine Handelsstadt hat zum Nutzen der Zölle alle Waaren, womit die Schiffe anlanden, auszuliegen, auszupacken, zu wägen, zu messen. Auch bedeutet es das Recht einen *Kran* aufzurichten.

Kreuzen, Kreuzfahrt thun

Fr. *Croisser*

Engl. *Cruise*

Wird von Schiffen gesagt, welche nach einer gewissen Höhe (Gegend der See) abgeschickt werden, um feindlichen Schiffen aufzulauern; daher diese Schiffe *Kreuzer* heißen, indem sie auf der ihnen angewiesenen Station die See vor - rück. und seitwärts durchstreichen.

Kriegsschiffe

Unterscheidet man nach ihrem Range, welcher an der Größe und Farbe der Flaggen erkannt wird. Bey der englischen Marine giebt es *Kriegsschiffe* vom ersten bis sechsten Rang. Ein Schiff vom ersten führt 100 und mehrere Kanonen, und gewöhnlich 150 Mann Besatzung. Ein Schiff vom zweyten Range

hat 90 Kanonen und 750 Mann Besatzung; vom dritten Range 64 bis 80 Kanonen, 650—500 Mann Besatzung. Ein Schiff vom vierten Range hat 50 bis 60 Kanonen, 350 Mann Besatzung. Kriegsschiffe unter dem vierten Range nennt man Fregatten und sie gehören zum fünften und sechsten Range; die vom fünften führen 40 bis 32 Kanonen; die vom sechsten Range 20 bis 28 Kanonen und 240 bis 280 Mann Besatzung. Bey den übrigen Nationen unterscheidet man gewöhnlich nur drey Range, jeden von zwey Abtheilungen, welche sie Ordnungen nennen; so heist es Schiffe von der ersten Ordnung des ersten Ranges; von der zweyten Ordnung des ersten Ranges; von der ersten Ordnung, des zweyten Ranges u. s. w. Die vom ersten Range erster Ordnung haben 100 bis 120 Kanonen und drey Verdecke; die vom dritten Range zweyter Ordnung haben zwey Verdecke und 60 bis 64 Kanonen. Alle Kriegsschiffe, die weniger als zwey Batterien und 60 Kanonen haben, gehören zu den Fregatten und Korvetten. Allein da diese Unterscheidung der Kriegsschiffe nicht vollkommen bestimmt ist, so unterscheiden die Seeleute nur die Kriegsschiffe nach der Anzahl der Kanonen; so sagt man, ein Schiff von 100—90, eine Fregatte von 32—40 Kanonen.

Kühlgeld.

Da die Wartung der Waaren, besonders der verderblichen z. B. das Umstechen des Kornes &c. nicht eigentlich zu den Pflichten der Matrosen gehört; so bekommen sie dafür einen besondern Lohn, welcher das *Kühlgeld* genannt wird.

Küste , Küstenbewahrer.

Fr. *Côte , Garde - Côtes.*

Küste heisst das Ufer eines Landes, welches vom Meere angespült wird. Die *Küstenbewahrer* besetzen die *Küsten* um dem Unterschleif, Schleichhandel, den Räubereyen und anderem Unfug zu wehren. Solches geschieht meistens durch Kriegsschiffe, welche *Küstenbewahrer* heissen, auf dem festen Lande durch Leute, welche längst der *Küsten* wohnen, und die *Küstenwache* oder Strandwache (*guet de la mer*) genannt werden.

Küste gesunde , faule.

Eine *Küste*, bey welcher sich viele Klippen und Bänke befinden, wird eine *faule Küste* genannt zum Unterschied von einer *gesunden Küste*, bey welcher keine Untiefen

und Klippen liegen, sondern das Fahrwasser rein ist.

L.

Lage Kanonen

Sind alle *Kanonen*, die an einer Seite des Schiffes auf einem Verdeck stehen und die halbe Batterie ausmachen. Unter *voller Lage* versteht man alle *Kanonen*, die sich an einer Seite des Schiffes auf den sämtlichen Decken befinden. Einem Schiffe die *volle Lage* geben heisst alle auf einer Seite befindliche Kanonen auf dasselbe abfeuern. (Fr. *Donner la Bordeé*).

Last, Last

Ist das Gewicht, nach welchem man die Ladung oder die Menge der Tonnen, die ein Schiff fassen kann, mithin die Grösse eines Schiffes zu berechnen pflegt. In Holland, England, Flandern, Teutschland, Dänemark, Schweden beträgt die *Last* zwey Tonnen oder 4000 Pfund, die Tonne zu 2000 Pfund ge-

rechnet. Wenn man also sagt: ein Schiff trägt 100 *Last*; so ist es so viel als es trage 400,000 Pfund; dann zeigt auch das Wort *Last* eine gewisse Schwere oder Menge dieser oder jener Waare an; in diesem Verstande ist es das größte Schiffgewicht, dessen man sich in der Handlung bedient. Es ist aber nach dem Unterschied der Waaren und der Plätze wieder sehr verschieden, halt 30, 40 bis 45 Centner z. B. eine *Last* Häringe ist in Holland, Hamburg, Bremen, Danzig 12 Tonnen &c.

Lateinische Segel.

Fr. *Voiles latines.*

Span. *Vela latina.*

So heißen die dreyeckigten Segel, welche die Galeeren, Schebecken, Pinken, Tartanen, Felucken, Galioten und überhaupt alle im mittelländischen Meere gebräuchlichen Fahrzeuge führen. Sie heißen *Lateinische*, weil sich die Römer dieser Art Segel bedient haben.

Laviren.

Fr. *Louvrier, Bordater.*

Da man oft nicht gerade gegen den Wind ansegeln kann; so muß solches im Zickzack geschehen, indem man bald auf der einen

bald auf der andern Seite so nahe beyrn Winde, wie möglich, segelt, und diese Art sich gegen den Wind aufzuarbeiten heist *Laviren*. Es ist kein Schiff, womit man besser laviren kann, als mit dem *Hucker* (siehe diesen Art.)

Leck werden

Sagt man von einem Schiffe, wenn es so schadhafft geworden ist, dass das Wasser beträchtlich hineindringt.

Leckage, Leckagie.

Unter diesem Worte wird im Asssekuranzfache das natürliche Verderben, der gewöhnliche Verlust an stüßigen Waaren, der eine Folge schlechter Gebinde, oder übler Stauung ist, verstanden. Für diesen Schaden hat der Asssekurant nicht zu stehen. Wenn der Verlust der flüssigen und leichtverderblichen Waaren aber durch Sturm oder andere Unglücksfälle entstanden ist; so muß ihn der Asssekurant doch nach Abzug der gewöhnlichen *Leckage* tragen. Eben so wenig steht der Schiffer für die *Leckage*, wenn er im Connossement sich verpflichtet die empfangenen Güter wohlbehalten an den bestimmten Ort zu liefern, dann nasses Gut kann sich leicht, wie die Schiffer sagen, *verlecken*.

Leege

Fr. *Leye.*

Ist ein von den Holländern angenommenes Seehandlungswort, welches so viel als *leer* heist. Wenn ein Schiff ohne Waaren zurückkömmt; so wird es *Leege* genannt.

Lestage

Heist die Gebühr, die für die Erlaubniß entrichtet werden muß, den Ballast oder *Lest* in das Schiff einzuladen.

Levante.

Fr. *Levant.*

Unter *Levante* versteht man überhaupt die gegen Osten gelegenen Länder; insbesondere werden aber von den Italiänern die nördlichen und östlichen Küsten des mittelländischen Meeres von Dalmatien an bis Constantinopel und Aleppo, oder noch bestimmter zu reden bis an *Euphrat* in Asien und dem *Nil* in Afrika so genannt. Sie begreifen also unter diesem Namen ganz Griechenland, Romanien, Natolien, Syrien, Aegypten nebst den zwischen diesen Ländern gelegenen Inseln. Die Franzosen rechnen noch Italien und das nördliche Afrika, die soge-

nannte Barbarey dazu. Gewöhnlicher versteht man unter *Levante* die türkischen Seehäfen am mittelländischen Meere, wo grosser Handel getrieben wird, als: *Smyrna*, *Constantinopel*, *Alexandrien*, *Alexandrette*, *Saida*, *Rosette*, *Lepanto*, *Salonichi*. Die Franzosen nennen diese Handelsplätze: *Echelles du Levant*.

Lichten

Fr. *Lever*

Ist ein Schiffswort, und heisst 1) so viel als erleichtern d. i. einem Schiffe einen Theil seiner Ladung nehmen um es flott zu machen; 2) heisst es auch in die Höhe ziehen, aufheben als: die Anker *lichten*. 3) Volk oder Soldaten *lichten* d. i. sie aus dem Schiffe ans Land bringen.

Liegetage

Fr. *Starie*

Ist eine Zeit, die ein Kauffahrer länger in einem Hafen aufgehalten wird, als der Contract zwischen dem Schiffer und Befrachter lautet. Für diesen Aufenthalt (*Liegetage*) wird eine bestimmte Vergütung, *Liegegeld* genannt, dem Schiffer, den Lootsen, und andern Arbeitern bezahlt.

Linienſchiff, Schiff von der Linie

Fr. *Vaiſſeau de ligne*

Iſt ein großes Schiff, welches eine hinlängliche Anzahl Kanonen führt ſich in die Linie der Bataille ſtellen zu können, wovon es auch den Namen hat. Zu den *Linienſchiffen* rechnet man überhaupt alle die über 50 Kanonen und auf dem unterſten Deck 24 Pfünder haben (ſiehe *Kriegsſchiffe*).

Löſchen, Loſen

Fr. *Débarquer*

Heißt bey der Seefchiffahrt: ein Schiff ausladen. Zum *löſchen* werden gewöhnlich in der Chartepartie gewiſſe Tage feſtgeſetzt, und wenn der Kapitain oder Schiffer länger aufgehalten wird, als die zum ausladen beſtimmte Zeit mit ſich bringt; ſo bekommt er für jeden Tag eine Vergütung. *Löſchplatz* (Fr. *Debarcadour*) bedeutet einen zum Ausladen bequemen Ort.

Loge.

Loge de Marchands,

So nennt man in mehrern Handelsſtädten

einen Ort an den Börsen, wo sich die Kaufleute zu gewissen Stunden des Tages einfinden ihre Handelsgeschäfte miteinander auszumachen. Die Comtoirs der Holländer in einigen Städten Ostindiens werden auch *Logen* genannt.

Lombardscheine

Fr. *Billets lombards*

Nennt man gewisse Billets von einer außerordentlichen Figur, deren man sich in Italien, Flandern und Frankreich gebraucht. Wenn ein Partikulier an der Ausrüstung eines zu einer langen Reise bestimmten Schiffes Antheil nehmen will, und sein Geld zur Casse des Kaufmannes, der das Schiff befrachtet, gebracht hat, so schreibt dieser den Namen des Darleihers und die Summe in ein Buch; dann schreibt er auch den Namen und die Summen, welche im Buche eingetragen sind, auf ein Stück Pergament, welches oben einen Daumen breit und unten spitzig ist, schneidet es nach einer Diagonallinie durch, wovon er die eine Hälfte im Comtoir aufhebt, die andere aber dem Darleiher gibt. Bey der Wiederkunft des Schiffes bringt dieser das Stück Pergament zur Casse, wo es mit der im Comtoir befindlichen Hälfte verglichen wird; palst es mit dieser zusammen,

so wird ihm das Darlehn nebst den Zinsen oder der Profit allein ausgezahlt.

Lootsen Lootsmänner

Fr. *Pilotes, Côtiers*

Sind Seeleute, die das Fahrwasser beym Eingange von Flüssen, Häfen, Rheeden und Küsten gut kennen, und bestellt sind die ankommenden und abgehenden Schiffe sicher durchzuführen. Sie werden von der Obrigkeit in Eid genommen, müssen eine strenge Prüfung aushalten, ob sie die Lage der Küsten, die Untiefen, Sandbänke und Klippen kennen. Ihre Verrichtung heist *Lootsen*, wovon sie ihren Namen haben. In Seeplätzen welche gefährliche Anfurthen haben, gibt es eigene *Lootsen*- oder *Pilotageordnungen*.

Lorrendreyer

Werden diejenigen Schiffe genannt, welche zum Schaden ihres Staates, ihrer Mitbürger, oder einer privilegierten Compagnie heimliche Handlung treiben, Contrabande-Waaren führen, und mit Auswärtigem auch mit den Feinden selbst darüber im Verständnisse stehen. *Lorrendreyerey* ist ein holländisches Wort, welches Veruntreuung oder Handlung wider Vertrag und Verboth bedeutet.

Loxodronie

Heißt in der Hydrographie die Findung des Weges zur See d. i. die *krumme Linie*, welche alle Meridiane der Erdkugel unter einerley Winkel schneidet. Eine solche *Linie* beschreibet ein Schiff, welches immer nach einerley Weltgegend segelt.

M.

Mäckler

Fr. *Courtiers, Entremetteurs, Senfaleo*

Sind in den Handelsstädten gewisse Mittelsperfonen, welche gegen eine Belohnung Handelsgeschäfte für andere auszurichten und zu schliessen gebraucht werden. Es gibt nun nach der Verschiedenheit dieser Geschäfte auch verschiedene *Mäckler* als: *Geldmäckler*, die Gelder umsetzen das ist, eine Geldsorte gegen die andere auswechseln; *Wechselmäckler*, *Wechselsenfale* (in Frankreich *Banko* - oder *Wechselagenten*), durch welche man Darlehen gegen Wechsel, Obligationen negociiren

lassen, die Wechselkurse auf andern Handelsplätzen erfahren kann; *Waarenmäcker*, welche sich bey dem Ein- und Verkauf der Waaren gebrauchen lassen. In grossen Handelsstädten sind von der Obrigkeit ordentlich bestellte *Mäcker*, die *geschworne Mäcker* heissen, um sie von den Nichtbeeideten zu unterscheiden, die man *Beyläufer*, *Umläufer*, *Bönhofen* nennt.

Mäckerkurtage

Ist der Lohn, welchen der *Mäcker* für seine Bemühung bekommt. Diese beträgt für Wechselbriefe Eins für Tausend, für Affekuranzen ein Viertel für Hundert von dem Versicherten, und ein Achtel von dem Versicherer; von Waaren fünf Sechstel Procent, oder auch ein Gewisses für jedes Stück u. s. f. Viele Handelsstädte haben ihre *Mäckerordnungen* als: Hamburg, Frankfurt, Lübeck &c. worin die Taxen genau bestimmt sind; doch werden die Gewohnheiten bey der *Kurtage* mehr befolgt als die Gesetze.

Mählbrief

Ist ein Contract zwischen den Rheedern oder Schiffern und den Schiffbauern andern Theils, worin der Bau eines neuen Schiffes,

von welchem Range, wie lang der Kiel, wie hoch der Bord seyn, wie viel Last es halten, die Zeit, wann es fertig seyn soll, und der Lohn bedungen wird. Der Rheeder oder Schiffer führt darin den Namen *Besteder* (siehe diesen Art.) der Schiffbauer aber *Annehmer*.

Manufacturhandel

Wird derjenige Handel genannt, welcher mit Kunstproducten aller Art getrieben wird.

Mareage.

So wird der Contract genannt, welchen ein Schiffer oder Kaufmann, der das Schiff beladet, mit den Matrosen errichtet. Vermöge dieses Vertrags sind diese gehalten die ganze Reise über auf dem Schiffe zu dienen, wenn es gleich weiter geht, als man sich im Anfange vorge setzt hatte, und sie können alsdann keinen größern Gehalt fordern als in dem Vertrage ausgemacht ist. In der Seesprache heist dies: *Die Bootsleute fahren für Heuer* (Miethe); auch fahren viele für Profit d. i. sie erhalten vielen oder wenigen Lohn, je nachdem das Schiff glücklich oder unglücklich ist, indem sie von dem Gewinn einigen Antheil bekommen.

Marine.

Darunter versteht man den ganzen Seestaat einer Nation, d. i. alles, was das gesammte Seewesen und den Seediensft betrifft, sowohl auf Kriegsschiffen als auf Kauffahrern; nämlich die Einrichtung derselben und alle dabey angestellte Civil- und Militairpersonen, welche den Bau, die Ausrüstung, Auftackelung, Bemannung und Regierung besorgen; auch versteht man unter *Marine* blos die Anzahl der Kriegsschiffe, welche eine Nation hat,

Marquebriefe.

So werden die aufferordentlichen Vollmachten, welche in England von der Admiralität den Befehlshabern der Kauffahrteyschiffe, wenn Repressalien gebraucht werden sollen, oder bey einem erklärten Kriege den Kapern ertheilt werden, damit sie auf feindliche Schiffe kreuzen, selbe aufbringen d. i. wegnehmen.

Mascopey.

Ein holländisches Wort, welches Gesellschaft heist; insbesondere wird aber diejenige Gesellschaft von Partikuliers *Mascopey* genannt, welche an der Ausrüstung eines Schiffes Theil nehmen (siehe *Rheeder*.)

Maften.

Wenn ein Schiff drey Maften hat; fo heist der vorderfte der *Fockmaft*, der groſſe der *Mittelmäſt*, der hinterſte der *Befansmaſt*. Die Maften auf groſſen Schiffen beſtehen nicht aus einem, ſondern aus drey übereinander geſetzten Bäumen, davon der unterſte eigentlich der *Maſt* heist; der zunächſt darauf geſetzte die *Stenge* und der oberſte die *Bramſtenge*.

Mefsbrief.

Iſt das von dem Aichmeiſter (geſchwornem Schiffmeſſer) ausgefertigte Atteſtat von der Gröſſe eines Schiffes. Denn da die Zölle nach der Gröſſe der Schiffe entrichtet werden; ſo wird jedes Schiff, wenn es fertig iſt gemessen, und in dem *Mefsbriefe* bezeugt, wie viel Fuß lang und breit es ſey und folglich wie viel Laſt es tragen könne. Hiernach wird nun der Zoll regulirt, ohne daſſ ein zweytes *Messen* nöthig ſey. Der Schiffer darf nur ſeinen *Mefsbrief* vorzeigen.

Messe, Meſſenrecht.

Unter *Messe* verſteht man die jährlich beſtimmte Zeit, wo verſchiedene Kaufleute, Manuſacturiſten, Künſtler, Handwerker, ſowohl

Landeseinwohner als auch Fremde an einen gewissen Ort unter besondern dem Orte, den Personen und Gütern verliehenen Freyheiten zusammenkommen um die mitgebrachten Waaren zu verkaufen, oder andere zu kaufen. Von einer Stadt, welche von dem Landesherren das Privilegium bekommen hat solche *Messe* zu halten, sagt man, daß sie das *Markt- oder Messenrecht* habe.

Mitrheeder.

Fr. *Co-bourgeois*.

Wenn ein Schiff mehreren Eigenthümern gemeinschaftlich zugehört, so heist ein jeder Einzelner: *Mitrheeder*.

Mulet.

Eine Art portugiesischer Schiffe von mittelmäßiger Gröfse, aber doch mit drey Masten, welche dreyeckigte oder latonische Segel führen.

N.

Netto

Fr. *Net*

Heißt unter Kaufleuten 1) so viel als rein und lauter von allem, was nicht dazu gehört als der Tara oder der Emballage an Fässern, Kisten, Matten &c. gefäubert, in welchem Verstande es dem *Brutto* oder *Unreinen, Unlautern* entgegengesetzt wird. Daher sagt man: Ein Fafs Indigo, ein Ballen Pfeffer &c. hält *Brutto* d. i. mit dem Fell oder der Einballirung so viel; *Netto* d. i. ohne Fafs oder Einballirung nach abgezogener Tara so viel.

Niederlage

Heißt 1) ein öffentliches zum gemeinschaftlichem Gebrauche der Kaufleute bestimmtes Gebäude einer Stadt, wo Waaren abgepackt, eingesetzt, gewogen, visitirt; auch wohl fremde Kaufleute beherbergt werden. Dergleichen *Niederlagshäuser* führen nach Verschiedenheit der Orte verschiedene Namen, und sind auch von verschiedener Beschaffenheit, als *Kaufhäuser, Packhöfe, Comtoirs,*

Magazine (*Magasins d'entrepot*). 2) Versieht man auch darunter einen verschlossenen Ort, wo Kaufleute ihren Vorrath von Waaren hinlegen, zu denen sie in ihren Läden keinen Raum haben.

Noli

Fr. *Nolis, Nolissement*

Ist ein Seehandlungswort, welches auf dem mittelländischen Meere gebräuchlich ist, und so viel heisst als die Miethung oder Befrachtung eines Schiffes.

Nothauswurf

Ist ein Recht, vermöge dessen die Schiffer bey entstandenem heftigem Sturme sowohl zur Erleichterung des Schiffes als auch zu grösserer Sicherheit des Lebens, der Equipage einen Theil der Güter über Bord werfen können, um den andern zu retten.

O.

Octroy.

Dies niederländische Wort bedeutet so viel als eine Freyheit, ein Privilegium, welches mehrere Personen erhalten. *Octroyirte* Handlungscompagnien sind solche Gesellschaften, die von dem Staate ein Privilegium bekommen haben, daß sie Handlung an einen besondern Ort oder mit besondern Waaren treiben dürfen. *Octroyiren* heist so viel als erlauben, verflatten.

Oekonomiehandel.

Siehe den Artikel: *Zwischenhandel*.

Oleronfische Seegesetze

Haben ihren Namen von der an der Küste Frankreichs gelegenen und zum Departement Nieder-Charente (dem ehemaligen Aunis) gehörigen Insel *Oleron*, deren Bewohner im Mittelalter im Rufe erfahrner Seeleute stunden. Ihre Seegesetze, die unter dem *Jugemens* oder *Rôles d'Oleron* bekannt sind, hat die Königin *Eleonora* Herzogin von *Guy-*

enne zuerst entwerfen lassen, damit sie im Westmeere zur Richtschnur dienten. Andere behaupten, daß *Richard I.* König von England selbe habe entwerfen lassen. So viel ist gewiß, daß damals die Insel *Oleron* der Krone England gehörte. Diese Gesetze sind von den meisten europäischen Nationen im 12ten Jahrhundert angenommen und zum Grunde ihrer Verordnungen gelegt worden.

Orlogschiff.

Orlog ist ein altdeutsches Wort, welches Krieg bedeutet. *Orlogschiff* heist demnach ein Kriegschiff, *Orlogflotte* eine Kriegsflotte. Beyde Benennungen sind noch in der Seesprache gebräuchlich.

Ostindienfahrer.

So werden diejenige Kauffahrteyschiffe genannt, welche die europäischen ostindischen Handelscompagnien nach Ostindien schicken (siehe *Kauffahrteyschiffe*.)

Ostindische Compagnie in Dänemark

Ist 1612 in Kopenhagen gestiftet worden, wozu ein mißvergnügter Holländer *Mar-*

cellus Buschhouder die erste Veranlassung gab. Die *Compagnie* kaufte vom König von *Tanjur* auf der Küste von *Koromandel* das Dorf *Tranquebar*, woraus nach der Zeit eine ansehnliche Stadt gemacht wurde. 1698 wurde diese *Compagnie* vom König *Christian V.* octroyrt und von *Friedrich IV.* bestätigt. Durch den spanischen Successionskrieg und insonderheit durch den nordischen Krieg wurde ihr Handel fast ganz gehemmt. Als 1772 eine neue *ostindische Compagnie* an die Stelle der alten trat, wurde in der Octroy allen Unterthanen des Königs der Handel nach *Ostindien* freygegeben, der *Compagnie* aber der Handel nach *China* vorbehalten.

Ostindische Compagnie in England.

Die *ostindische Compagnie* in England ist eine der berühmtesten und wichtigsten. Sie hat ihren Anfang in den letzten Jahren der Regierung der *Königinn Elisabeth* genommen. *Jacob I.* schloß mit dem *Mogul*, den Königen von Japan, Persien und andern indianischen Fürsten Handlungstractaten. Die größten Privilegien erhielt aber die *Compagnie* von *Carl II.* Die erste Urkunde ist von 1662 und sie ist eigentlich der Grund der ganzen Handlung derselben. Diese *Compagnie* von

Kaufleuten hat in Indien große Reiche und Länder erworben, die sie in unsern Tagen noch außerordentlich vermehrt hat.

Ostindische Compagnie in Frankreich.

Sie wurde 1604 gestiftet, trieb aber den Handel lange sehr nachlässig. Sie bekam bald eine andere Gestalt und einen andern Namen, nämlich: *La Flotte de Montmorenci* oder auch *Compagnie des Moluques*, war aber eben so unthätig als die erste. 1664 wurde wieder eine andere *Compagnie* errichtet: die *Compagnie des Indes orientales*. Sie erhielt außerordentliche Begünstigungen. Allein sie führte ihren Handel sehr unglücklich. Der Hof konnte ihr durch allerley auch unredliche Mittel nicht aufhelfen. 1719 wurde sie mit der *Compagnie d'occident* und der *Compagnie de la Chine* vereinigt, und man fügte diesen hernach noch die *Compagnie d'Afrique* hinzu. Auch diese gerieth bald in gänzlichen Verfall und 1769 wurde ihr Privilegium suspendirt. 1785 wurde eine neue *Compagnie* gestiftet; allein sie hatte das nämliche Schicksal als die vorigen; sie mußte 1790 aufgehoben werden, und der Handel wurde jenseits des Kap der guten Hoffnung frey erklärt.

Ostindische Compagnie in Holland.

Sie wurde 1602 gegründet. Diese *Compagnie* handelte mit großem Gewinn bis in die neuern Zeiten, wo die Aktionisten kaum die gewöhnlichen Zinsen von den Kapitalien erhalten, die sie bey der *Compagnie* stehen haben. Die Besitzungen der *holländischert ostindischen Compagnie* waren vor dem letzten Kriege sehr wichtig; allein sie wurden von den Engländern größtentheils erobert; nur Einige davon im Frieden von *Amiens* ihr wieder zurückgestellt. Schon 1791 hatten die Direktoren der Gesellschaft beschlossen, daß jeder Privatmann die Freyheit haben sollte mit allen europäischen Waaren, Ammunition und Opium allein ausgenommen, nach Indien zu handeln.

Ostindische Compagnie in Schweden

Ist eine von den neuesten privilegierten *Handelscompagnien nach Ostindien*. König *Friedrich* stiftete sie 1731 zu Gothenburg. Als ihr auf 15 Jahre gegebenes Odtroy 1746 zu Ende war, wurde sie auf andere 15 Jahre erneuert, und führte den Namen einer Pri-

vatgesellschaft unter der *Firma König und Compagnie* bis 1753. Von dieser Zeit an nannte sie sich die schwedisch-ostindische *Compagnie*. Sie hat ihren Handel mit beträchtlichem Gewinn geführt. 1782 ist eine neue *ostindische Compagnie* entstanden, zu deren Fonds auch Ausländer beytragen können. Der wesentlichste Vortheil, den Schweden vom Handel mit *Ostindien* und *China* zieht, besteht darin, daß die *Compagnie* ihre Importen größtentheils nach dem Auslande wieder verhandelt.

Ostländische oder nordische Compagnie in England.

So wird in England die *Compagnie* genannt, welche ihren Handel auf dem baltischen Meere, in Pommern, Preussen, Curland, Liefland, Dänemark, Schweden trieb. Diese *Compagnie* ist 1559 unter *Elisabeth* errichtet worden. Unter *Karl II.*, der ihre Privilegien auf das neue bestätigte, änderte sie ihren Namen und hieß *Gesellschaft der englischen Avanturiers - Kaufleute*, welche nach den teutschen Meeren und den Küsten der Ostsee verkehrten. Endlich nannte man sie die *Hamburger-Compagnie*. Sie war keine Societät auf gemeinschaftliche Fonds errichtet; sondern eigentlich nur eine Vereinigung ver-

schiedener Innungen von Kaufleuten, welche ihren Handel, jeder für seine besondere Rechnung unter dem allgemeinen Schutz ihres Freyheitsbriefs führte. Diese *Compagnie* hat England viel genützt; sie war die erste Triebfeder, welche das englische Seewesen in Bewegung gesetzt hat.

P.

Packboot, Paketboot

Ist ein kleines Schiff, welches zur Uebringung der Postbriefe, Pakete, und reisender Personen zu bestimmten Zeiten dient. Ein solches *Packboot* geht wöchentlich in Friedenszeiten von *Douvres* nach *Calais*; ein anders zwischen England und Holland; zwischen England und Spanien; zwischen Lübek und St. Petersburg.

Pacotille, Portage

Fr. *Quintelage*

Heißt in der Seesprache die Quantität Waaren, welche einem jeden Schiffsbedien-

ten für sich mit auf das Schiff zu nehmen erlaubt ist. Diese Quantität ist schon in den Schiffsordnungen bestimmt. Von diesen Waaren wird weder Fracht noch Zoll bezahlt. In verschiedenen Handelsstädten ist aber diese *Beylast*, wie dergleichen Waaren auch genannt werden, abgeschafft, und dafür eine Belohnung, welche *Pacotillgeld* heisst, eingeführt.

Palander

Fr. *Palandre*

Ist eine Art platter Fahrzeuge auf dem mittelländischen Meere in der Grösse eines mittelmässigen Schiffes von starkem Holze und wohl mit Eisen beschlagen.

Papenburgische Fahrzeuge.

So nennt man in Dänemark und der Ostsee alle die Schiffe, welche aus den zwischen der Weser und der Ems gelegenen Gegenden kommen.

Parteniers.

So heissen die *Bootsleute*, welche nach Grönland, entweder um keinen oder um einen geringen Lohn, mitfahren. Anstatt des Soldes bedingen sie sich aus, dass ihnen von

dem Quarteel Thran und von den Fischbaarden ein gewisses Geld bezahlt werde. Je nachdem sie nun viele oder wenige Fische gefangen haben, empfangen sie auch viel oder wenig Lohn.

Partfahrten.

Fr. *Voyages à la part,*

Oft werden von Kaufleuten Schiffe zu etwas gewagten Handelsunternehmungen ausgerüftet, wozu die Matrosen gewöhnlich auf *Part* gehauert (gemietet werden). Diese Unternehmungen heißen *Partfahrten* oder *Karavanenfahrten*. Die Verbindung auf *Part* ist eine wahre Societät zwischen dem Schiffe und der Mannschaft in Ablicht auf die Frachtgelder, welche während der Fahrt verdient werden, und diese Gelder müssen unter den Gesellschaftern auf dem im Vertrage bestimmten Fuße vertheilt werden.

Partikuläre Averej

Ist der Seeschaden, welcher dem Schiffe oder gewissen Gütern allein wiederfährt und daher nicht über das Ganze vertheilt wird, sondern von dem Eigenthümer der beschädigten Güter getragen werden muß. Im Grunde ist es keine *Averej*; doch gebraucht man

den Ausdruck in diesem Sinne fort, ob er schon nicht für die Sache paßt.

Passatwind

Fr. *Vent réglé, Monson, Mousson*

Heißt in der Seefahrt ein günstiger Wind, der in gewissen Gegenden oder Strichen des Meeres das ganze Jahr hindurch oder doch die meiste Zeit beständig auf einerley Art wehet ohne von einem Strich auf den andern zu fallen; dergleichen Winde wehen zwischen den Sonnenwenden mehrentheils von Osten oder Norden. Einige derselben verändern sich niemals, wie der im Südmeere; Andere wehen zu gewissen Zeiten ganze Monate lang, wie die auf der malabarischen und coromandelschen Küste. Die Zeit solcher Winde in Acht nehmen, heißen die Schiffer; die *Moussons besegeln*.

Passivhandel

Ist vorhanden, wenn Fremde einem Volke ihre Natur und Kunstprodukte zubringen, und dessen Ueberfluß bey ihm einkaufen und wegführen.

Patache, Petache.

Ein kleines Kriegsschiff, welches zu verschiedenem Gebrauche, besonders zu Convoyirung der Kauffahrteyschiffe, zu geschwin- der Ueberbringung einer Nachricht &c. dient, insgemein aber in dem Eingange eines Hafens, eines Flusses, Meerbusens oder einer Meerenge vor Anker gelegt wird, um die Schiffe, die ein- oder auslaufen wollen, zu recognosciren, ihre Frachtbriefe, Connoisse- mente, und Pässe zu untersuchen und sie zur Entrichtung der Zölle anzuhalten. Wenn sie zur zweyten Absicht gebraucht werden; so nennt man sie auch *Advisschiffe* oder *Adviss- jachten*; wenn sie aber zum letzten Gebrauche dienen, werden sie *Ausleger, Küstenbe- wahrer* (Fr. *Gardes-côtes*) genannt. (siehe *Advissjacht*.)

Patron, Schiffspatron

Fr. *Maitre de Vaisseau*,
Patron, Nocher

Heißt bey der Schiffahrt auf dem mittel- ländischen Meere der Kommandeur eines Kauf- fahrteyschiffes, einer Barke oder eines andern Fahrzeuges, welches zur Handlung ausgerü- stet ist.

Permissions - Tonnen

Nennt man in Spanien die Anzahl von *Tonnen* an Waaren, welche der hohe Rath von Indien und das Consulat von Sevilla mit den Gallionen und der Flotte nach Amerika zu senden für dienlich erachten. Die Anzahl dieser *Tonnen* richtet sich gemeinlich nach dem Berichte, welchen die Vicekönige von Mexiko und Peru geben, ob diese Länder mehr oder weniger Waaren benöthigt sind.

Pinasse.

Ein kleines Schiff, das vorzüglich in *Bisaja* gebräuchlich ist. Es hat ein viereckiges Hintertheil, ist lang, schmal und leicht, führt zwey Masten, wird mit Segeln und Rudern getrieben und dient geschwinde Reisen zu thun. Die Engländer nennen *Pinassen* diejenigen Schaluppen, welche zur Bequemlichkeit der Officiere des Oberstaabs dienen.

Pinke.

Fr. *Pingue*.

Ein großes Fahrzeug in der mittländischen See, welches drey Masten mit lateinischen Segeln führt. Die *Pinken* haben mit den Sche-

becken einerley Takelage; allein sie werden itzt blos zum Handel gebraucht. Die Spanier und Neapolitaner bedienen sich am meisten der *Pinken*. In den nordischen Gewässern versteht man unter *Pinken* dreymastige Kaufahrer. Sie werden auch zum Stockfischfang gebraucht.

Polaker.

Fr. *Polacre*.

Eine Art von Schiffen auf dem mittelländischen Meere. Es wird mit Segeln und Rudern fortgetrieben, hat ein Verdeck, drey Masten aber ohne Stangen und führt fünf bis sechs Kanonen.

Polize.

Fr. *Police*.

Ein im Handels- und Seerechte sehr oft vorkommendes Wort italienischen oder spanischen Ursprungs, kömmt aber eigentlich von dem lateinischen Wort *Pollicitatio* her. Es hat viele Bedeutungen: 1) heißen die Connossements und Chartepartien besonders auf dem mittelländischen Meere *Polizen über die Schiffsladungen* (Fr. *Polices de chargement*;) so werden auch die Instrumente, wel-

che die in Conserve oder unter Convoy miteinander fahrenden Kauffahrteyschiffe wegen der Admiralschaft aufrichten, *Polizen* (Fr. *Polices d'Amirauté*) genannt. Am gebräuchlichsten ist aber das Wort *Polize* bey den Asssekuranzen, wo die Versicherungsschrift, welche derjenige ausstellt, der die Asssekuration übernimmt, *Polize*, *Asssekuranzpolize* (Fr. *Police d'assurance*) genannt wird.

Poundage.

So wird in England der Zoll genannt, welcher von Kauffahrteyschiffen entrichtet werden muß. Er hat seine Benennung von *Pound* (Pfund). Dieser Zoll ist *Karl dem II.* durch eine Parlamentsacte 1660 für seine Person bewilligt worden.

Poundage

Heißt im Handels und Seerechte die Summe Geldes (Procente), welche der Asssekurant von dem Asssekurirten empfängt, damit er ihm für den Schaden oder Verlust, welchen Schiff oder Güter auf der Reise leiden könnten, stehe. Dies ausbedungene Geld heißt *Prämie*, weil es von Rechtswegen im Voraus bezahlt werden sollte. Indes kömmt es auf die eingegangenen Bedingungen an. In einigen See-

städten wird die *Prämie* erst nach dem Aufhören der Gefahr berichtet. In Marseille mußte die *Prämie* vor der Revolution ohne Verzug bezahlt werden.

Prämienhandel.

Eine Art Handelsgeschäft, welches aus dem Handel aus Lieferung entsteht; der Käufer zahlt nämlich dem Verkäufer einen gewissen Ueberschuß (Prämie) über den bestimmten Preis der Waare voraus; behält sich aber auch die Freyheit vor die Waaren nicht anzunehmen, wenn sie zur Zeit der ausgemachten Lieferung ihm keinen Vortheil verspricht; der Käufer aber ist verbunden die Waaren zur bestimmten Zeit zu liefern, so hoch sie auch im Preise gestiegen seyn mögen. Allein dies Handelsgeschäft treiben keine vernünftige, sondern spielfüchtige Kaufleute, und es ist auch in mehrern Handelsstädten untersagt.

Precareyhandel

Fr. *Commerce précaire.*

Heißt diejenige Art der Seehandlung, die man zu Kriegszeiten mit einer feindlichen Nation, womit der Handel verboten ist, vermittels einer dritten neutralen Nation führt, welche ihre Städte, Häfen und Namen dazu

herleihet: so handeln die Engländer mit den Spaniern, wenn sie mit diesen im Kriege sind, durch die Portugiesen, oder andere neutrale Nationen.

Preiscurante

Sind in großen Handelsstädten gedruckte Zettel, welche wöchentlich an einem gewissen Tage ausgegeben werden, worin den Kaufleuten der Preis der Waaren kund gemacht wird, den sie in einer Woche gegolten haben. Gemeiniglich ist zuletzt ein Wechselkurs auf ausländische Handelsplätze und auch das Agio, das auf schlechte gegen bessere Geldsorten zugegeben wird, mit beygefügt,

Primgeld.

Siehe den Art. *Kapplacken*.

Prise

Holl. *Prys*
Engl. *Prize*
Span. *Presa*

Bedeutet in Kriegszeiten ein auf der See erbeutetes Schiff mit der Ladung. Dies wird nun *Prise* genannt. Wenn aber ein Kaper oder Kriegsschiff aus einem neutralen Schiffe Güter, die dem Feinde zugehören, oder Con-

trabandsachen wegnimmt; so wird diese Wegnahme nur als eine bloße Arretirung betrachtet; hat ein Kapitain eine *Prise* gemacht, so ist er schuldig es bey dem *Prisengerichte* anzuzeigen, und dessen Ausspruch über die Rechtmäßigkeit der Beute abzuwarten. Siehe nach den Art. *Aufbringen eine Prise*.

Produktenhandel.

Nennt man denjenigen Handel, welcher mit *rohen Produkten* getrieben wird.

Propre auch Properhandlung

Ist diejenige Handlung, die ein Kaufmann in seinem Namen und auf seine Rechnung führt, im Gegensatz der *Commissions-* oder *Speditionshandlung*. Einige nehmen *Propre* und *Activhandlung* für eins und dasselbe.

Q.

Quarantaine.

Ein französisches Wort, worunter die 40 Tage verstanden werden, welche jemand, der

aus einer wegen einer ansteckenden Seuche verdächtigen Gegend kömmt, auswarten muß, ehe er in den verlangten Ort eingelassen wird. Alle Schiffe mit Equipage und Gütern, welche aus der Levante kommen, müssen *Quarantaine* halten, sie mögen wegen der Pest verdächtig seyn oder nicht. Doch wird dieß nicht mehr so strenge beobachtet, wenn man sicher weis, daß die Pest in der Levante nicht herrscht. Alle Kapitaine und Schiffe müssen aber bey ihrer Ankunft in den Seehäfen diejenigen Orte angeben, von welchen sie kommen, damit die Obrigkeit untersuchen könne, ob das Schiff die *Quarantaine* ganz oder zum Theil halten müsse.

R.

Raaen oder Rahen.

Fr. *Vergues.*

So heißen die Stangen auf den Schiffen, welche die Segel tragen; aber nicht alle, sondern nur die, welche quer an den Masten hängen und in ihrer Mitte befestigt sind.

Raum

Fr. *Fond de cale*

Wird der unterste Theil eines Schiffes, der Laßboden genannt. Hier wird alles, was am besten verwahrt werden soll, aufgehoben, hier ist demnach die Pulver- Vorraths- und Speisekammer.

Reassekuranz

Ist, wenn sich ein Asskurant durch einen Andern den Risiko, welchen er übernommen hat, wieder versichern (reassekuriren) läßt.

Recief

Wird beym Seehandel und der Frachtfahrt die abgegebene Bescheinigung, daß die Güter eingeladen worden sind, genannt. Nach geschehener Lieferung erhält der Schiffer von dem Korrespondenten abermal ein *Recief*.

Reclama.

So wird im Asskuranzfache die Bemühung genannt, welche sich der Asskurant und Asskurirter geben ein von Kapern aufgebrachttes Schiff wieder zu befreyn, Dies kann aber

nur in Ansehung jener Schiffe geschehen, welche mit guten Pässen gefahren sind, und also frey hätten passiren sollen.

Registerschiffe

Heissen im spanischen Amerika die Kaufahrteyschiffe, die in der Zwischenzeit, da die Gallionen nicht auslaufen, von den Kaufleuten von Kadix auf erhaltene Erlaubniß des Staatsrathes von Indien ausgerüstet, und nachdem sie in die Bücher des Handlungshofes zu Kadix *einregistriert* worden sind (daher ihr Name: *Registerschiffe*) in diejenigen Handelsplätze von Amerika abgeschickt werden, wo man einen ausserordentlichen Absatz erwartet.

Reise doppelte.

Darunter versteht man in der Seesprache die Fahrt eines Schiffes von einem Orte nach dem andern und von da wieder zurück, z. B. von *Danzig* nach *Lübeck* und von *Lübeck* wieder nach *Danzig*. Eine *einfache Reise* bedeutet die Fahrt eines Schiffes, wenn es gerade von einem Orte nach dem andern fährt; aber nicht zurückkehrt. *Durchgehende Reise* bedeutet die Fahrt von einem Orte bey

einem andern vorbey z. B. von *Hamburg* über *Lübek* nach *Danzig*.

Repressalien

Sind besondere Zwangsmittel, welche ein Staat gegen einen andern Staat oder dessen Unterthanen, die ihn beleidigt haben, ausübt, um dadurch den verletzenden Staat zur Genugthuung zu nöthigen. Der Zwang mag nun in bloßer Verweigerung vollkommener Verbindlichkeiten oder in wirklicher Gewalt bestehen, so wird beydes unter dem Namen *Repressalien* begriffen. Sie sollen als ein gelinderes Mittel noch vor dem Ausbruche des Krieges gebraucht werden. Die gewöhnlichsten Gattungen von *Repressalien* sind: wenn der beleidigte Staat die Unterthanen und Güter des verletzenden, die sich in dem Gebiete des ersten befinden, anhält, oder ihrer Schiffe sich auf offenem Meere bemächtigt.

Retourschiffe

Werden in *England*, *Holland* und *Frankreich* und andern Ländern vorzüglich diejenigen Schiffe genannt, die aus *Ost- und Westindien* zurückkommen.

Rheede , Reede.

Fr. *Rade.*

Ein Ankerort nicht weit von dem Ufer , welcher vor den Winden gedeckt ist, wo die Schiffe einen guten Grund finden, und so lange vor Anker liegen können, bis der Wind günstig oder die Fluth oder Ebbe sie in den Stand setzt entweder in den Hafen einzulauen, oder unter Segel zu gehen. Große Schiffe legen sich insgemein auf die *Rheede*, wenn sie keinen Hafen finden, der für sie tief genug ist. Eine *Rheede*, wo ein reiner Grund ist, wo keine Klippen sind, heist eine *gesunde Rheede*; eine *Rheede*, welche unter dem Geschütze einer nahe gelegenen Festung liegt so, daß sie davon bestrichen werden kann, eine *geschlossene* (Fr. *Rade closen*,) eine *offene* (*Rade libre*) diejenige, wo die Schiffe nicht bestrichen werden können, auch nennt man jene eine *offene*, wo alle Schiffe nach Belieben liegen können.

Rheeder , Reeder

Fr. *Bourgeois ou proprietaire
d'un vaisseau marchand*

Ist der Eigenthümer eines Kauffahrteschiffes, der solches *ausgerheedet* d. i. ausgerü-

stet hat, um entweder Güter für seine eigene Rechnung zu laden oder es auch andern für Frachtgelder zu vermieten. Sind mehrere Interessenten bey solchen Schiffen, so werden sie *Mitrheeder* (Fr. *Cobourgeois*) genannt, und derjenige von diesen *Mitrheedern*, dem die *Ausrheedung* anvertrauet ist, heisst der *Dirrekteur*, und der Antheil, den jeder *Mitrheeder* an einem Schiffe hat, ein *Schiffspart*. Die Verbindung, welche die *Rheeder* miteinander eingehen, ist eine ordentliche Gesellschaft, *Mascopey* genannt (siehe *Mascopey*.)

Rheederey

Fr. *Armement*

Bedeutet die Ausrüstung der Kauffahrteyschiffe. Man sagt von Schiffseigenthümern, die sich mit diesem Geschäfte abgeben, daß sie *Rhederey treiben*.

Rifco.

Ein im Handelsrechte sehr gewöhnliches Wort, welches die Gefahr andeutet, die den Kaufleuten aus einem Handel zu wachsen könnte; daher kommen die Redensarten: die Versendung gehet auf meinen *Rifco* d. i. auf meine Gefahr. Im Asssekuranzfache heisst *Rifco* der Schaden, welcher durch einen unvermeid-

lichen Zufall sich mit dem Schiffe oder den Gütern auf der See ereignet, für welchen der Asssekurant haftet.

Ristorno.

Wenn jemand eine zu große Summe aus Irrthum asssekurirt hat oder das Schiff nicht das nämliche ist, worauf er versichert hat, so muß im ersten Falle die mehr versicherte Prämie wieder zurückgegeben werden nach Abziehung eines halben Procents für *Ristor-no*, welches auf der Polize redressirt wird. Im zweyten Falle wenn die geschehene Asssekuranz verändert werden muß, so wird unter der ausgestellten Polize solches nur erinnert, welches das rechte Schiff seyn soll, wofür nun der Asssekurant nichts zu genießen hat. Oft trifft es sich auch, daß Güter versichert sind, welche in auswärts versicherten Schiffen verladen seyn sollen, aber nicht darin geladen worden sind; in diesem Falle ist der Asssekurant ebenfalls verbunden die Prämie zu *ristorniren* (zurück zu geben). Wenn jemand auf Güter hat versichern lassen, die er hernach nicht versendet, oder wenn weniger verladen worden ist, als er hat asssekuriren lassen, so kann er die Asssekuranzprämie ganz oder nach Verhältniß des zuviel versicherten zurückfordern, der Asssekurant zieht aber ein halb Procent ab, wenn Schiffe ihre Fracht

welche versichert worden ist, wieder ausladen; so können die Asskuranten für die Zeit, da sie *Risico* gelaufen haben, etwas mehr als $\frac{1}{2}$ Procent rechnen.

S.

Salutiren

Heißt eine gewisse ungleiche Zahl Kanonen abfeuern zum Zeichen der Achtung gegen ein Schiff von höherem Range, oder gegen eine Festung, welche man vorbeysegelt. Schiffe von höherem Range erwidern diese Begrüßung mit wenigeren Schüssen als das salutirende Schiff ihnen zu Ehren gethan hat. Wegen des *Salutirens* sind unter den seefahrenden Völkern verschiedene Vorschriften festgesetzt, welche Schiffe einer Nation untereinander selbst, als auch gegen Fremde zu befolgen haben: Man *salutirt* auch mit der Stimme, welches *Hurraen* genannt wird, und durch das Zurufen der ganzen Mannschaft, die deshalb auf die Masten und das höhere Tauwerk steigt. Dies *Salutiren* geschieht einer hohen Person zu Ehren, wenn sie vom Bord

fährt, da hingegen, wenn sie an Bord kömmt, mit Kanonenschüssen *salutirt* wird. Ebenfalls *salutirt* man mit Segeln und Flaggen, indem man sie beym Vorbeyfahren des Schiffes, welches *salutirt* werden soll, einige Minuten lang streicht (niederläßt). Kauffahrer, die keine Kanonen haben, begrüßen auf solche Art die Kriegsschiffe; doch sind auch Kriegsschiffe fremder Nationen in den englischen Gewässern, die sich bis Cap Finisterre erstrecken, zu diesem erniedrigenden Gruss gezwungen. Schiffe von höherem Range erwidern eine Begrüßung, die ihnen mit Kanonenschüssen oder auch mit *Hurraen* gemacht wird, jederzeit auf ähnliche Art; sie antworten aber mit wenigern Schüssen, oder wiederholen den Zuruf einige Mal weniger; das *Salutiren* durch Segelstreichen erwidern sie aber nicht.

Sarter vom Schiff

Fr. *Gabaret*

Bedeutet die Art des Baues, das Gerippe des Schiffes, den Zuschnitt, auch den schriftlichen Entwurf dazu. Sonst heisst man es auch *Besteck*. Jedes Schiff muß seinen eigenen *Sarter* haben, und jede Nation hat auch ihren besondern *Sarter*, welchen ein erfahrener Seemann gleich erkennt, wenn auch das Schiff eine andere Flagge führt.

Schebecke

Ist ein dreymastiges Schiff auf dem mittelländischen Meere an den Küsten von Spanien, Portugall und der Barbarey. Seine Segel sind den einer Polakre ähnlich; unten ist die *Schebecke* stark gebauet; ihre Verdecke sind in der Mitte oben zu gewölbt, damit das hereinstürzende Wasser leichter ablaufe. Die Algierer rüsten diese Fahrzeuge zur Seeräuberey aus, und besetzen sie mit 16 bis 24 Kanonen, 3 bis 400 Mann.

Schiemann auch Schimmann

Ist ein Schiffsofficier, welcher die besondere Aufsicht über die Pompen hat.

Schiffe.

Eintheilung derselben.

Alle Arten der Seeschiffe, sie mögen zum Kriege, zur Handlung oder Fischerey gebraucht werden, kann man am füglichsten nach der Anzahl ihrer Masten, nämlich in *Dreymaster*, *Zweymaster* und *Einmaster* eintheilen. Zu den *Dreymastern* gehören alle Schiffe von der Linie, von welchem Range sie auch seyn mögen, als *Fregatten*, *Korvetten*, *Schebe-*

cken, Gallioten, Flatschiffe, Katten, Pinken, Polaker u. a. m. deren Tackelage gerade so wie bey Kriegsschiffen zu seyn pflegt. Zu den Zweymastern gehören die Briggen, oder Brigantinen, Schnauen, Galeeren, Goeletten, Tartanen (auch zu den einmastigen), manche Bombardiergallioten, Beylander, Dogger, Felucken, Kuffschiffe, Hucker, Schloopen &c. Fahrzeuge mit einem Mast sind: Barken, Böte, Kotter, Bojer &c.

Schiffahrtsacten.

Fr. *Actes de Navigation.*

So werden in England und Frankreich die Verordnungen genannt, welche in beyden Staaten ergangen sind, um die einheimische Schifffahrt auf *activen* Fuß zu setzen. England hat durch seine unter *Kromwel* 1651 festgesetzte und 1660 bestättigte *Navigationsacte* den fremden Nationen seine Häfen gewisser Malsen verschlossen. Es ist ihnen zwar erlaubt die Produkte ihres eigenen Landes nach England zu führen; allein sie dürfen keine einheimische Güter oder Produkte seiner Colonien aus den englischen Häfen zurückladen, wodurch den fremden Kaufleuten der Vortheil der Rückfracht entzogen ist, ohne welchen den Schiffern die Fahrt nicht lange einträglich

feyn kann. Die *Schiffahrtsacte*, welche Frankreich 1793 den 21ten September erließ, ist noch schärfer als die englische; allein man hat bald einige Aenderungen daran gemacht, wodurch die Strenge der Acte etwas gemildert worden ist.

Schiffskinder.

Darunter versteht man die ganze auf einem Schiffe befindliche und zur Ausrüstung desselben erforderliche Mannschaft, den Schiffer ausgenommen. Dazu gehören die Schiffsofficiere, als der *Hochbootsmann* der nächste nach dem Schiffer; der *Steuermann*, welcher jedoch an einigen Orten dem *Hochbootsmann* vorgeht; der *Domine* oder *Schiffsprediger*, die *Lootsen* oder *Piloten*; der *Schiffschreiber*, die Wundärzte (der Ober und Untermeister); der *Schiemann*, der *Constabel*, der *Buddelier*, der *Supercargo*. Dann folgt das übrige Schiffsvolk, als die *Matrosen*, *Schiffsjungen* (Lehrlinge), die *Soldaten*, und *Maaten*, (Bediente zur Aufwartung im Schiffe) *Köche*, *Trompeter*, und andere *Musikanten*.

Schiffpfund.

Ein Gewicht, welches in allen Handels-

städten an der Ost- und Nordsee gebräuchlich ist, und nach welchem schwere Lasten gerechnet werden. Es ist nach Verschiedenheit der Orte, wo man sich dessen bedient, bald stärker, bald schwächer, insgemein aber wird es auf drey Centner oder 20 *Lispfunde*, jedes zu 15 gemeinen *Pfunden* gerechnet.

Schiffportion

Heißt bey der Seefahrt, was ein Mann täglich an Essen und Trinken bekömmt. Weil die Matrosen alle Tage des Morgens ihrer sieben und sieben aus einer Schüssel (*Back*) essen, so werden sie auch *Backvolk* genannt.

Schiffschreiber.

Ein Officier, welcher von der Ausrhedung des Schiffes, seiner Ammunition, seinem Proviant, den ein- und ausgeladenen Gütern, von dem Namen und der Anzahl der Reisenden, und von allem, was auf dem Schiffe vorgeht, ein richtiges Verzeichniß halten muß.

Schnau

Fr. *Sénau*

Ist das größte von den zweymäßigen Schiffen, und zur Fahrt am besten eingerichtet

Schout by Nacht.

So heist der dritte Flaggenofficier bey einer Kriegsflotte der *Contreadmiral*, der auch in Abwesenheit des Admirals und Viceadmirals das Kommando über die Flotte führt. Seine Flagge wehet auf dem Besanmast. Des Nachts muß er acht geben, daß die Schiffe in Ordnung bleiben, woher er auch seinen Namen hat.

Seeakademie

Navigationschule

Wird diejenige Lehranstalt in Seestaaten genannt, worin Seekadeten die zur Nautik nöthigen Wissenschaften, als: Mathematik, Sternkunde, Steuermannskunst &c. erlernen können. Die berühmteste unter allen war die 1751 zu Brest gestiftete *Academie royale de Marine*. Zu Kopenhagen, Portsmouth, Cadix, Petersburg sind auch dergleichen *Akademien* errichtet, und in den meisten Seestädten findet man *Navigationschulen*.

Seebrief

Fr. Brevet, Lettre de mer

Ist eine Urkunde, worin einem die Erlaub-

nifs ertheilt wird zur See zu fahren; ferner nennt man *Seebriefe* diejenigen Commissionen, welche fremde Kaufleute von einem Landesherren nehmen, um unter seiner Flagge zu handeln, oder Schiffe zur Kaperey wider dessen Feinde ausrüsten zu dürfen; dann versteht man auch die Frachtbriefe darunter. Endlich begreift man unter dem Namen der *Seebriefe* alle Papiere, welche die Schiffer oder Kapitans der Kauffahrteyschiffe haben und vorzeigen müssen, wenn sie in einen Hafen einlaufen; dergleichen sind: *Mähl-, Biel-, Advisbriefe, Chartpartieen, Connossemente, Polizen, Pässe, Reciefe, Heuercontracte Bodmerybriefe* u. a. m.

Seebuch

Ist in den Seehandlungsstädten dasjenige Handelsbuch, worin alles eingeschrieben wird, was ein Kaufmann zur See versendet, oder empfängt.

Seegericht, Seerath

Marine-Collegium

Fr. Conseil de Marine

Ist eine Versammlung von Seeofficieren, und andern im Seewesen erfahrenen Männern, welche über alle zur Schiffahrt gehörige An-

gelegenheiten zu sprechen hat. Gewöhnlicher wird aber ein solches Gericht *Admiralität* genannt.

Seekarten

Fr. Cartes hydrographiques
Cartes marines

Sind eben so wie Landkarten, Plane, worauf die Gegenden der See, die Meerbusen, Häfen, Rheden, Ankergründe, Mündungen der Flüsse, Vorgebürge, Inseln, Ufer, Klippen, Sandbänke, abwechselnde Winde, auch Längen und Breiten - Cirkel den Seefahrenden zum Unterrichte aufgezeichnet stehen. Die Windrosen auf diesen Karten dienen dazu den Schiffern den Curs, den sie von einem Orte zum andern steuern müssen, zu zeigen.

Seekonsulate.

So heißen in *Spanien* und vormals im *südlichen Frankreich* niedergesetzte Seegerichte, welche die Streitigkeiten in Affekuranz- und andern Seefachen entscheiden, und die Haveren über Schiff und Ladung vertheilen. Was den zweyten Punkt betrifft, so ist in den nördlichen Ländern als: *Schweden, Rußland, Dänemark, Hamburg, Bremen* zur Berechnung und Vertheilung des Seeschadens eine Person

vorhanden, welche der *Dispacheur* genannt wird. (siehe diesen Art.)

Seeprotest

Ist eine eidliche Erklärung, welche von dem Schiffer und seinen Leuten bey Havereyen vor einem Consul, Notarius oder Richter an jedem Orte, wo sie zuerst anlangen, abgelegt wird. Sie geben darin von ihrer Fahrt, von dem schlechten Wetter, das sie gehabt haben, oder von andern Zufällen, die ihnen begegnet sind, Nachricht. Sie zeigen auch an, was sie für Vorsicht angewendet, die übeln Folgen, welche aus diesen Zufällen zu befürchten waren, zu verhüten, nebst ihren Beweggründen in einen andern Hafen, als wohin sie bestimmt waren, einzulaufen.

Seeräuber, Freybeuter, Corsaren.

Fr. *Pirates, Corsaires.*

So heißen diejenigen, welche ohne Commission mit einem zum Kriege ausgerüsteten Schiffe in die See gehen, um andere Schiffe zu berauben, oder wegzunehmen. In diese Klasse gehören entweder ganze Völker, oder Privatpersonen. Jene werden als Feinde, die-

se als Räuber verfolgt und behandelt, wenn man sie ertappt. Von diesen *Seeräubern* sind die *Caper* wohl zu unterscheiden, weil sie von dem Staate bevollmächtigt sind die feindlichen Schiffe anzugreifen. (siehe noch den Art. *Corfaren*.)

Seerecht

Fr. *Droit maritime*

Ist der Inbegriff von Gesetzen, nach welchen die auf der See fahrenden Personen ihre Handlungen einzurichten haben, und die unter ihnen vorkommenden Streitigkeiten entschieden werden. Da sich nun die Handlungen der Seefahrenden nach ihrer Absicht unterscheiden, ob sie nämlich sich des Krieges oder des Handels oder der Fischerey wegen auf der See befinden, so giebt es ein *Seerecht* zu *Kriegs-* und eines zu *Friedenszeiten*, wie auch ein *Seefischerrecht*. Die Quellen des *Seerechtes* sind die *Seegefetze* und das *Seeherkommen* (*Seegebräuche, us et coutumes de la mer*). Diese *Gefetze und Gebräuche* sind entweder allgemeine (Grundgefetze) oder besondere. Jene haben alle europäifchen seefahrenden Nationen als eine Richtschnur angenommen, diese machen die besondern Verordnungen aus, welche ein jeder Staat ge-

macht hat, und denen die allgemeinen größtentheils zum Grunde liegen.

Seewechsel.

Wenn ohne ausdrücklichen Bodmerybrief auf die Waaren in Form der Bodmery Geld vorgeschossen und solches nur auf dem Rücken des Connossements bemerkt wird, so heist dies ein *Seewechsel* (auch *Respondentialvertrag* genannt).

Segelstreichen.

Siehe den Artikel: *Flagge streichen* und *Salutiren*.

Signale

Heist man zur See gewisse Zeichen, wodurch in gewisser Entfernung andern Schiffen die nöthigen Befehle, Warnungen, und Nachrichten mitgetheilt werden. Man giebt sie mit Kanonenschüssen, aufgesteckten Flaggen, Laternen, Raketen, Trompeten, Trommeln nach verschiedener Anzahl, in gewisser Verbindung oder mit verschiedenen Wiederholungen. Sie sind nur denen verständlich, welche den Schlüssel dazu haben. Bey Geschwadern und Flotten ist deshalb ein *Signal*.

buch vorhanden, wovon die Kommandanten der einzelnen Schiffe Abschriften bekommen. Wenn der Anführer einer Flotte oder eines Geschwaders einzelnen Abtheilungen oder einzelnen Schiffen derselben ein *Signal* giebt; so müssen diese gleich antworten, und damit zu verstehen geben, daß sie dasselbe wahrgenommen haben und sich darnach richten werden.

Silberflotte.

So nennt man die Flotte von Kauffahrern, welche jährlich von *Cadix* im August nach *Veracruz* oder *Mexico* abgesendet wird, und von da mit reichen Ladungen wieder zurückkömmt. Diese Flotte muß man nicht mit den nach *Peru* gehenden Gallionen verwechseln, wie es von Vielen geschieht. Sie besteht aus drey Schiffen für Rechnung des Königs und bis 16 Kauffahrteyschiffen, welche von einigen Kriegsschiffen, begleitet werden. *Silberflotte* heißt sie, weil der vornehmste Theil ihrer Ladung in Silber besteht. Seit 1750 ist zwar der Name: *Silberflotte* in Spanien abgeschafft worden; allein die Ausländer fahren noch fort die *Flotte* von Kauffahrern nach *Mexiko* so zu nennen,

Societé Anonyme ou compte en participation.

Ital. *A Conto meta.*

Nennt man eine Gattung der Privat-Handelsgeſellſchaften, wo zwey oder mehrere entweder fortdauernde beſtimmte Handelsgeschäfte oder einzelne Handelspekulationen auf gemeinschaftlichen Gewinn oder Verlust unternehmen, die Geschäfte aber mit Dritten nur im Namen Einzelner unter ihnen geführt werden,

Societé collective.

Ebenfalls eine Gattung der Privat-Handelsgeſellſchaften, in welcher die Mitglieder Geld oder Geldeswerth und Arbeit zusammentragen, um unter einer gemeinschaftlichen ihre sämtlichen Namen ausdrückenden Firma einen fortdauernden Handel zu führen. Das Recht zur firmiren kann Einem oder auch Jedem derselben vorbehalten seyn.

Societé commandite

Heißt diejenige Handelsgeſellſchaft, wo ein Theil nur Geld oder Geldeswerth einlegt, der Andere aber auf seinen alleinigen Namen

die Geschäfte des Handels führt. *Commendite* kömmt von *commendare* einem Worte aus der mittleren Latinität her. (*Du Cange.*)

Spediteure

Nennt man in den an der See gelegenen Niederlagsstädten die *Commissionäre*, welche die an sie adressirten Güter weiter nach dem Ort ihrer Bestimmung versenden, nach dem kaufmännischen Ausdruck *spediren*.

Speditionsbriefe

Heissen die *Scheine*, welche die Specification der Güter, die Namen der Schiffer enthalten, was dabey Fracht bedungen, wie viel an der Fracht bezahlt werden, wie die Güter bemerkt, einballirt, conditionirt sind, an wem sie weiter adressirt und spedirt werden sollen. Die *Speditionsbriefe* zu Land werden *Frachtbriefe*, die zur See, gewöhnlicher *Seebriefe* genannt; (siehe noch den Art, *Seebriefe*.)

Stander.

Fr. *Cornette*.

Eine nicht gar grose Flagge, welche das

Unterscheidungszeichen eines Kommandeurs oder Kapitäns, der ein Geschwader führt, ist. Der *Stander* unterscheidet sich von der Flagge eines Admirals darin, daß er nicht viereckigt, sondern entweder dreyeckigt oder auch wie ein Wimpel gestaltet, aber weit kürzer und breiter ist, als ein gewöhnlicher Wimpel, daher er auch ein breiter Wimpel genannt wird.

Stapel.

Dies Wort kömmt entweder von *Staffel* d. i. *Stufen*, oder vom niederländischen Worte *Aufstapeln* d. i. die Waaren aufeinander setzen her. Man sagte: Ein großer *Stapel*, (ein großer Haufen Waaren).

Stapel, Schiffswerft

Fr. *Chantier*

Heißt auch die *Baustelle* des Schiffes, oder der gegen das Wasser geneigte Platz eines Schiffwerfts, wo das Schiff während des Baues auf seinen Stapelblöcken ruhet. In diesem Verstande sagt man: Ein Schiff auf dem *Stapel* d. i. ein Schiff, welches auf seinen Stapelblöcken steht. Ein Schiff vom *Stapel*

laufen lassen d. i. auf unterlegten Walzen in das Wasser gehen lassen.

Stapel, Stapelrecht, Stapelfreyheit

Fr. *Etape*

Ist das *Recht*, welches gewissen an Flüssen, Landstrassen oder am Meere gelegenen Städten zusteht, kraft dessen die auf der Achse oder zu Schiffe dahin gebrachten Waaren nicht so schlechterdings vorbegeführt werden dürfen; sondern daselbst entweder abgeladen oder wenigstens eine Zeitlang öffentlich feil geboten werden müssen, ehe sie weiter gebracht werden dürfen. Das *Stapelrecht* ist ein unbeschränktes oder vollkommenes, wenn es sich nicht allein auf die Abladung und Abwägung, sondern auch auf die wirkliche Feilbietung aller Waaren, welche über einen mit der *Stapelgerechtigkeit* versehenen Ort verführt werden, erstreckt. Ein *beschränktes auch unvollkommenes Stapelrecht* ist, welches sich nur auf gewisse Waaren, oder nur auf die Abladung und Abwägung der Waaren, oder auf gewisse Zeiten bezieht. Die gewissen Waaren werden dann insbesondere *Stapelgüter* genannt. Z. B. in *Speyer* war die *Stapelgerechtigkeit* nur auf Els- und Trink-

artikel, in *Danzig* auf Getraide eingeschränkt. Wie sich das *Stapelrecht* vom *Kran-*, *Handelsstadt-*, und *Messenrechte* unterscheidet, siehe die *Art, Kran, Handelsstadt und Messe*.

Stapelstadt.

Das Wort *Stapelstadt* wird in dreyerley Bedeutung genommen. 1) Heißt es eine solche *Stadt*, in welcher die *Waaren* entweder nur ungeladen und dann an den Ort ihrer Bestimmung ohne sie auszupacken verführt werden. 2) Eine *Stadt*, wohin aus gewissen *Fremden Ländern* viele *Waaren* zum Verkauf gebracht werden. Endlich 3) eine solche *Stadt*, worin die *Waaren*, welche zu *Wasser* oder zu *Lande* vorbey oder durchgehen nicht eher an den Ort ihrer Bestimmung gebracht werden dürfen, bis sie nicht vorher abgeladen, eine gewisse Zeit zum öffentlichen Verkaufe ausgestellt worden sind. In der ersten Bedeutung heißt *Stapelstadt* so viel als *Niederlagsstadt* (Fr. *ville d'entrepot*) wie *Smyrna* in der *Levante*; in der zweyten nur *Stapcl* (Fr. *Etape*, oder *Echelle*) wie es *Amsterdam* ist von allen *Waaren*, die aus *Ostindien*, *Spanien* &c. nach *Holland* kommen; in der dritten Bedeutung heißt eine *Stadt* vorzugsweise *Stapelstadt*, welche das vollkommene *Stapelrecht* hat; wie *Cöln*, *Maynz*, *Hamburg*,

Bremen, Lübeck, Regensburg &c. Allein itzt hat das Stapelrecht in diesen Städten nicht viel mehr zu bedeuten; es ist in ein *Zollrecht* verwandelt. In Schweden werden *Stapelstädte* diejenigen genannt, welche die Freyheit haben mit ihren eigenen Schiffen zu Aus- und Einführung der Waaren nach ausländischen Orten zu segeln.

Stauen

Fr. *Arrimer*

Heißt die verschiedenen Waaren, den Ballast und Proviant so schichten (legen), daß der Raum erspart werde; dabey ist aber der Schwerpunkt des Schiffes nicht außer acht zu lassen, daß es weder hinten noch vorne zu sehr beladen werde. Man hat daher in großen Kauffahrteschiffen eigene erfahrene *Stauer* oder *Staumeister*. Die Verrichtung des Legens wird *Stauung* genannt.

Steuermann

Fr. *Pilote*

Ist ein Schiffsofficier, welcher nach Anzeige des Kompasses und Senkbleys die ganze Fahrt des Schiffes einrichtet und dasselbe regiert. Er muß mit den gehörigen Seekar-

ten, Routen, Afrolabien, und andern Instrumenten versehen seyn, und in einem dazu bestimmten Tagebuche, welches das Schiffsjournal genannt wird, alles, was er auf der Reise bemerkt z. B. die Veränderung der Winde, die Meilen, die er zurückgelegt hat, die Ausrechnung der Länge und Breite, die Abweichung der Magnethadel &c. bemerken.

Strand

Fr. *Bord de la mer*

Heißt das flache Ufer des Meeres so weit solches bey der Fluth vom Wasser bedeckt werden kann. Ein Schiff ist *gestrandet* (an den *Strand* getrieben worden) wenn es mit dem Kiel auf Untiefen gerathen d. i. gegen den Grund angestossen ist, und da wegen Mangel des Wassers fest sitzen bleibt.

Strandrecht

Fr. *Droit de Rivage*

Bedeutet das *Recht*, wornach der Landes- oder Strandesherr sich die Güter der an seinem Strande verunglückten Schiffe zueignet. In alten Zeiten wurde dieses Recht auf eine barbarische Art ausgeübt, und die Leute selbst, welche Schiffbruch erlitten hatten, zu Skla-

ven gemacht. Heute zu Tage findet solches nur Statt, wenn die Güter nicht reclamirt werden, und man nicht weis, wo sie hingehören, oder wie in Dänemark, wenn das Schiffsvolk das Fahrzeug verlassen hat. Werden aber die Güter reclamirt; so bekömmt in den mehresten Ländern der Strandesherr ein Drittel von dem Werthe derselben, ein Drittel bekommen die Berger (siehe den Art. *Bergegeld*), ein drittel der Eigenthümer des Schiffes.

Südsee - Compagnie in England

Ist jene Handelsgesellschaft in England, deren Absicht auf die Betreibung der Handlung nach dem *Südmeer* gerichtet ist. Diese *Compagnie* wäre wahrscheinlich bald nach ihrer Entstehung wieder zu Grunde gegangen, wenn sie nicht durch den 1713 von Spanien an England abgetretenen Negerhandel nach Amerika aus ihrem kraftlosen Zustande wäre gerissen worden (siehe *Assiento*).

Supercargo

Ist ein Schiffsofficier, der die Aufsicht über die Waaren hat, wovon er den Eigenthümern Rechnung ablegen muß. Auf Schiff-

fen, die nach beyden Indien bestimmt sind, ist der *Supercargo* ein Commis, welcher nicht nur für die Sicherheit der Waaren sorgen, sondern dieselbe auch bey der Ankunft unterbringen, verhandeln, und andere zur Rückladung mitnehmen muß.

T.

Tackel.

Fr. *Argreils*.

Dies Wort bedeutet überhaupt alles, was zur Ausrüstung eines Schiffes gehört. Wenn ein Schiff damit versehen wird, so heißt dies ein Schiff *tackeln* oder *antackeln* (Fr. *Agréer*); wenn dem Schiffe die Ausrüstung wieder abgenommen wird; so wird dieß *Abtackeln* (Fr. *Desagrée*r) genannt (siehe den Artikel: *Abtackeln*).

Tackelage.

Darunter wird alles Tauwerk verstanden welches dazu dient, die Masten, Stangen und

Rahen zu halten, die Segel aufzuspannen, einzunehmen und nach dem Winde zu stellen.

Tartane.

Ein kleines allgemein gebräuchliches Fahrzeug im mittelländischen Meere mit einem Mast und lateinischen Segeln. Es giebt auch zweymastige *Tartanen*.

Thara, Tara.

Fr. *Tare*.

Ein spanisches Wort, welches so viel heist als der Abgang oder Abzug, welcher bey dem Verkaufe einiger Waaren, vornehmlich Specereywaaren für die Emballage &c. von dem Gewichte der Waaren mit der Emballage gewogen abgerechnet wird. Daher *Thariren* das Gewicht für die Fässer, Säcke, Ballen, Küsten, worin die Waaren gepackt sind, vom Gewichte der Waare abrechnen heist; (siehe den Art. *Brutto*.)

Tonnage

Nennt man in England eine Abgabe, die von den Kauffahrteyschiffen erhoben, und nach

den *Tonnen* die es tragen kann, entrichtet wird (siehe auch den Art. *Poundage*).

Tonne.

Dies Wort hat verschiedene Bedeutungen im Handelsrechte. 1) Heißt es ein Fafsgebände um verschiedene Waaren darin aufzuheben und zu versenden, 2) ein Fafsgebände von gewisser Gröfse z. B. eine *Tonne* Schiefspulver (gemeiniglich einen Centner schwer); dergleichen *Tonnen* sind aber in verschiedenen Städten sehr verschieden. 3) Heißt eine *Tonne* in der Seefahrt ein Gefäß wie eine *Tonne*, nur dafs es an einem Ende spitziger als an dem andern, mit Ketten an einem Anker befestigt ist, der dann so ins Meer, wo Untiefen, und Klippen sind, versenkt wird, nur durch die oben treibende *Tonne* die Schiffleute zu warnen (siehe auch den Art. *Baak*). Endlich 4) nennt man bey der Seehandlung eine *Tonne* (Fr. *Tonneau*) ein Gewicht oder eine Art die Last zu berechnen, welche ein Schiff tragen kann (siehe *Last*).

Trecken.

Fr. *Halage*.

So heißt die Arbeit ein Schiff Strom auf

zu ziehen; werden Schiffknechte dazu gebraucht, so werden sie *Treckers* genannt.

Triftig

Heißt, wenn das Schiff die Anker mit sich fortscleppt, durch den Wind oder Strom fortgetrieben wird.

U. V.

Verdeck, Deck

Ist der Fluhr oder Fußboden eines Schiffes, ungefähr das, was man bey Häusern ein Stockwerk nennt. Das *Verdeck* verbindet die Seiten des Gebäudes miteinander, trägt das Geschütz, die Kotzen der Matrosen und bedeckt das innere Schiff gegen das Hineinstürzen der Wellen. Auf Kriegsschiffen ist das unterste Verdeck weit stärker im Bauholze als die obern, weil es die schwersten Kanonen führt. Aus gleicher Ursache ist auch das zweyte stärker als das dritte oder oberste. Schiffe vom ersten und zweyten Range haben drey

Verdecke, die von einem Ende zum andern fortlaufen.

Vleet

Bedeutet 1) ein zum Wallfischfange bestimmtes großes von sieben Chalouppen begleitetes Schiff; dann 2) bezeichnet *Vleet* oder Armazoen die Rüstung eines Schiffes, welche in der Anschaffung aller zur Fischerey des Wallfisches gehörigen Nothwendigkeiten besteht.

Ungeld.

Fr. *Avarie ordinaire.*

Hierunter versteht man im Seerechte die ordinäre Haverey; dann was dem Schiffer an Kapplacken und Primgeld bewilligt wird, (siehe den Art. *Kapplacken.*)

Ufanz

Ein im Handels- und Seerechte durchaus gebräuchliches Wort, welches Gebrauch, Gewohnheit, Herkommen bedeutet. Vieles beruht bey dem Seehandel auf *Ufanz*, die aber, wenn sie den positiven Gesetzen wider-

sprechen, vor den Seegerichten gar keine Wirkung haben.

W.

Wergeld.

Wenn Güter aus einem Schiffe bey einem Sturme ausgeworfen werden müssen, um daselbe und die noch übrige Ladung vom Untergange zu retten; so müssen diejenigen, deren Güter salvirt worden sind, contribuiren, um denen ihren Schaden zu ersetzen, welche ihre Waaren durch Auswurf verloren haben. Dieser Ersatz heist im Seerechte das *Wergeld*.

Werft

Fr. *Carréage*

Bedeutet die Einrichtung in ansehnlichen Häfen, wo Vorräthe und Gelegenheit zu finden sind, die sich auf den Schiffbau, die Ausrüstung &c. beziehen; dann heist *Werft* (Schiffswerft) auch den Ort am Ufer des Meeres, wo die Schiffe gebauet, ausgebeffert, oder kalkatert werden, (siehe den Art. *Stapel*).

Westindische Compagnie in Dänemark

Wurde 1675 von *Christian V.* nachdem ihm England die Insel St. Thomas überlassen hatte, errichtet. Christian ertheilte der Compagnie 1680 gute Privilegien, vereinigte sie hernach mit der von *Guinea*, von welcher Zeit sie den Namen der *westindisch-guineischen Compagnie* führte, bis sie 1754 von *Friedrich V.* aufgehoben worden ist, der seinen Unterthanen die Freyheit gab nach Westindien und der Küste von Guinea Handel zu treiben.

Westindische Compagnie in Frankreich

Ist unter *Ludwig XIV.* 1664 zugleich mit der ostindischen Compagnie errichtet worden. Obgleich ihr der König das völlige Eigenthum nebst der Oberherrschaft von *Canada*, den *Antillischen Inseln*, *Akadien*, *Terre neuve*, *Cayenne* und den französischen Besitzungen auf dem festen Lande nebst den herrlichsten Privilegien auf 40 Jahre lang gegeben hatte, so konnte sie sich doch nur 10 Jahre erhalten; sie wurde 1674 wieder aufgehoben.

Westindische Compagnie in Holland.

Sie ist später als die ostindische Compagnie errichtet worden, nämlich 1621. Als sie aber bald in einen sehr schlechten Zustand gerieth, wurde sie 1671 wieder aufgehoben. Die Generalstaaten ordneten 1675 eine neue, welche bis auf die Revolution in den vereinigten Niederlanden fortwährte, welche die Handlung nach den afrikanischen und westindischen Besitzungen der Republik größtentheils vernichtet hat.

Wimpel.

Fr. Flamme.

Eine sehr lange und schmale Art Flagge, welche an einer kleinen Raa, die das *Wimpelholz* heißt, vom Topp (dem obern Ende der Masten Fr. *Tenor*) wehet. Der *Wimpel* ist von unten zu gespalten und endigt sich in zwey Spitzen. Kein Kauffahrer, sondern nur der Kapitän eines einzelnen Kriegsschiffes darf einen *Wimpel* führen. Ein breiter *Wimpel* ist wie der Stander das Unterscheidungszeichen eines Kommandeurs von mehreren Schiffen.

Windegeld.

Die Matrosen sind nicht schuldig die Waaren in das Schiff einzubringen und zu stauen wenn das von ihnen verlangt wird; so bekommen sie einen besondern Lohn, welcher das *Windegeld* heisst.

Wisby, Wisboe.

Eine uralte Stapel- und Hanseestadt auf der Insel Gothland, welche der Krone Schweden gehört. Im Mittelalter war *Wisby* die vornehmste Handelsstadt in Norden. Sie ist besonders wegen ihres Seerechts berühmt, das von ihr das *wisbysche* benannt wird. Es wurde nicht nur in Schweden; sondern auch in den übrigen nordischen Reichen und mehreren Hanseestädten als ein allgemeines Recht, wornach die Seefreitigkeiten entschieden wurden, angenommen, aus dem *wisbyschen* Seerechte ist vieles in das Lübeckische gekommen, welches in den folgenden Zeiten dem *wisbyschen* an Ansehen auf der Ostsee gefolgt ist. Die Stadt ist zwar von ihrem ehemaligen Wohlstande sehr heruntergekommen, treibt aber doch einen noch ziemlichen Handel.

Wrack, Wrackschiff

Werden die Trümmer eines gescheiterten oder vor Alter zerfallenen Schiffes genannt.

Z.

Zeynbrief

Heißt der schriftliche Vertrag, welcher zwischen der Convoy oder Admiralschaft und den Rhedern errichtet wird. In diesem Briefe bestimmen die Rheeder den Ort, wohin ihre Schiffe gehen sollen; die Convoy verspricht hingegen, sie zu begleiten, und sie nicht eher als in dem Hafen zu verlassen. Auch wird darin die Summe angegeben, welche der Convoy bezahlt werden soll.

Zwischenhandel

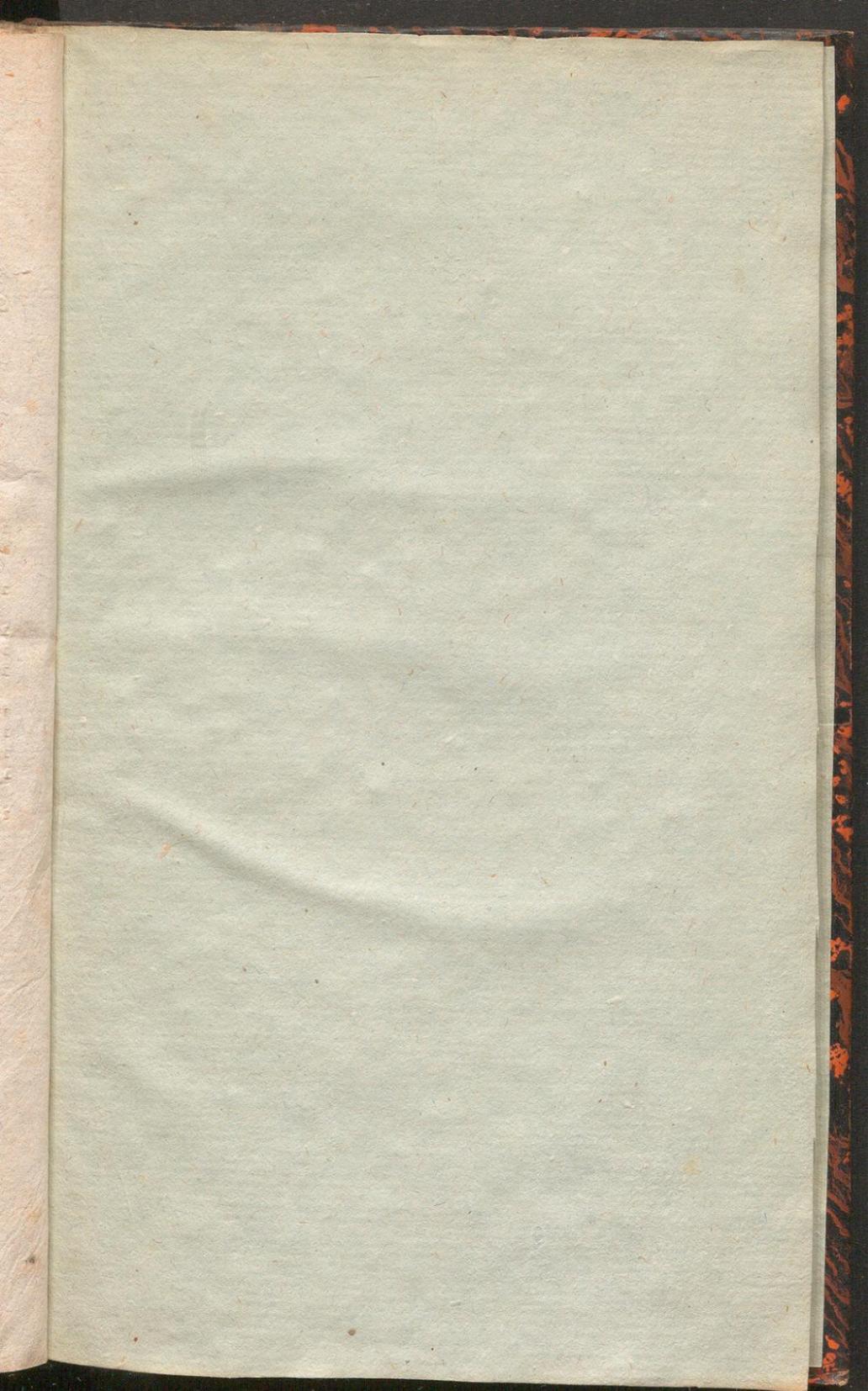
Heißt derjenige Handel, der mit Natur- und Kunstprodukten anderer Nationen getrieben wird, um sie nicht selbst zu verbrauchen, sondern sie wieder andern Völkern zu verkaufen. Die Franzosen nennen ihn *Oekonomiehandel*, und andere Nationen haben sich diese Benennung welche *Montesquieu Esprit des Loix T. II, L. XX Ch. 4.* zuerst gebraucht hat, gefallen lassen; obschon dieselbe auch auf andern Handel einiger Massen paßt.

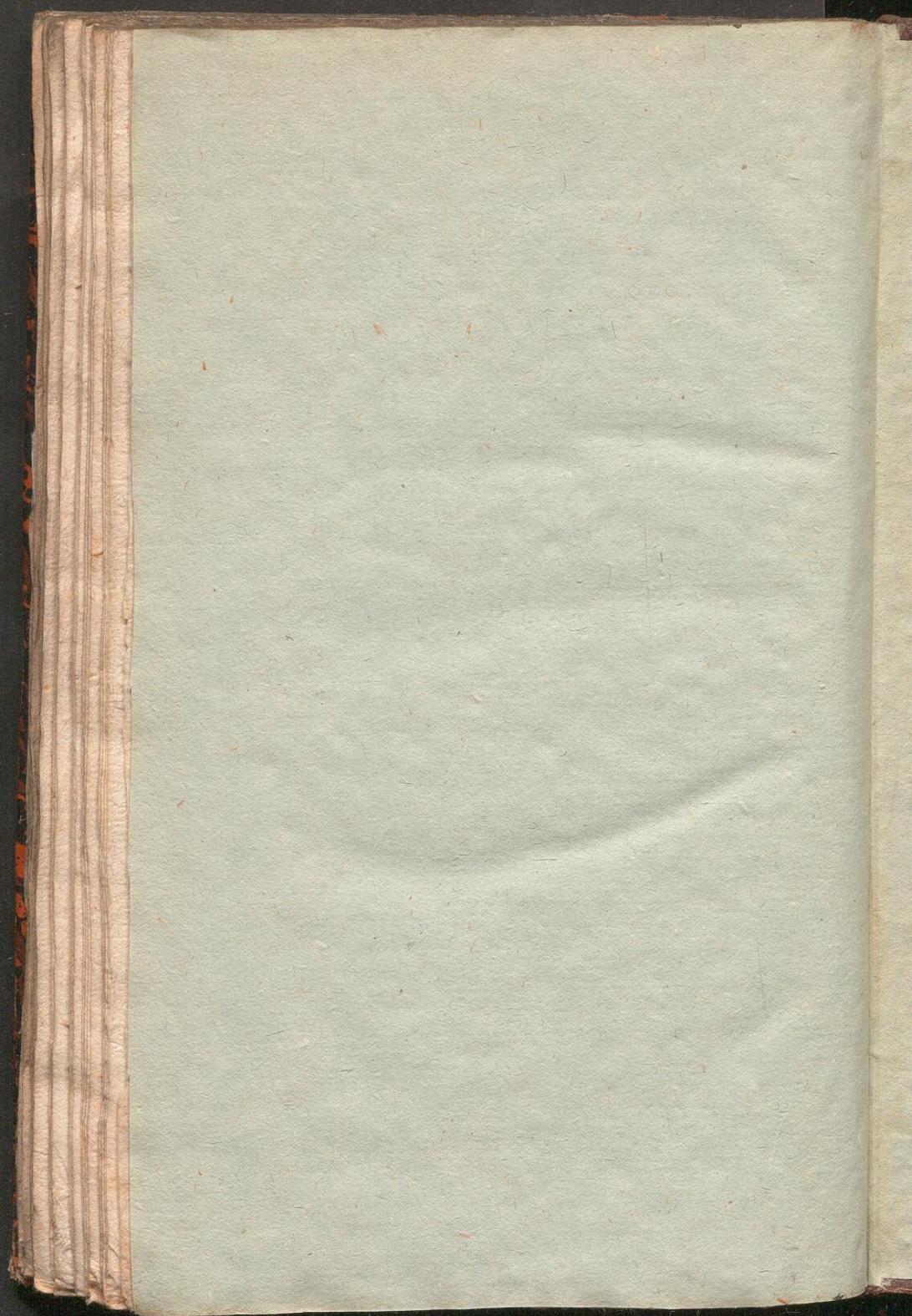
Verbefferungen.

<i>Seite</i>	<i>Zeile</i>	<i>statt</i>	<i>lies</i>
19	- 3 von unten	grosse	gewisse
30	- 4 - - -	oder der	zu der täglichen
32	- 11 - - -	Treight	Freight
—	- 5 von unten	Trêteur	Frêteur
54	- 3 - - -	Wafren	der Waaren
59	- 8 - - -	Convoyern	Convoyer
66	- 7 von unten	diese	jene
71	- 13 - - -	Rahmen	Rahen
72	- 17 - - -		Anzahl Kanonen
84	- 11 - - -	Weide	Winde
107	- 2 von unten	150 Mann	850 Mann
111	- 9 - - -	halt	bald
—	- 4 von unten	Louvier	Louvoier
118	- 1 - - -	Loxodronie	Loxodromie
—	- 11 - - -	Senfaleo	Senfales
119	- 2 von unten	Schiffern	Schiffern eines
123	- 2 von unten	latonische	lateinische
126	- 3 von unten.		die unter dem Namen
139	- 17 - - -	Poundage	Prämie
140	- 13 - - -	verspricht	versprechen
147	- 17 - - -	Rade clofen	Rade clofe
172	- 1 von unten	von den Kauf- fahrteyschiffen	von einem Kauf- fahrteyschiffe
178	- 8 von unten	Tenor	Tenon

Verzeichnis

1	1	1	1
2	2	2	2
3	3	3	3
4	4	4	4
5	5	5	5
6	6	6	6
7	7	7	7
8	8	8	8
9	9	9	9
10	10	10	10
11	11	11	11
12	12	12	12
13	13	13	13
14	14	14	14
15	15	15	15
16	16	16	16
17	17	17	17
18	18	18	18
19	19	19	19
20	20	20	20
21	21	21	21
22	22	22	22
23	23	23	23
24	24	24	24
25	25	25	25
26	26	26	26
27	27	27	27
28	28	28	28
29	29	29	29
30	30	30	30
31	31	31	31
32	32	32	32
33	33	33	33
34	34	34	34
35	35	35	35
36	36	36	36
37	37	37	37
38	38	38	38
39	39	39	39
40	40	40	40
41	41	41	41
42	42	42	42
43	43	43	43
44	44	44	44
45	45	45	45
46	46	46	46
47	47	47	47
48	48	48	48
49	49	49	49
50	50	50	50





126

