

Der
Wohl-stylisirende
Rauffmann /

Ober:
Des allzeit-fertigen
Handels = **CORRE-**
SPONDENTEN

Andern Theils.
II. CLASSE.

Hält in sich die See-Sachen und andere dabey vorfallende Scripturen.

Als:

1. Benachrichtigung von erlittenen See-Schäden.
2. Zaverrey, Briefe / Rechnungen / und dessen Recht / item von Kauffmanns Parere in streitigen See-Sachen.
3. Von gestrandeten Gut / Berg, Lohn und Strand-Recht.
4. *Laudum* oder Ausspruch in Zaverrey-Sachen.
5. *Specification* eines Segelfertig, liegenden Schiffs, welches mit seiner Ladung soll verkauft werden.
6. *Formularia*, wie in Kriegszeiten die neutralen Schiffe sich *reversiren* müssen / und beeydiget werden.
7. *Connoissemerten* / Schiffs-Bau-Contracten und *Assicuranz*en.
8. Von der See-Fahrt / und was Kauffleuten und *Passagiern* davon zu wissen nöthig / *in specie* von der Europäer Handlung zur See.
9. Schiffs-Befrachtungs-Contracten allerhand Arten.
10. Schiffs-*Inventarium*.
11. Wie die durch *Caper* aufgebrachte Schiffe verkauft und *reclamirt* werden.
12. Von *Assicuranz*en.



I.

I. Benachrichtigung von erlittenen See-Schaden.

Mein Herr!

Da ich gedachte / denselben aus Gottenburg zu schreiben / muß ich es leyder von hieraus thun / als woselbst ich gestern mit einer Holländischen Galiot von verlohrrer Reise alle des Meinigen entblößet / kümmerlich mit dem Leben angekommen / nachdem unser Schiff / unweit Bornholm / bey jüngst den 26. Februarii gehabt harten Sturm / verunglücket / und auffer den Personen und etwas Stück Gütern wenig geborgen worden / es hat aber diese unsere Reise als wir kaum von der Dankiger Rhede abgefegelt / gleich ein trauriges und verwirrtes Ansehen gewonnen / dann auffer dem / daß bey etlichen Wochen her Wind und Wetter nicht lange beständig / sondern mit continuirlichen Sturm untermischt gewesen / so hatte auch der (bey Aufziehung unserer Segel) uns freundlich anwehende Ost. Süd. Osten. Wind nicht lang bestand / sondern drehete sich wie ein Vogel / bald Nord. bald Westwärts / also daß wir kaum zwey Etmahln passirt hatten / als wir es schon aufs laviren legen / und endlich / da es fast ganz still worden / Anker. Grund suchen musten / welche Wind. Stille aber sich des folgenden Tages in einen so grausamen Sturm aus den Nord. Nord. Westen verwandelt / daß beyde

Anker nicht capables waren / das Schiff zu halten / dessen Gerächtschafft ohne dem / wie wir leider hernach erfahren / samt den Schiffe selbst nicht bastant genug war / einen solchen starcken Sturm auszuhalten; wir finggen demnach an zu treiben / mussten den einen Anker kappen / und bey sich vergrößerenden Gefahr / den Willen des Windes und der Wellen uns überlassen / welche in wenig Stunden uns weiter versehten / als wir bey guten Wetter und Wind in einen ganzen Tag nicht hätten segeln können; Bey so gestalten Sachen war weder den Schiffer noch uns wohl zu muhte / und weil das Schiff allbereit beginnente leck zu werden / und aller Orten Wasser zu schöpfen / musste jedermann an die Pumpe / und unaufhörlich dabey arbeiten; Endlich berraff uns noch ein grösser Unglück / indem eine starcke See das Ruder abstieß / und kurz darauf der grosse Mast auch über Bort gieng / und in tausend Stücken zerspilterte: bald erhuben uns die Wellen bis an die Boitcken / bald versenckten sie uns wieder in den tieffsten Abgrund: der Donner stürmete über unsern Häuptern / und der Blitz fuhr Creuzweis über / und um das Schiff herum nicht anders / als wann wir uns in der grösten Seeschlacht befunden hätten; Die Pumpe wurde unbrauchbar / unsere Kräfte aber so abgemattet / daß weder Schiff Volck noch Passagiers mehr capabel waren zu arbeiten. In solcher Noht / war nun kein ander Mittel übrig / als an den nechsten Strand zu setzen / wiewol wir wegen des harten und trüben Wetters selbst nicht wissen konnten / in welcher Gegend wir uns befanden; jedermann hatte sich allbereit eines gewissen Todes versehen / der eine betete / der andere hielte noch an mit der Arbeit / dieser zog allbereit

ein

Mein
M
w

ein rein Hemd an / und steckte Geld bey sich in der Ta-
schen / um / so sein Leichnam den Fischen nicht zu Theil
wurde / denenjenigen ihre Mühe zu belohnen / welche
seinen ans Ufer geworffenen Körper begraben würden;
Ein ander erwählte sich ein Stück von Mast oder
Brett / auf welchen er sich durch das Schwimmen
zu salviren gedachte ; alle aber sahen nichts anders /
als den Todt vor Augen / und nahmen allbereit von
einander einen traurigen Abschied / insonderheit / weil
das Schiff anfang von allen Seiten Wasser zu schöpfen
/ und der Steuermann samt den Schiffer und übrige
Schiff-Volck jetzt das Boht aussehten / um auf
solchen letzten Hülf-Mittel ihr Leben noch zu salviren /
in welches aber wir andern Passagiers, deren 13. an
der Zahl waren / mit eindringen / und bey nahe unsern
Untergang durch solche Beschwerung dieses kleinen
Fahr-Zeuges so viel ehe befördert hätten. Endlich er-
blickten wir nicht ferne von uns das Eyland N. N.
auf welches wir nach vieler ausgestandenen Mühe /
endlich / Gott Lob! glücklich anländeren / und bald
darauf nicht weit davon unser Schiff in Stücken zer-
stossen sahen ; Was an Gütern noch geborgen / hat
die See ans Land geworffen. Gott ersetze diesen
Schaden den Interessenten reichlich / und bewahre
die Handlung vor mehr dergleichen Unglücks-Fällen.
Dessen Protection ich meinen Herrn auch will anbe-
sohlen haben / 2c.

II. Ein anders.

Mein Herr!

WIt den bey N. N. gestrandeten Schiffe hat es
wie ich nach diesen in Erfahrung kommen / sol-

gende Beschaffenheit : Es ist selbiges den 6. hujus mit guten Winde von hiesiger Rehde abgelauffen / auf den Schonischen Küsten aber gekommen seynde / soll der Schiffer solches muhrwillig im Strand gesetzt / und sich mit seinem Volck davon ans Land begeben / folgend die darinn verhandene Güter zum Theil haben bergen lassen / und sich bis dato noch dabey aufhalten / auch an seine hier wohnende Frau geschrieben haben / ihm dahin nachzufolgen; welches alles ein hier angekommener Botsmann / der auf den Schiff mit gewesen / eydlich ausgesaget. Wann nun dieses den Verdacht eines grossen Diebstahls und Betrugs nach sich ziehet / in welchen Rehders / Befrachters und Schiffer können implicirt seyn / und der Herr eine ansehnliche Summa darauf versichert hat / vielleicht auf ein Non Ens, oder solche Effecten, die niemahls im Schiffe gewesen / um welcher gottlosen Intriguen wegen das Schiff ohne einige Noht im Strand gesetzt / ehrlicher Befrachter ihre Güter aber / die noch darinn verhanden gewesen / diebischer Weise seynd angegriffen worden / als wird mein Herr und andere unschuldige Asscuratores sich wegen Ausbezahlung der Gelder vorzusehen wissen / und weitere unparteyische Nachricht erst davon einzuziehen haben. Welches ich zur Nachricht melden / und dabey versichern wollen / daß ich jederzeit verharre / 2c.

NB. Man könnte auch / weil ein Christlicher Kaufmann jederzeit schuldig ist / seinen Nächsten das Seine zu bessern und zu behüten / auch der Bosheit nach allen Kräfften zu steuren / unter unbekanntten Nahmen / oder ohne Unterschrift / wann
man

man ge
wolle /
Schre
man
tung /
verglei

Habe
gen /
Sa

1. Hab
fer / de
geworden
einen bes
seiner

D
fabon h
contra
billig be
in meine
han aber
net wov
frachter
diesen M
der Last /

man gewisser Ursachen wegen nicht bekannt seyn
wolle / an die Asseratores ein solches Nachricht-
Schreiben ablauffen lassen / dadurch entübriget
man sich des Beweises / hat keine Verantwor-
tung / und steuret doch der Bosheit / die täglich in
dergleichen Asseranzien überhand nimmt.

II.

**Haberey = Briefe / Rechnun-
gen / und dessen Recht / item, von
Kaufmanns-Parere in streitigen
See-Sachen.**

**I. Haberey = Brief / welchen ein Schif-
fer / dem sein Schiff auf der Reise leck
geworden / oder sonst die darinn geladene Waaren /
einen besorglichen Schaden und Abgang gelitten / bey
seiner Ankunfft von denen Interessenten der La-
dung unterzeichnen läst.**

Dennach ich Schiffer N. N. mit meinem Schiff
N. genannt / auf meiner Zurück- Reise von Lis-
sabon hieher nach Hamburg sehr hartes Wetter und
contrairen Wind gehabt / und dannenhero nicht un-
billig befürchten muß / daß sich einig Unterstellig- Gut
in meinem Schiff schadhaft befinden mögte / solche Sa-
chen aber / nach den See-Rechten / auf Averej gerech-
net werden müssen / als ersuche ich die sämtliche Bes-
frachter und Interessenten meiner Schiff-Ladung /
diesen Averej-Brief / vor Eröffnung oder Brechung
der Last / zu unterzeichnen / daß sie den befundenen

DDD 5.

Scha

Schaden / so er Abery kan erkandt werden / so viel ein jeden zu seinen Quotum zukommen wird / samt der Fracht zu erlegen / und zu bezahlen / schuldig seyn wollen. Hamburg den 16. Novembris 1709.

Wann nun die Kauffleute darein willigen / so unterzeichnen sie: Ich Titius bin zu frieden / oder gestehet / oder consentire solche Haverey / wer aber nicht unterzeichnen will / und seine Güter finden sich hernach schadhaft / dem gestehen die andern Interessenten keine Erkennung oder Haverey.

II. Send-Schreiben / was Haverey bedeute.

Mein Herr!

Um denselben noch besser zu erklären / was Haverey bedeute / so berichte ich / daß solche kürzlich darinn bestehet / daß diejenige / deren zur See gekommene Güter in wählender Wassers-Noth keinen Schaden gelitten / oder um das Schiff zu erleichtern nicht ausgeworffen worden / nach einen gewissen Anschlag zur Schad-loß-Haltung derjenigen / deren Güter um das Schiff zu retten / und zu erleichtern in harten Sturm ausgeworffen worden / etwas beytragen müssen / es wird aber die Haverey in die kleine und in die grosse eingetheilet / unter jener wird der Zutrag (den man vor Lohrsmanns- oder Pilotten-Geld / das ist / das Schiff von und auf die Röhde / in und aus den Haven zu bringen / zahlen muß /) gerechnet / und gehen solche Unkosten allein über die eingeladene Waaren / nicht aber über das Schiff. Große Haverey ist!

ist/ wann das Schiff zu erleichtern / theils Waaren müssen ausgeworffen werden / alsdann geht solcher Schade über Schiff und Gut/ auch so gar über diejenige Güter / als Geld und Juwelen / welche doch das Schiff nicht beschweren/ und ist über das Auswerffen Zeugniß genug abgestattet/ wann es der Schiffer/ daß er habe werffen müssen / mit seinen Passagirern bezeugen kan. Wie aber die geworffene Waaren sollen estimiret werden/ davon machen die See-Rechte diesen Unterscheid : So der Wurf geschehen / ehe das Schiff seine halbe Reise vollbracht/ so werden die Waaren höher nicht als was sie gekostet / estimiret / ist der Weg aber schon über die Helffte verzogen / so taxiret man solche / was sie an den Ort / da sie hin destiniret gewesen/ hätten gelten können ; und wird hierinn abermahl dem Schiffer und seinen Reis. Gefährten/ was die darüber aussagen/ Glauben zugestelt. Die Haveren selber aber zu berechnen und einzutheilen / gewissen verständigen Kauffleuten und Schiffern/ auch wol einen eigenen darzu beeyndigten Mann / welchen die Kauffmannschafft darzu unterhält/ zu berechnen übergeben. Ein mehrers von dieser Materie wird mein Herr in meinen Neu-eröffneten Handels- Bericht finden/ dahin ich mich der Kürze halber will bezogen haben. Der ich im übrigen verbleibe

Meines Herrn

Dienstwilligster

N. N.

III.

III. Haberey = Rechnung / von Schiff-
fer Jochim Becker / führende das Schiff
die gekrönte Wein- Traube / kommende von Bour-
deaux, über den Schaden / welchen die Capers seiner
Ladung durch das Wegnehmen unterschiedli-
cher Güter / zugefüget.

Das Capital der Güter ist / und zwar erstlich / so vor Hr. Mi- chael Arens geladen:	₤	℔
10. Stück Brantwein / hal- ten 16. Orhöfft a 35. Rtl. thut	₤. 1680	
20. Faß Hochländisch Wein/ bey welchen schwere Le- ckagie, rechne durchge- hens a Orhöfft 40. ₤.	3200	
3. Faß Sturme-Wein / a 14. Rthlr. das Orhöfft	504	
14½. St. Pflaumen / wägen 7000. lb. a 9. ₤. pr. 100. lb thut	₤. 630	6014
Sum. ₤.		
Hr. Christian Rump.		
15. Faß Preniacq - Wein / a 18. Rthlr. das Orhöfft /		3240
Transp.		9254

Transp
Hr.
4. St. Dr
6½. Or
8. Orhöfft
a 24. Rtl
20. St. Dr
39. ₤. pr
6. Ballen
62. Rtl

Hr.
10. Faß Br
a Orhö
6. Faß Col
38. ₤.

Hr.
8. Faß Honi
a 12. Rtl
5. St. Dr
8. Orhö

Hr.
15. Ballen
4500. lb
2. Faß roth
Rthlr. d
8. Ballen

Transport voriger Seite	Ɔ	9254	
Zr. Niclas Jansen.			
4. St. Brannntwein/ halten			
6 $\frac{1}{2}$. Orhöfft a 35. Rtl.	Ɔ.	682.	8.
8. Orhöfft Rohthen Wein/			
a 24 Rthlr.		576.	
20. fl. Syr. wäge 16000. lb.			
a 9. Ɔ. pr. 100. lb.		1440.	
6. Ballen Papier/ darinnen			
62. Riß/ a Riß 4. Ɔ. 6. Ɔ.		271.	4.
	Sum. Ɔ.	2969	12
Zr. Daniel Stur.			
10. Faß Bergerac-Wein/			
a Orhöft 16. Rtl.	Ɔ.	1920.	
6. Faß Costes-Wein a Orh.			
38. Ɔ.		912.	
	Sum. Ɔ.	2832	
Zr. Johann Dittmar.			
8. Faß Honig/seynd 48. Terß			
a T. 12. Rthl.	Ɔ.	1728.	
5. St. Brannntwein/ halten			
8. Orhöfft a 35. Rthlr.		840.	
	Sum. Ɔ.	2568	
Zr. Dircxsen & Comp.			
15. Ballen Mandeln/wägen			
4500. lb. a 36. Ɔ.	Ɔ.	1620.	
2. Faß rohten Wein/ a 24.			
Rthlr. das Orh.		576.	
8. Ballen Zell/wehrt		300.	
	Sum. Ɔ.	2496	
Transp.		20119	12

Transport voriger Seite	₤. 20119	12
Zr. Jacob Both.		
15. Faß Costes-Wein a 38.		
₤. das Orhöfft	2280	
Zr. Friderich Lipp.		
3. St. Brantwein / halten		
5. Orh. a 35. Rthl.	₤. 525.	
12. Dofin Nuß / Bäumen		
Bretter / wehrt	1200.	
1. Faß Besies-Wein a Orh.		
30. Rthl.	360.	
Sum. ₤.	2085	
Zerr Conrad Josten.		
10. St. Brantwein / halten		
17. Orh. a 35. Rthl.	1785	
Zr. Samuel Schiffmann.		
10. Faß Lagons - Wein /		
a Orh. 16. Rthl.	1920	
Zr. Cornelius Brun.		
4. Faß Costes - Wein a		
38. ₤.	₤. 608.	
15. Ballen Papier / halten		
225. Rthl a 5. ₤.	1125.	
Sum. ₤.	1733	
Sel. Zn. Johann Erdmanns		
Witwe.		
5. St. Brantwein / halten		
8. Orh. a 35. Rthl.	840	
Transp.	30762	12

Transport voriger Seite	℔	30762	12
Hr David Seulin.			
1. Faß Frontiniacq a Orh.			
45 Rthlr.	℔	540.	
2. St. Syrop/wägē 1600. lb.			
29. ℔. p. 100. lb.		144.	
	Sum. ℔.	684	
Summa des Belaußs der Güter	℔	31446	12
Hierzu kommt die Bürde des Schiffs mit der Fracht		11000	
Summa des gantzen Belaußs	℔.	42446	12

IV.

Nun folget weiter der Schade/ nemlich/ was die Caopers aus dem Schiff von der Ladung genommen/ als nemlich:

5. Orh. Preniacq - Wein a 18. Rthl.			
Herr Christian Rump gehörig		270	
2. Orh. Stum / Wein / Hn. Michel Arens gehörig		84	
$2\frac{1}{4}$. Brannterwein / Jochim Ditmar/ $a\frac{1}{4}^{\circ}$. pr. 35. Rthl.		98	
7. und $\frac{1}{8}$. dito aus einen St. von der Wittwe Erdmannsche		26	4
$1\frac{1}{2}$. Orh. rohter Wein / Dircksen & Comp. a 24. Rthlr.		36	
dito Schade an Mandeln/ laut Rech- nung		61	8
1. Orh. Costes - Wein / Cornelius Brun gehörig		38	
	℔.	613	12

Von

Von denen Capern ist vor das genom-
mene gut gerhan worden:

Vor 5. Orhöfft Wein 100. ff. Holl.
betragen mit Lagio $\text{fl. } 135. 8.$
pr. 1. Orhöfft Wein 19. ff.
Fransch/ ist $19.$

	154	8
--	-----	---

bleibt Schade $\text{fl. } 459$

	459	4
--	-----	---

Wann nun 42446. $\text{fl. } 12. \text{ fl.}$ Capital
459. $\text{fl. } 4. \text{ fl.}$ Schaden betragen/
beträgt es pro Cent oder von 100.
 $\text{fl. } 1\frac{1}{2}$. fl. und muß ein jeder desfalls
zahlen/ als folget:

V. Repartition von vorstehenden Capitel
der 42446. $\text{fl. } 12. \text{ fl.}$ so Schaden/ tragen
müssen 459. $\text{fl. } 4. \text{ fl.}$ und beträgt es also
von 100. $\text{fl. } a 1\frac{1}{2}$.

Kommt auf eines jeden Portion, als folget:

Capital a $1\frac{1}{2}$. pro Cent.

Hr. Michel Arends von	$\text{fl. } 6014$	65	3
Hr. Christian Rump von	3240	35	2
Hr. Michel Jansen von	2969. 12	32	3
Hr. Daniel Stur	2832	30	11
Hr. Jochim Dürmar	2568	27	13
Hr. Dircksen & Comp.	2496	27	1
Hr. Jacob Both	2280	24	11
Hr. Feiderich Lipp	2085	22	9
Hr. Conrad Josten	1785	19	4
Hr. Samuel Schiffmann	1920	20	13
Transp. 28189. 12		305	6

Transport voriger Seite 28189. 12	305	6
Hr. Cornelius Brun 1733	18	12
Gel. Hr. Joh. Erdmanns W. 840	9	2
Hr. David Seulin 684	7	6
Die Hn. Rehder des Schiffs 11000. C.	119	3
Sum. von 42446. 12. fl. Capit. &	459	13
Die übrigen 9. fl. bleiben vor die Armen.		

VI. Eine andere Form einer Ha= verey- Rechnung.

Schiffer Peter Winter / führende das Schiff die güldene Rose / kommende jesund von Rochelle / hat an unterschiedl. Waaren geladen / welche taxiret worden &	126000
Das Schiff kostet Ein kauffs & 21000.	
Die Fracht beträgt sich von Rochelle hieher 8400.	
Sum. &	29400
Sum. der Ladung / Schiff und Fracht Sum. &	155400
Auf diesem Schiff und seiner Ladung befindet sich nach abgelegter Reise Schaden / und zwar	
An den Schiff & 2500.	
An der Ladung & 10450.	
Sum. &	12950

See

Wann

Solche Haverer nun gehet über
Fracht und Ladung / betragende
zusammen $\text{R. } 155400$. davon
müssen die Herren Kehders nach
Proportion ihrer 29400 . R.
Schiff und Fracht Delauff zur
Ersetzung obbesagter Haverer
zahlen/ $\text{R. } 2450$.

Die Ladung aber muß
tragen 10500 .

Sum. $\text{R. } 12950$

Wann nun an vorbemelerten Schiff
und Fracht / betragende zusam-
men 29400 . R. Lübsch vier Hn.
Kehders / als nemlich

Hr. Andersen $\frac{1}{4}$

Hr. Berends $\frac{1}{4}$

Hr. Christiani $\frac{1}{4}$

Hr. Daniels $\frac{1}{4}$

Part und Antheil haben / und folglich
nach Proportion solcher ihrer Par-
ten, den ihnen zukommenden
Schaden / nemlich 2450 . R. tra-
gen müssen / so kömmt

Hr. Andresen pr. s. $\frac{1}{4}$ Part. $\text{R. } 612$. R.

Hr. Berends $\frac{1}{4}$ 918 . 12 .

Hr. Christiani $\frac{1}{4}$ 408 . 5 . 4

Hr. Daniels $\frac{1}{4}$ 510 . 68 .

Sum. $\text{R. } 2450$

Die Hn Interessenten an der Ladung / wer-
den ebenfalls die ihnen nach der Pro-
portion zu bezahlen zukommende 10500
Marck Haverer = Schaden / unter sich
(auf die 126000 . Marck / als das Capi-
tal der Ladung) mitzutheilen wissen.

VII. Von Kauffmanns = Parere und Arbitragen, oder Unterwerffung des Ausspruchs eines guten Mannes / insonderheit aber von competirenden Foro, oder Bericht in streitigen See-Sachen.

Monfieur

Was derselbe an mich / wegen Einholung eines Kauffmanns Parere, in seiner mit N. N. habenden Streit-Sache gelangen lassen / hat allerdings seinen guten Grund / und finde ich es / als ein kurzes Expedientz / die Sache bald zu terminiren wohl gerahten / dann wann man die Definition des Wortes Kauffmanns Parere ansiehet / so heist es ein wohl abgefaßtes Gurdüncken unpartheyischer Kauffleute über eine streitige Sache / darüber sie in Handels-Sachen zu Raht gezogen / und ihre Meynung zu entscheiden / gebeten werden / ich sage unpartheyischer Kauffleute / weil man ihnen gemeiniglich den Casum Controversiaz nur unter verdeckten Nahmen der dabey interessirten Personen vorstellt / und sie also weder den einen zu Lieb noch den andern zu Leid zu sprechen / mögen verdächtig gehalten werden ; Zu gezwungen / daß ein solches Kauffmanns Parere nicht von den Kauffleutendes Plazes / wo die Streit-Sache verficirt / sondern von ausländischen Handels-Plätzen gesucht und erfordert wird / nicht anders als wie etwan über gewisse Rechts-Sachen Responfa Prudentum, oder ganzer Juristischer Facultäten eingeholet werden / wie aber solche / ob sie schon nicht Vim decisivam, dannoch eine grosse Krafft habea / dem Judici, coram quo die Rechts-Sache schwebet / ein grosses Licht zu geben / also / daß vielfältig das Urtheil

darnach und mit Beziehung auf ein solches Responsum eingerichtet wird / als hat auch ein solches eingeholtes Kauffmanns Parere nicht weniger Krafft / auf sich reflectiren zu machen / wie hievon gnugsame Exempla könnnten angeführet werden; es geschicht aber solches von der Obrigkeit mit höchster Billigkeit / dann weil es Käyserlichen und Königlichen Majestäten allergnädigst gefallen / ihren höchsten Reichs Tribunalien anzubefehlen / nach jeder Reichs- oder Municipal-Stadt ihren confirmirten und löblich hergebrachten Statutis zu urtheilen / und selbigen keinen Eintrag zu thun / unter welchen auch insonderheit in Römischen Reich die Verordnung in Commercien-Sachen mit begriffen / überdem auch nicht unbillig präsumiret wird / daß Kauffleute diejenige Sachen / welche in ihr Forum hineinlauffen / und womit sie täglich umgehen / (der ein- und ausländischen Circumstantien halber) besser als Gelehrte verstehen / als kommt es vielmahlen / (wie schon oben gemeldet /) das dergleichen eingeholte Kauffmanns Parere , wann anders in dem ausgegebenem Casu alles aufrichtig angeführet worden / ein grosses Pondus zur schleunigen Dicision der Sache beytragen können / welches um so viel leichter zu behaupten / weil so gar viel Arbitria oder Beziehung auf eines klugen Kauffmanns Ausspruch unter denen Negotianten noch täglich im Schwang gehen / und vor diesen noch gebräuchlicher gewesen / ehe in unterschiedlichen vornehmen Handels-Städten die so genannte Kauffmanns-Gerichte (wie dergleichen ein wohlbestalltes zu Leipzig / Paris / Lyon / Bohen zc. zusehen /) aufkommen / in welchen die unter Kauffleuten entstandene Streitigkeiten summarische / und nicht so wol nach

den

in geschriebene
 als Verordn
 hergebrachten
 abgehandelt
 Kauffmanns
 daselbst hat
 schreiben
 welche
 noch zu klären
 Einliches ist
 Ein-Verordn
 gehörige
 Betrachteten
 than werden
 wird:
 Wegen Ein
 Wegen ein
 gen
 Sch
 Sch
 Sch
 Sch
 V
 Über
 der
 Sch
 Cos
 Cer
 Bo
 Pilo
 Hav
 ru
 der

den geschriebenen Rechten / als denen verfaßten Handels-Verordnungen / und unter Rauffleuten wohl hergebrachten Gewohnheiten ohne formalen Proceß abgehandelt und dediciret worden / wo aber solche Rauffmanns-Gerichte eben nicht formlich bestellet / daselbst hat doch die Vorsichtigkeit der Obrigkeit beschriebene Statuta in Commerciën-Sachen gemacht / welche ohne grosse Weitläufftigkeit die Mißhelligkeiten nach den klahren Buchstaben beylegen und schlichten ; Ein solches ist auch aller See-Städte so genannte See-Gerichts-Ordnung / nach welcher alle zur See gehörige Handel decidiret / und zwischen Redern / Befrachtern / Schiffern und Schiffß-Volck abgethan werden / dergleichen aber seyn / wann gestritten wird :

Wegen Erbauung der Schiffe.

Wegen eingeladener Güter.

geworfenes Gut.

Schiffbruch.

Schiff / Böhte und Prahmen.

Schiff und Gut / welches von See-Räubern genommen.

Schiffs-Frachten.

Victualien auf den Schiff.

Über der Schiffer Rechnungen / und dazu gehörigen Wechsel-Briefen und Attesten.

Schiffer Versäumnis.

Cognossementen.

Certe-Partyen.

Bodemereyen.

Pilotagen.

Havereyen / und des Schiff-Volcks Heurung und Fhrung / auch dessen Wohl oder Ubel-Verhalten / und dergleichen.

Über alle diese Sachen erkennet das Lübsche See-
 Recht / und die Hansische See-Ordnung Summa-
 risch ohne Schrift / Wechselung oder ordentlichen
 Proceß, ausser daß in Zeugen Verhör legaliter ver-
 fahren / sonst aber keine Advocati oder Procuratores
 zugelassen werden / so wird auch / was für diesen Ge-
 richt erkannt wird / zur schleunigen Execution befor-
 dert / und keine Appellation, Supplication oder
 Reduction, wo die Klage oder Haupt-Sache nicht
 über 1000. R. antrifft / angenommen ; Wolte aber
 jemand / wann es eine höhere Summa als 1000. R.
 austräget / von einem wieder ihm gefällten Urtheil ap-
 pelliren / ist er schuldig / solches innerhalb 10. Tagen
 vor dem præsidirenden Syndico des See-Gerichts
 zu thun / auch zugleich alle seine Gravamina vorzu-
 bringen / wann dann solche also befunden werden / daß
 man der Appellation deseriren kan / in solchen Fall
 ist er schuldig selbige auf dem ersten Ober-Gerichts-
 Tag zu prosequiren / oder die Appellation wird
 vor desert geacht / und das See-Gericht ist befugt /
 ihr Urtheil zu exequiren ; Was aber in diesen See-
 Gericht Rechtens sey / darüber will ich dem Herrn an
 die beschriebene See-Rechte selbst verwiesen haben.
 Disimahl schliesse ich wegen Kürze der Zeit / und ver-
 harre / 2c.

III.

Von gestrandeten Gut / Berg- Lohn und Strand-Recht.

I.

I. Von gestrandeten Gut / und dessen
Berg-Lohn.

Mein Herr!

Das derselbe bey diesem schlimmen Herbst-Weter so unglücklich gewesen / eines seiner reich beladenen von Spanien zurückkommenden Schiffe / nicht weit von der Elbe zu verlieren / und also des schon fest eingebildeten Gewinns verlustig zu gehen / ist mir herzlich leid / am meisten aber setzt mich in Bestürzung / daß da noch eine ziemliche Partey von den Gütern geborgen worden / die Obrigkeit und Bewohner desselben Strandes / an welchen das Schiff zerscheyt / prästendiren / daß solche geborgte Güter ihnen ganz oder doch meistens heimgesallen seyn / welches meinem Bedüncken nach / ob es wol auch an vielen andern Orten gebräuchlich / etwas grausames / Barbarisches / und der gemeinen Rechts- und Tugend Regel / daß man den Berrübten nicht soll mehr Berrübniß machen / zuwider lauffendes Ding ist / dann seyn die armen aus dem Schiffbruch erreteten Leute nur darum kümmerlich den Wellen entkommen / daß sie jeho ihre Güter in anderer Leute Händen / die nichts davor bezahlet / sehen sollen / haben sie den in der offenbahren See sie anfallenden Feind / mit Darsetzung Leib und Lebens ritterlich abgehalten / daß jetzt diejenigen die sich vor Freunde ausgeben / durch solche so theur beschützte Güter sollen bereichert werden. Was soll diese Art vom Kriege / oder vielmehr von Raub und Plünderung in Friedens-Zeiten / bedeuten? wollen die Menschen in Verfolgung unglücklicher Schiffbruch leidender dem wütenden See-Element an Grausamkeit nichts nachgeben? soll ungerechtes Gut / das

nicht auf den dritten Erben kommt / Derjenigen / die sich Christen nennen / ihre Kisten und Kasten füllen? wo bleibt die Liebe des Nächsten? wo die Gerechtigkeit? welche will / daß niemand das Seine genommen / niemand verkehrt / jeden hingegen das Seinige wieder zugestellet werde / scheuet man nicht den bösen Nachklang und Nahmen verübter Räuberey / das um Rache schreiende Weheklagen der ihrer Beraubung wegen / von vielen Tränen trieffenden Augen als Tropffen / von denen in den Schiffbruch genehten / und etwan an einen schwimmenden Brett / mit welchen man sich kümmerlich zu Lande salviert / oder denen zerlumpten Kleidern herunter stießen / heist das mit seinen Händen etwas gutes zu schaffen / daß man habe zu geben den Dürfftigen / wann man solchen Nothleidenden / was ihnen die See übrig gelassen / entziehet / welcher einen so ungerechten Strand hinführo vordrey seglender Schiffer / wird nicht dessen Bewohner verfluchen / und mit Fingern seinen im Schiffe habenden Passagierern ein so ungerechtes Land weisen. Ist auf solche weis den mit seinen Gefährten Schiffbruchleidenden Paulus / davon in der Apost. Gesch. 28. Cap. gedacht wird / von den Malthesern empfangen worden? Nein wahrlich vielmehr läst ihnen der heilige Geist zum Ruhm nachschreiben / daß sie den aus den Wellen erretteten alles gutes gethan / welches ja nicht mehr als billig / ja der Natur Rechtens gemäß / als welche will / quod nemo cum alterius damno fieri debeat locupletior, dann wie würde es solchen Räubern gefallen / wann ihnen ihr rechtmäßig erworbenes Haab und Gut genommen würde / warum thun sie dann andern / was sie von andern nicht wünschen gethan zu haben. Haben etwan Türcken

den und Un
mehner selb
warum mol
senberge
lionis aus
sonderheit
auch die g
der hier die
gen / aber au
taten / am
ies Redlic
nenden und
ein Jänfre
wird / ein
worden / m
festdrück
1591. ge
revidirt m
Schiffbr
an das Sch
stehen / daß
ken da es
oder auf d
Leure.
Gut soll
han / das
Ein vor
davan.
7. melde
oder so die
cordiren
Hanse
burgische

Elen und Un-Christen / wie auch theils Strand-Be-
 wohner selbst solches vor diesen an ihnen practisiret /
 warum wollen sie den Bösen nachahmen / böses mit bö-
 sen vergelten / und an unschuldigen Leuten das Jus Ta-
 lionis ausüben / gründen sie sich auf einige alte / in-
 sonderheit auf der Rodiser See- Rechte / so müssen sie
 auch die gelindesten / insonderheit aber derjenigen Län-
 der ihre / die einen solchen Strand am nächsten geles-
 gen / oder auch die größte Billigkeit und Mitleiden
 rahten / annehmen ; Diesem nach erkennet obbemeld-
 tes Rodiser See Recht / denen am Strand Wohn-
 enden und Schiffbrüchtige Güter Bergenden nur
 ein Fünftel ; wo es 8. Ellen tieff vom Grund gehohlet
 wird / ein Drittel ; so es aber 15. Ellen tieff ausgehohlet
 worden / wegen der Gefahr die Helffte zu. Das Han-
 seestädtische See Recht aber / welches zu Lübeck Anno
 1591. gestellet / und Anno 1614. daselbst von neuen
 revidiret worden / hat diesen Articul : Findet jemand
 Schiff-brüchtig Gut am Strand / oder in der See
 an das Schiff treibende / und daß er solches Gut auf-
 fischer / daß soll er überantworten der nächsten Obrig-
 keit / da er erst anlangen wird / es sey in einer Stadt
 oder auf dem Lande / oder den Alter- Leuten der Kauff-
 Leute. Von solchen aufgefishren oder gefundenen
 Gut soll man geben demjenigen / welcher die Arbeit ge-
 than / das 20. Theil / hohlet er aber das Gut in der
 See / vor einen Riff / so gehört ihm das vierthe Theil
 davon. Das Lübische Stadt- Recht sehet vom Riff
 $\frac{1}{3}$. meldet aber vorhero : daß es durch gute Männer /
 oder so die Partheyen wegen des Berg- Lohns nicht ac-
 cordiren können / durch die Alter- Leute in der nächsten
 Hansee- Stadt geschlichtet werden solle. Das Ham-
 burgische Stadt- Recht giebet diesen Bescheid :

„So jemand Schiff-brüchtig Gut berget / und holet es
 „über Riff / oder in der See / der soll aber den zten
 „Theil / es wäre dann / daß er es ohne sonderliche Ge-
 „fahr bey guten Wetter bergte / so soll er davon nach
 „Gelegenheit und Erkänntniß guter Leute / was die
 „Billigkeit erfordert / zu geniessen haben ; so fern es
 „aber jemand zufällig an des Schiffs-Bort getrieben
 „käme / entweder er liege vor Ancker / oder segelte / oder
 „wäre in seiner Fahrt / soll ihm der 20igste Pfenning
 „allein davon bezahlt werden. Daß es aber der Billig-
 „keit gemäß sey / denenjenigen / die Schiffbrüchtige Güter
 bergen / ein Erkleckliches vor ihre Gefahr und Mühe
 zu reichen / ist unstreitig / dann die Billigkeit erfordert es /
 daß derjenige / der meinethalben Verdriß gehabt / ei-
 nigen Nutzen zur Ergözung erlange / und mein eigen
 Interesse erfordert es / daß ich reichlich gebe / damit /
 wann ein andermahl das Unglück wieder zuschlagen
 solte / andere aufgemuntert werden mögen / ebenermas-
 sen Dienst-fertig sich zu erweisen.

Bei Bergung der gestrandeten Schiffe wissen sich
 insonderheit die Heiligen-Länder / welche auf einer Klip-
 pichten Insel / ohntweit des Ausflusses der Elbe / woh-
 nen / und andere Strand-Bohners mehr / insonderheit
 die Leute auf Wangero und Ameland , fleißig einzu-
 stellen : wie man dann von den lezten zu sagen pfelegt /
 daß sie ordentlich auf den Tankeln dancken lassen /
 wann sie ein Schiff stranden sehen / sintemahl dessen
 Eigenthums-Herr insgemein gar wenig davon wie-
 der bekommen kan ; das beste wäre / diesen Leuten
 würde die Liebe des Nächsten / und das 7de Gebot bes-
 ser eingeschärffet / denen Schiffbrüchtigen aber (deren
 Gut und Leben durch solche Leute oft mit grosser Ge-
 fahr geborgen worden /) daß ein Arbeiter seines
 Lohns

lohn mehr
Bergung /

Laudu
welches
Sachen e
oder S

Als

den. u. u.
nen und
vor sich /
toren auf
am andern
zu erbetene
vor rechtm
men / als fe

1. Entsch
erhen
Witid
2. Zum
von der
taxate
3. Dritte
nung
rep. P
4. Dritte
nung
de Neg

Lohns wehrt sey. Dieses ist meine unmaßgebliche Meynung / der ich verharre / zc.

IV.

Laudum oder Ausspurch /
welches ein in streitigen Haberey-
Sachen erkohrner guter Mann / Arbitrer
oder Schieds-Manu folgender Mas-
sen zu geben pflegt.

Auf übergebene Haberey Rechnung Hrn. Titii,
als Befrachter von Schiff N. N. Ladung Ros-
cken / zc. und gethanen mündlichen Compromiss an ei-
nen / und Hn. N. N. und Hn. N. N. als Asseruratoren
vor sich / und in Vollmacht der andern Hn. Asserura-
toren auf dito Schiffs-Ladung / und gegen Submiss
am andern Theil / erkenne ich Endsbenannter / als hier-
zu erbetener Compromissarius , der Billigkeit nach
vor rechtmäßige Haberey zu berechnen / und anzuneh-
men / als folget :

1. Erstlich die / laut beygehende Rechnung / auf der
ersten Seiten in Rechnung gebrachte Unkosten in
Ustade / wovon die Summa ist 8. 92. 4.
2. Zum andern / die laut der andern Seiten/
von der Schiffer-Gesellschaftt erkantte und
taxirte Anker- / Thau- / Schadens 60.
3. Drittens / die auf der dritten Seiten in Rech-
nung geführte 12. Schilling vor den Habe-
rey-Brief zu machen.
4. Viertens / die 6. 8. wegen der Haberey Rech-
nung zu machen / erkenne ab / weil beygehens
de Rechnung mehrentheils aus des Schif-

fers

fers seiner Rechnung ist copiiret worden / und man ohne Zuziehung anderer Leute / eine solche Rechnung hätte formiren können.

5. Zünffrens / von des Schiffers Schiff Reparations-Kosten / davon die Summa sich beträgt $\text{Z. 132. 4. \text{ß.}}$ davon erkenne ich ihnen die Helffte zu bezahlen / als

66. 2.

Und zwar aus denen Ursachen / weil einmahl die Rechnung nicht beschworen. (2.) Weil durch das Rehl holten des ganzen Schiffs / das Schiff verbessert worden / ob gleich hier und dar wol etwas mit versehen / und gebessert / so wol hätte nachbleiben können. (3.) Daß unmöglich der Schaden durch den Stößen unter Umständen so groß seyn können / weil der Schiffer nicht allein seine Ladung Rocken / *zc.* hier trucken und wohl geliefert / sondern nur zu dem Rehl 14. ß. und 3. $\text{Z. 4. \text{ß.}}$ vor Holz / so darzu gekommen / in Rechnung führet / der auch (4.) mit keinem einzigen beschworenen Attestato darthut / daß alles / so wie es jetzo gemacht / gedichtet und versehen worden / sich von dem Stossen so begeben / daß es ohne / so zu machen / nicht hätte fahren können; imgleichen / daß alles / wie ers in Rechnungen geführt / ausgegeben / darzu verbraucher / und nichts davon verübriget worden / auch daß der Schiffer es mit keiner wenigern Menage hätte machen / und auskommen können / (gedenckende etwan / es gienge über Schiff und Ladung) und es deswegen aus vollen Beutel machen wolte / zumahl der Schade auf Besichtigung der guten Männer / so der Schiffer darzu erbeten / gleich den gekapten Ankers Tau geschehen / solte taxiret worden seyn / und ob schon der Schiffer hierüber befragt / so trage dennoch sonderlich Bedencken / demselben hierüber den Eyd auf

aufzuliegen
demselben
zugemacht
wird.
Schiffen
len / doch
10500. Z.
curanz Sum
hat / andere
nung zu sein
Und weil
erbeten
so ist hier
Theilen er
gerne lobt

Speci
tig-lic
seiner
and

D
Das
Passen
nat Prov
also seyn
Bürger
gekommen

aufzulegen / oder zu erkennen / weil alles so accurat von demselben / und was Nutzen dem Schiffer dadurch zu zugewachsen und verbessert worden / nich observiret wird. (6tens) des geworffenen Rockens / als 53. Scheffel betreffende / erkenne vor Haverey zu bezahlen / doch dergestalt / weil der Tax in dem Wols auf 10500. fl. Lübisck von der Rocken-Ladung / als Affecurank-Summa berechnet ist / daß man nicht nöhtig hat / andere Preisen hervor zu suchen / und in Rechnung zu bringen.

Und weil hierüber mit Hn. N. N. als Gegentheils erbetenen Compromissario nicht accordiren können / so ist hierüber der Hr. N. N. als Opmann von beyden Theilen ernennet worden / dessen Ausspruch ich mich gerne submittire.

V.

Specification eines Segelfertig=liegenden Schiffes / welches mit seiner Ladung soll verkauft werden / und an dessen Kauff unterschiedliche Personen vor gewissen Antheil participiren.

Das Schiff / genant St. Nicolai, nunmehr Segelfertig liegend / groß ungesehr mit sein Deck zwischen 3. a 400. Faß Wein / worbey freye Paffen / und was sonst darzu gehöret / ferner 4. Monat Proviant vor 12. Mann / item, ein Monat Gage also frey in der See / worauf vor Schiffer fährt N. N. Bürger alhier / welcher neulich erst von Bourdeaux gekommen / hat geladen / als folget :

Spe-

SPECIFICATION.

592 Tonnen Theer / thun $49\frac{1}{2}$ Last Rthl.	8.
a 44. Rthlr.	2170
833 $\frac{1}{2}$ Zwölffter Dehlen a $1\frac{1}{4}$ Rthlr	1041
358. Sch. groß Klap Holz	120
II. Gaden Buchen-Holz	22
Kommt also vorgemeldetes Schiff frey aus nach der Rethde / mit 4. Monats Proviand, ein Monats Häur / und zu einer Reise nach Franckreich oder Lissabon / capabel und wohl verse- hen / nur zu stehen	4646
Ausser diesen soll annoch der Schiffer beym Schiff haben an baaren Gelde	50
Summa Rthl.	8050
Noch soll der Schiffer zum Schiffe bes- kommen wegen Drefund / Zoll und sonsten zu andern Unkosten / davor er Rechnung zu thun	50
Noch wird geconditionirt I. Monat Proviand vor 12. Mann mitzuge- ben / beträgt	48
Ferner 4. zwey-pfündige und I. ein- pfündiges Stück / samt Pulver und 400. Kugel / zusammen	82
Summa Rthl.	8230
Ist also $\frac{1}{10}$. Part berechnet vor Rthl.	514 $\frac{3}{8}$.

Auf obige Partey und Condition participire ich Ends. Unterschriebener pr. $\frac{1}{8}$. Part	Rthlr.	514 $\frac{3}{4}$
Johann Titius.		
Jch Ends. Unterschriebener participire vor $\frac{1}{8}$. Part		1028 $\frac{3}{4}$
Jacob Mœvius		
Jch Ends. Unterschriebener participire im obigen Schiff und seiner Ladung ein vier- tel Part		2057 $\frac{1}{2}$
Marcus Peterfen.		
Jch Ends. Unterschriebener participire wes- gen des halben Parts, und stehe fest vor		4115
Andreas Jacobsen.		
Jch Ends. Unterschriebener participire auf obige Condition vor $\frac{1}{8}$. Part.		514 $\frac{1}{2}$
N. N.		

Aller Participanten Sum. Rthlr. 8230

VI.

Formular, wie in Kriegs-Zei-
ten ein (unter einen Potentaten, dessen
Unterthanen die freye Fahrt haben) ge-
sessener Rauffmann attestiren muß / daß das Schiff /
so er ablader / und wegsenden will / ihm eigenthüm-
lich zugehöre / und nicht vor fremde Rechnung /
unter seinen Nahmen weggesandt werde.

Ich N. N. Seiner Königl. Majestät zu Dänne-
marck / Norwegen / würcklicher geschwornen
Unterthan / auch Bürger und Einwohner der Stadt
Copen,

Copenhagen/ schwere zu Gott dem Allmächtigen/ und
sage bey meinem Körperlichen End:

(1.) Daß das Schiff/ genant Prinz Christian/
groß ungefehr von 150. Last/ mir ganz allein/ und sonst
niemand zugehöre.

(2.) Daß ich wahrhafftig beschlossen habe/ solches
Schiff (worauf Jacob Jansen/ ein gleichfals alhier
angefessener und geschwornen Bürger/ Schiffer ist)
von hier nach Norwegen gehen zu lassen/ woselbst es
Ballast oder Holz/ keines weges aber Contrabante
Waaren einnehmen/ und von dar recta auf Rochelle
gehen/ und von dannen gerad wieder hieher zurück
kommen soll/ ohne in einige andere Plätzen und Haven
einzulauffen/ es sey dann/ daß es durch hartes Wetter
und grossen Sturm/ dahin verschlagen/ oder einzulauf
fen genöthiget würde.

(3.) Beschwere ich auch/ daß ich ganz keine Collu
sion, directè oder indirectè, dieses Schiffes/ und
seiner Ladung wegen mit Ausländischen (die nicht Sei
ner Majestät Unterthanen seyn) habe/ auch diese ganze
Reise über haben werde/ auch nicht gesinnet bin/ sol
ches Schiff oder dessen Ladung/ an jemand von Sei
ner Majestät Unterthanen/ oder meine eigene Mit
Bürgers/ überzutragen/ es sey dann/ daß er zu obigen
Articuln sich gleichfals mit seinen Körperlichen End
verbinde.

(4.) Verpflichte ich mich auch/ daß dieses Schiff/
weder auf der Hin- noch Herreise/ nicht geladen werden
soll mit einige Contrabante-Waaren/ welche in Ihre
Königl. Majest. Edict verbohten seyn. Es soll auch
wiederzurückkommende/ an keinen andern Ort als al
hier seine Güter ausladen.

(5.) Soll es auch keine Waaren nach Franckreich
brin.

neural
lingen/ wele
Franckreich
(6.) W
dieses Sch
dre an dem
ten Articul
mir G. D.
Copenhagen
1717
Conno
B
I. Form
Shipped
and we
mann in
Patence
this Pr
mann
of Narv
beck to
2000.
as in th
the lik
at the
of the
Bartels

neutralen Schiffe sich reverfieren müssen. 817


bringen/welche von denen Städten herkommen/die mit Franckreich in Krieg begriffen.

(6.) Will ich auch weder jetzt noch künfftig/ so lang dieses Schiff auf der Reis begriffen / keine andere Ordre an demselben geben / als über das was in obbemeldten Articulu specificiret ist. Und dieses alles so wahr mir Gott helfen soll / und sein heiliges Wort.

Copenhagen / den 14 Maji

Mo. 1709.

VII.

Connoissemerten /  Schiffsbau = Contracten, und Assuranzen.

I. Formular, eines Englischen Connoissemerts.

SHipped by the grace of God in good Order, and well Conditioned by Gothard Hartmann in and upon the good Ship called the Patience whereof is Master un der God for this Present Voyage Hans Hend. Gudemann and nowriding at Anchor in the Stad of Narva and by Gods grace bound for Lubeck to say a Barrell with Rufs mony of 2000. Rubell being marked and num bred as in the Margin, and are to be delivered in the like good Ordre and well Conditioned at the aforesaid port of Lubeck (the danger of the Seas only excepted) unto Mr. Dirck DB. Bartels or to his Assigns, he or they paying
Sff freight

freight for the said goods in all one Rixdaller I say with Primage and Avarage accustomed. In Witness whereof, the Master or purser of the said Ship hath affirmed to thre e Bills of Lading all of this tenor and date, the one of which three Bills being accomplished, the other two to stand void. And so God send the good Ship to her desired Port in safety, Amen. Dated in Narva 4. Maji 1704.

Hans Heinrich Gudemann.

II. Lateinischer Paß = Brief von neutralen Potentaten / ihren zur See handelnden Unterthanen gegeben / in welchen insonderheit unterschiedliche Puncten, die bey neutraler Fahrt vorkommen / zu beobachten seynd.

SACRÆ REGIÆ MAJESTATIS SVECIÆ RESPECTIVE SENATORES, REGII COLLEGII, CAMERÆ & COMMERCIORUM PRÆSES, CONSILIARII & ASSESSORES, NOTUM TESTATUMQUE FACIMUS, QVOD DIE PRIMA MENSIS JUNII ANNI 1705. CORAM NOBIS COMPARUERINT, EJUSDEM REGIÆ MAJESTATIS SUBDITI CIVES CIVITATIS WESTERWICKENSIS N. N. N. N. LITERAS TESTIMONIALES EXHIBENTES, SE CORAM ILLIS PERSONALITER COMPARUISSSE ATQVE SUB FIDE ILLIUS JURAMENTI, QVO ALTISSIMÆ MEMORATÆ S. REG. MAJESTATI REGI & DOMINO NOSTRO CLEMENTISSIMO ATTINENTUR & OBSTRICTI SUNT, DECLARASSE, QVOD NAVIGIUM S. JOHANNIS NUNCUPATUM QUADRAGINTA LASTARUM CAPAX AD EANDEM CIVITATEM PERTINEAT, DICTORUMQUE CIVIUM JUSTO TITULO PROPRIUM SIT, JAM VERO EX PORTU WESTERWICENSI AD

Oleron

Oleron in Galliam iter directè destinaverit, onustum asseribus, inde cum sale, vino, vino combusto & papyro Westervicam veversurum, quodque dicti exercitores, asseveraverint sub juramento prædicto, dicta bona ad eos pertinere, eosdemque Exercitores sub fide dicti juramenti affirmasse, dicta bona superius specificata, & non alia esse, imposita aut imponenda in prænominatum Navigium pro dicto itinere, & quod nulla pars eorum bonorum ad alium quemquam pertineat, quan alios ipsos supra dictos, neque in illo sub quocunqve fictio nomine, alia bona colorata, aut celata sint, sed vere ac realiter prænominatas merces, in usum dictorum proprietariorum impositas esse, & non aliorum quodque dicti Navigii Navarchus, Georgius Claudii, Civis sit & incola civitatis Westericensis, Id circum ex supra memoratis literis testimonialibus & post ex actam examinationem Nobis sufficienter constet dictum navigium, bonaque imposita libera esse, & vere ac realiter ad S. M. subditos pertinere. Ab omnibus proinde & singulis terrarum mariumque Potestatibus, Regibus, Rebus publicis, Principibus & Liberis civitatibus, nec non bellorum Ducibus Thalassiarhis, Generalibus officialibus, portuumque præfectis aliisque omnibus, quibus custodia aliaque portus aut maris commissa est quibuscunqve navigium hoc, navigando, obviam venire, quorum cunqve, in classes forto incidere, & transire, aut in portibus morari contigerit, respectue humiliter, officiose, & amice requirimus, aut ratione fœderum

derum & amicitiaꝝ quæ unicunqve , aut superioribus cujuscunqve est , ac cum Reg. Svec. Reges & Domino nostro Clementissimo intercedit , dictum Navarchum cum Navigio S. Johanne , & personis , rebus ac mercimoniis ad idem spectantibus , non modo sine impedimento , & molestiis , iter suum libere profeqvi permittant , sed etiam ei tanquam Reg. Maj. Sveciæ subdito cum Navigio suo omnia humanitatis officia exhibeant , eadem vicissim a S. Reg. Majest. omnibusqve ejus ministris , & subditis , in pari aut alio casu experiri , in cujus rei fidem præsentis Sigillo S. Reg. Majest. & nominum nostrorum subscriptione firmari volumus. Dabantur Stockholmia , die &c.

III. Ein Lateinischer Reiß-Paß für einen Kauffmann.

FRIDERICUS IV. DEI Gratia Rex Daniæ & Norwegiæ , Vandalorum Cothorumqve Rex , Dux Slesvici , Holfatiæ , Stormariæ ac Dithmarsia , Comes in Oldenburg & Delmenhorst , omnibus & singulis præsentis literas inspecturis , pro cujusqve Dignitatus & Status conditione , notum facimus , Nos subditum nostrum N. Mercatorem Hafniensem , in exterarum regiones præsertim in Hollandiam , ad Negotia sua ibidem expedienda per aliquod tempus abeundi veniam dedisse , & Eum ut eò tutius commodiusqve iter hoc suum conficere & suscipere possit , hisce nostris salvi Conductus literis , communiri voluisse, Proinde omnes

mes & f
 Status & f
 frictus f
 accesserit
 menisim
 lestiam ,
 terra mar
 cibus , &
 firm con
 pefalante ,
 tentiam , o
 humanitat
 cient eò ,
 & ejusmo
 rignè , ch
 status rat
 ris , qui
 lantatem
 stra , sub
 sumus ,
 die &c.

IV
 T
 heute
 Kauffm
 um Weis
 abgero
 pflichte
 stadie di
 Schiff vo
 und hiera
 Verfertigt

mnes & singulos, cujuscunqve conditionis, Status & Dignitatis, fuerint, quorum terras distinctus flumina, & portus prædictus N. N. accesserit, amicè rogamus, clementer & clementissimè reqvirimus, ut eidem nullam molestiam, aut impedimentum inferant sed potius terra mariqve, cum famulis & omnibus mercibus, & rebus quas secum habet, liberum transitum concedant, & quæcunqve necessitate id postulante, gratiam, favorem, atqve benevolentiam, opem & auxilium præstant, omniqve humanitatis genere, illum prosequantur. Facient eò, rem Nobis gratissimam, quam in hisce & ejusmodi occasionibus, respectivè amicè, benignè, clementer & clementissimè pro cujusqve status ratione, compensabimus, Nostri vero juris, qui sunt exequentur eo mandati nostri voluntatem, in cujus rei fidem, præsentis manu nostra, subscriptas, sigillo nostro Regio muniri justissimus. Dabantur in arce Nostra Regia Hafniæ die &c.

IV. Schiffsbau-Contract

In Nahmen Gottes / kund und zu wissen / daß heute unien gesezten dato, ein unwiederrufflicher Schiffsbau-Contract zwischen Herrn N. N. eines / und Meister N. N. andern Theils / folgender Gestalt abgeredet und geschlossen worden / nemlich: es verpflichtet sich gedachter Meister N. N. auf hiesiger Lastadie diesen nechstkünfftigen Monat zu einen neuen Schiff vor Herren N. N. Rechnung den Keel zu legen / und hierauf besten Gleisses an der Aufbauung und Verfertigung gedachten Schiffes zu arbeiten / nach

folgender Höhe / Weite und Länge / als am Keel lang 60. Ellen $33\frac{1}{2}$ Fuß weit / auf Balcke 24. Fuß flackte / 12. Fuß hohl / die untersten Balcken 16. Zoll ins vierkant / die Rahm Dehlen 3. Zoll / das Keel Schwein 8. Zoll / die Sud Krastt 4. Zoll / die Berg Hölker 6. und 7. Zoll / die Hunde Plancken 4. Zoll / das Deck 6. Fuß hoch / das halbe Verdeck nach Advenant, alles beilfertig zu liefern / solcher Gestalt / daß er dito Schiff nach seiner Proportion mit Decken / Schanzen und Pforten / und was sonst dabey mehr erfordert wird / aufs beste in guter Form will machen / und zwar alles von guten tüchtigen und gesunden Holz / daß seine vollkommene Länge und Dicke hat / nemlich die Haut und Breede Gang mit guten 4. Zolligen Plancken / starcken Knien und Balcken / 2c wohl ersehen / als zu einen solchen Schiff am nützlichsten zu seyn erfordert werden kan. Ingleichen verpflichtet er Meister N. N. zu verschaffen / alle das Eisenwerck / daß auf und an das Schiff gehöret und erfordert wird / darunter auch mit verstanden werden / 3. Rah Ketten / 38. Pfund Knüppels / 16. Rühr Füße und Stangen um die Galerie / alles Eisenwerck / was zu dem Schiff Boht / Schlup / Mast / Korb / Eselshöffen / auf die Masten / Bänden / zu den Stühlen und Lappen / der Masten / Spieckers / Volten zu den Pforten und Hecken / 2c. auch an Rüchen Geräht / wie es Rahmen haben mag / gehöret / nichts ausgeschlossen / als bloß die Schiffs Anker ; Ferner soll er alles Holz / was benennet werden kan / und auf ein Schiff gehöret / als das Holz zu den Lavetten / ferrige Anker Stöcke / so viel als nöthig / die Planckl Dehlen / Treppen / Sattel Holz auf die Masten / Holz zum Bildwerck / 2c. anschaffen / item alles Werck / Eher und Pech / das neben

nden alles
ohn / die
im und no
und 3. ja
ne und hu

Dafür
in guten Co
als dem
andern / man
en / wann da
wann es ga
Contenten
seus fest un
traden gro
eine yge
händig un
den 16. N
N. N. a
und P

V. Form
einem a
ein

ANNO
Mon
erschien v
beym bod
immatri
belegenen
vornehme
wohlbefan

neben alles Eischer / Schmiede- und Bild- Hauer- Lohn / die Masten einzusetzen / solches will er alles zahlen / und noch dazu bey dem Schiff liefern 100. Fuß 4- und 3. zollige Eichene und hundert Fuß 3. zollige Eichen- und hundert Fuß 3. zollige Föhrene Plancken.

Dafür verspricht Herr N. N. zwanzig tausend R . in guten Couranten Geld / in 4. Terminen zu zahlen / als den ersten / nemlich 5000. R . gleich zu Anfang / den andern / wann der Scher- Gang geschlagen / den dritten / wann das Schiff zu Wasser geht / und den vierten / wann es ganz fertig wohl abgedichtet / und alles nach Contentement geliefert ist. Dieses alles nun beyder seits fest und unzerbrüchlich zu halten / seynd dieser Contracten zwey gleichlautende verfertigt / und jeden Theil einer zugestellet / auch von beyden Contrahenten eigenhändig unterschrieben worden ; So geschehen Lübeck den 16. Martii Ao. 1709.

N. N. als Käufer
und Principal.

N. N. als Schiffs- Bau-
Meister und Liverant.

V. Formular einer Procuration, welche einem andern Kauffmann gegeben wird / ein Schiff zu verkaufen / vor Notarien und Zeugen aufgerichtet.

ANNO Christi 1709. Montags den 3ten Tag des Monats Decembris Nachmittags um 3. Uhr / erschien vor mir Ends- Bemeldten offenbahren / und beyhm hochpreißlichen Käyserlichen Kammer- Gerichte immatriculirten Notario in meinem bey der Börse belegenem Schreib- Contoir, Herr Pieter Roule, vornehmer Bürger und Kauffmann hieselbst / mir wohlbekannt / und zeigte an / was massen er den Hn. An-

drè Pomeau zu Lübeck authorisiret und bevollmächtiget hätte / inmassen er denselben hiemit und Krafft dieses / wie es einen jeden Orts Styl und Gebrauch nach am kräftigsten geschehen soll kan oder mag / authorisiret und bevollmächtigte in sein Constituentis Nahmen / und seinetwegen zu erkauffen / und aufs bestmöglich zu verhandeln / das Schiff / genannt die gekrönte Hoffnung / ihm Comparenten zugehörig / die accordirte Kauff-Gelder zu empfangen / darüber zu quitiren / über den Verkauf die behörige Documenta zu errichten / vor die Freyheit des Schiffes / auf allen Haven und Strömen / wegen Bodmerey und andere quaden Schulden zu garantiren / und in Summa alles und jedes desfalls zu thun und zu verrichten / was die Nothdurfft erfordert / und was der Herr Comparent, da er persönlich zur Stelle wäre / selbst hätte thun können oder mögen / cum clausula libera substituendi gelobende der Herr Comparent alles dasjenige / was der Herr Constitutus, oder dessen Substituirt in vorgemeindter Sache thun / handeln und verrichten werden / jederzeit vor gut und wohlgethan zu achten / auch nichts hier wieder zu thun oder geschehen zu lassen / vielmehr aber den Herren Constitutum und dessen Substituirt jederzeit Kost Noth und Schad los zu halten / unter Verwändnis wie sich zu rechte gebühret. Uhrs Kündlich hat der Herr Constituent diese Vollmacht in Originali eigenhändig unterschreiben. Actum Hamburgi ut supra, teste N. N. Notario publico, loco duorum.

In fidem præmissorum subscripsi & sub signavi requisitus

Ego

N. N.
NB.

NB. Einen
alleit je
Scheit /

VI

Scheit
Scheit

Scheit
Scheit

Scheit
Scheit

Scheit
Scheit

Scheit
Scheit

Scheit
Scheit

Scheit
Scheit

Scheit
Scheit

Scheit
Scheit

Scheit
Scheit

Scheit
Scheit

NB. Einen Schiff-Kauff-Contract, vide in dieses allzeit fertigen Handels-Correspondenten ersten Theil/pag. 433.

VI. Kurze Asscuranz-Police.

Ich Ends, benannter bekenne hiemit/ daß ich heute dato an Herr Hans Schmidt versichert habe / fünffhundert Marck Courant Geld auf einen Packer Sacken/ gezeichnet/ wie in Margine, welcher von denselben in Schiffer Jürgen Petersen ist geladen / und 700. Marck taxiret worden / und nehme ich hiemit alle Risigo obgedachter 700. Marck Lübisck/ von hier bis nach Reval gegen 6. pro Cent. Premie (welche ich dato baar von Herr Schmidten empfangen) über mich/ und wünsche/ daß Gott mir solche ohne Schaden wolle verdienen lassen; im Fall aber das Gegentheil/ welches Gott verhüten wolle/ erfolgen sollte/ alsdann soll es mit der Haveren und allen übrigen nach Usance von der Börse von Hamburg gehalten werden. Alles ohne Urge und List/ Lübeck den 10. Septembris Ao. 1700.

VIII.

Von der See-Fahrt/ und was Kauffleuten und Passagiern dabon zu wissen nöhtig/ in specie von der Europäer Handlung zur See.

Mein Herr!

Daß derselbe als ein Oberländer unserer Seeo Fahrt wenig kundig / und dannhero grosse Curiosité habe / solcher einigermaßen beschrieben zu sehen/

sehen / das kan ich ihm als ein Kauffmann / welchen seine Factores vielmahls Fracht / Asscurant-Habererey und Pilotage-Gelder / samt andern Unkosten mehr berechnen/ nicht verdencken / bin auch willig und bereit/ so viel mir davon wissend / demselben in möglicher Kürze mitzutheilen. Es befahren aber vornemlich zweyerley Schiffe die See/ als Kriegs- und Kaufffardey / oder Transport - und Last-Schiffe / beyde Sorten werden nach ihrer Zimmerage oder Bau-Art/ item nach der Land- und Mund-Art der Nationen/ welche sie gebrauchen/ und nach den Dienst/ wozu sie employret werden/ mit mancherley Nahmen besetzt; als bey uns Europäern / insonderheit der Nordischen Kronen / Schweden und Dännemarck / bey den Engländern und Holländern / und in den See-Städten/ theilt man die Kriegs-Schiffe / in Schiffe vom ersten und andern Rang/ in Fregatten / Galleren / Brulots, Brenner oder Branders/ Bombardier-Schiffe/ Capers/ Galeassen, Gallioten, Brigantinen, Patachen, &c. Die Kaufffardey oder Last-Schiffe aber in Barqven, Caraqves, Caravellen, Gallionen, welche drey Sorten sich die Portugiesen und Spanier / um nach West-Indien zu fahren / gebrauchen. Ferner in Boyers, Craqven, Felouqven, Feurblaß/ Flibots / Fleuten / Gallioten, Heckboot/ Houcres, Jacht / Kaagen, Londern, Marfillianen, Paqvets-Boht / Pinassen, Polacren, Pontons, Saicken, Sameqvins, Schmacken / Tartanen, &c.

Die kleinen Fähr-Zeuge / welche man nur zum Übersetzen eines Flusses/ oder Güter und Personen an die grossen Schiffe zu bringen / dienen / theilt man ein in Alleges, auf Teutsch Lichters oder Prahmen / in Bar-

Barqvetter
Jellen/ Go
Den
zeugen/ de
Losten/ G
bauen/ S
Flaggen/ d
wenigen G
nung gebr
schiff/ und
Nutz ein ch
Tractat, d

So bald
hat ein S
mit den
Schiff/ so
Waffen/ s
die Bau-
Holtz. z. d
tion und
einen bozer
an etlichen
aber in ein
lauffender
das B
dahaus
fangen / u
große lan
hundert /
dieser See
Menschen
so lauffen an
die des Sa

Barqvetten, Bohten/ Cabarren, Chaloupen, Ebers/
Jellen/ Gondolen, Schaucken/ 2c.

Von welchen dreyerley Art Schiffen und Fahr-
zeugen/ von ihren Gebau / Difference, Capacité der
Lasten/ Gebrauch und Fahrten / item von ihren Auf-
bauen/ See-Zeichen der meisten Nationen / Schiffs-
Flaggen/ des Schiffs innerlichen Theilung / aus-
wendigen Gestalt/ Segeln und Tauen / zur Ausrü-
stung gehörigen Requisites, darzu erforderter Mann-
schafft / und der See-Gewohnheiten / 2c. mit Lust und
Nuß ein ohnlängst in Hamburg herausgekommener
Tractat, der geöffnete See-Hafen/ zu lesen.

So bald nun ein Herr oder Kauffmann resolviret
hat/ ein Schiff bauen zu lassen/ accordiret er desfalls
mit den Schiffs-Zimmermann / entweder das
Schiff/ so viel als seine Arbeit betrifft/ ganz fertig auß
Wassern zu liefern/ oder der Bau-Herr schaffet auch
die Bau-Materialia, als Balcken/ Bretter/ Krumm-
Holz/ 2c. darzu/ und gibt den Meister vor seine Dire-
ction und Arbeit ein Gewisses. Hierauf wird an
einen beqvemen und erhobenen Platz / nahe am Ufer/
an etlichen grossen Königl. Schiffs-Bau-Städten
aber in einen gewissen mit dem Wasser- Horizontal-
lauffenden Raum/ in welchen hernach durch Schleu-
sen das Wasser kan eingelassen / und das Schiff da-
durch außs Wasser gebracht werden / der Bau ange-
fangen / und der Keel oder Kiel geleyet / welches ein
grosser langer und zusammen-gefügter Balcken / oft
hundert / auch wol mehr oder weniger Fuß lang ist/
dieser Keel ist zu vergleichen den Rück-Grad in des
Menschen Leib/ dann wie von solchen die Rippen / al-
so lauffen auch von diesen die krummen Balcken / wel-
che des Schiffes Corpus oder Bauch ausmachen.

Vorn

Vorn wird nach gelegten Keel ein gewisses Krumm-
 Holz/ fast in Form einer Schwänen-Brust / hinten
 aber ein Perpendiculares gerades / von gleicher Hö-
 he aufgerichtet / jenes heißt man die Vor-
 Streeben / und dienet/ das Boeg Spriet darauf zu legen / und die
 Gallion daran zu befestigen / auch das Schiff vor-
 werts damit zu schliessen / dieses aber/ so Hinter-
 Streeben genennet wird/ zu Befestigung des Ruders / und
 Schliessung des Schiffs von hinten zu. So bald
 nun diese beyde Hölzer aufgerichtet/ wird ferner etliche
 Wochen oder Monat lang an den Leib des ganzen
 Schiffs gearbeitet / selbiges aus und inwendig mit
 starcken Quer- und Krumm- Balcken versehen / und
 mit starcken Diehlen / oder dicken Eichenen Brettern
 bekleidet/ überhäutet und bezogen; ferner alle Ritzen
 mit Hanff zugestopft / und dann dicht mit Pech und
 Theer verschmieret. Wann nun solcher gestalt das
 Corpus so weit fertig / daß kein Wasser durchdrin-
 gen kan/ so wird es zum Ablauff fertig gemacht / das
 ist: Man schmieret unten seinen Keel über und über
 mit Talch oder Unschlit / läßt etliche Personen auf das
 selbe (die Bewegung zu befördern) hinauf steigen /
 löst die Tauen oder Ketten ab / wann es mit einigen
 befestiget gewesen/ und schlägt endlich vorn zwey Bal-
 cken weg / welche es bis anhero unterstützet hatten;
 worauf das Schiff seinen gemächlichen Lauff vom
 Ufer in das Wasser nimmt / und im Ablassen / wel-
 ches doch kaum etliche Moment währet / durch seine
 Schwere und Bewegung / aus den Balcken / wor-
 auf der Keel ersilich angeleget worden / einen Dampf
 und fast halbe Entzündung hervor bringet. So bald
 das Ablassen geschehen / so werden von den Schiff-
 Zimmerleuten die darzu gehörige Masten eingese-

set/

get / und a
 Professio
 sten/ so mu
 der Fock
 Mast gene
 Rostrum
 net mer
 übrigen Ma
 gassen Ma
 Bücken au
 den Fock-
 den Bezaa
 nannt/ an
 ihre beson
 angebund
 Ein
 Verdeck
 führt /
 den oder
 mit dem M
 einer Seite
 nen, nach
 auf den B
 und dicht
 der die
 indas Sch
 laum / sep
 beim Bal
 das Zimm
 oder Sch
 ter den er
 in Hang-
 ung des S

get / und alle Arbeit daran verrichtet / welche ihrer Profession zukömmt; Ist es ein Schiff mit drey Masten / so wird der Mittelste der Grosse / der Vorderste der Fock-Mast / und der Hinterste der Bezaan-Mast genennet; das Boeg Spriet, welches eigentlich Rostrum, oder der Schiff, Schnabel könnte genennet werden / liegt vorn aus / und führet / wie die drey übrigen Masten / auch sein besonder Segel; An den grossen Mast findet sich ein grosser langer runder Balcken aufgericht / die grosse Stange genant / an den Fock-Mast ein anderer / die Vorstange / und an den Bezaan-Mast auch einer / die Creuk-Stange genant / an diese und ihre Quer-Balcken / die alle auch ihre besondere Rahmens führen / werden die Segels angebunden.

Ein solches Schiff ist entweder von ein oder zwey Verdeck oder Stock-Werck; wann es Canonen führet / so hat es zu beyden Seiten kleine Fenster-Läden oder Schieß-Porten / aus welchen das Geschütz mit dem Mund-Loch heraus stehet / und stehen offi auf einer Seiten 20. bis 30. weniger oder mehr Canonen, nachdem ein Schiff deren viel führet. Oben auf den Boden des Schiffs ist alles wohl verwahret und dicht gemacht / daß wann auch gleich eine See / oder die Wellen darüber schlagen / selbige doch nicht in das Schiff kommen können. Die Waaren einzuladen / seynd oben auf den Verdeck / auch wol hinten bey dem Ruder / Lucken eingeschnitten. Die Cojüt ist das Zimmer / in welcher sich der Schiffs-Capitain oder Schiffer aufhält / die Boots-Leute schlaffen unter den ersten Verdeck / vielmahls / wie die Indianer / in Hang-Maten / welches wegen der steren Bewegung des Schiffs geschiehet. Wann der Schiffs-

Zim-

Zimmermann nunmehr fertig / so kömmt der Tischler oder Schreiner / die kleine und feine Arbeit / ferner der Bildhauer / um die Zierrahnten / und sonderlich was das Schiff hinten in seinen Spiegel oder zu seinen Zeichen führen soll / zu machen: Es kömmt ferner der Seiler oder Reyschläger / und liefert die mannigfaltige Tauen oder Stricke oder Seiler / zum Segeln und der Wand / das ist / zu denen in Gestalt einer Leiter / an beyden Seiten des Schiffs festgespanneten Tauen / auf welchen die Boots-Leute / die Segel einzunehmen oder loszulassen / auch im größten Sturm auf / und niedersteigen müssen; Insonderheit wird ein grosses und starckes Seil oder Tau zu den Anckern / welche vielmahls etliche hundert Schiff-Pfund schwer seyn / erfordert / solche macht der Ancker-Schmidt / der gleichen in vornehmen See-Städten sich ein oder zwey befinden / welche keine andere Eisen-Arbeit / als die zum Schiff gehört / machen; der Dreyer verfertigt die Rollen / welche zum Aufwinden der Segel gehören; der Segel-Macher die Segel und Flaggen / und endlich kömmt auch der Mahler / welcher die Zierrahnten und Gemächer übermahlet / und theils verguldet / womit dann ein Schiff / welches manchemahl viel tausend Rthlr. also fertig zu machen / gekostet / bis auf das Beladen / Auslauffen und Segeln / fertig lieget; Wer / oder wie viel nun an der Verbesserung dieses Schiffes participiret / und Geld darzu hergeschossen / die werden Rehders genannt / der oder diese untergeben hernachmahls ein solches Schiff einen habilen verständigen / klugen und befahrenen Schiffer / von dessen Conduite sie persvadiret seyn / daß er ihr und ihres Schiffs Besten auf alle Weise und Wege / und aller Orten / wo er sich damit befindet /

det/

zu suchen
Schiff hing
land/ Gran
Portugal
Africa, D
Zeland/ S
der Schiff
der/ Zehn
ausstellen
und den Wa
stimmen B
sprechen au
Theil/ oder
ein Mächt
roiren her
zeichnen /
schiffen ge
mehr Zelte
Schiff tra
Die n
werden B
daß einig
fer/ das ga
wisse Zeit
zu gebrauc
Contract
beses von
benwuch
wofin sie
die ganze
oder Strü
geschloffen
am Schiffe

det/suchen werden. Hierauf resolviren sie / wo das Schiff hingehen soll / entweder nach Spanien / Engelland / Frankreich / nach der Mittelländischen See / Portugal / Schweden / Norwegen / nach der Levante / Africa, Ost- und West-Indien / Canarischen Eyland / Island / Grönland / oder nach Moscov / und schlägt der Schiffer hierauf / mit Consens seiner Hn. Redder / Zettels an die Börse / oder läst es auch öffentlich ausruffen: wer in bemeldtes Schiff Güter nach den und den Platz einschiffen wolle / der solte sich zur bestimmten Zeit und Ort angeben; die Redders selbst sprechen auch Kauffleute an / ihnen ihr Schiff zum Theil / oder ganz abzhäuren / der Schiffer oder auch ein Mäcker gehet auch wol auf den berühmtesten Contoiren herum / mit einen Zettel / und läst die Kauffleute zeichnen / was und wie viel ein jeder von ihnen einzuschiffen gedencket / bis er etliche hundert weniger oder mehr Lasten zusammen bringet / so viel als nemlich sein Schiff tragen und führen kan.

Die nun solcher gestalt ihre Güter einschiffen / die werden Befrachters genennet. Trägt es sich nun zu / daß einige Kauffleute den Reddern / oder dem Schiffer / das ganze Schiff abzhäuren / solches auf eine gewisse Zeit oder an gewissen Ort nach ihren Befallen zu gebrauchen / so richten sie mit den Schiffer einen Contract auf / welche Certe-Partey genennet / und beydes von den Befrachter als Schiffer unterschrieben wird / in welchen sie conditioniren / was sie / und wohin sie laden wollen / und wie viel der Schiffer vor die ganze Reise und Ladung / oder auch vor die Last oder Stück haben soll; Diese Certe-Parteyen also geschlossen seynde / schaffen sie das Gut am Vort oder am Schiffe / der Siffer aber zeichnet über den Empfang

pfang 3. Connoissemerten / deren das eine der Besfrachter behält/ das andere an seinen Factoren, welchen er das Gut zuschicket/ übersendet/ das dritte aber der Schiffer zu sich nimmt. Wann nun das Gut richtig geliefert worden / so empfängt er dafür an den Ort/ da ers geliefert/ seine Fracht / und ist alsdann den Connoissemerten oder Fracht-Briefen ein Genügen geschehen. Bey herannahender Zeit des Abssegelns werden von den Rhedern / oder auch in ihren Nahmen / von dem Schiffer See-fahrende Leute/ welche das Schiff regieren helfen/ angenommen/ unter solchen ist nun der Bornehmste der Steuer-Mann/ welcher das Schiff muß zu regieren wissen / und die Segellation nebst dem Schiffer aus dem Grunde verstehen; ihme ist das Ruder und der Compas, item, der Cours, den das Schiff haben soll / anbefohlen; nach ihm kommt der Hoch, oder Haupt-Bootsmann/ welcher das Commando über die Matrosen oder gemeinen Boots-Leute führen / solche in Arbeit stellen/ und vor sie sprechen/ auch die Tackelage, das ist/ mit allen Segeln und Schiffs-Lauen wohl umzugehen/ verstehen muß. Es findet sich auch auf grossen Schiffen ein Schreiber oder Scrivain, welcher den Schiffer in Empfang oder Auslieferung der Waaren/ und was sonst von der Feder dependiret/ bedient ist.

Ferner nimmt auch ein grosses Schiff einen Barbirer mit sich/ welcher einen Schiffs-Kasten mit Medicamenten / die Krancke / und welche Schaden bekommen/ daraus zu curiren/ bey sich führet. Auf langen Reisen wird auch ein Schiffs-Prediger/ die Sacra zu administriren / mitgenommen. Item, ein Schiffs-Zimmermann/ den Schiffs-Bau und dessen

im Ausbohr
Wann ein
Constapel
tains Lu
Maficant
ten seynd
Lauen bei
Provinz
Schiff-Rich
der das Sch
thells Kaufh
ihren Offici
als das Sch
nötig ist.
die benöth
tion auf
brachte/ de
Abschied v
und Gut
gemacht we
und erwart
Schiffe/ che
Städte ins
hinunter a
Ladung hin
Alleges,
bringen laß
Das löhret
und mehr
Ausfluß de
lich Piloten
welches Lo
gründen

sen Ausbesserung / in wärender Reise zu besorgen. Wann ein Schiff Canonen führet / so werden auch Constapels und Feuerwerckers / und zu des Capitains Lust und des Schiffers Ehre / Trompeter und Musicanten mitgenommen ; Geringere Officianten seynd der Schieman / welcher auf die Anker-Lauen bestellet / der Budelier , welcher das Schiff-Proviant in Verwahrung hat / der Mund- und Schiff-Koch / deren jener vor den Capitain , dieser vor das Schiff-Volck kochet. Endlich seynd auf theils Kauffardey-Schiffen auch einige Soldaten mit ihren Officiern , durchgehends aber so viel Matrosen , als das Schiff zu regieren / und hin und her zu bringen nöthig ist. Wann nun diese Leute alle embarquiret / die benöthigte Provision an Proviant und Munition auf so viel Wochen oder Monat an Schiff gebracht / der Schiffer völlige Instruction , Geld und Abschied von seinen Nehdern genommen / und Schiff und Gut auf den Zoll oder bey der Admiralität frey gemacht worden / so leget man hinaus auf die Rehde / und erwartet guten Wind zum Absegeln ; Etliche Schiffe / ehe sie dahin kommen / müssen / weil die Kauff-Städte ins Land hinein liegen / sich erst den Strand hinunter arbeiten lassen / manchmahl nur mit halber Ladung hinunter gehen / und sich das übrige Gut in Alleges , Prahmen oder kleinen Fahrzeugen nachbringen lassen / weil der Strohm nicht tieff genug ist / das schwer beladene Schiff / welches manchmahl 10. und mehr Fuß tieff in Wasser gehet / zutragen / an den Ausfluß des Strohms in die See finden sich gemeinlich Pilotten oder Loots-Leute / von den Bley-Wurff welches Loht genennet wird / und womit sie die Tiefen ergründen / also genennet / welche die beladene

Schiffe/ weil ihnen die Sand-Bäncke und die Tieffen/ auch andere gefährliche / oder sichere Orter besser als den fremden Schiffern bekannt / vor ein gewisses / und manchmahl ziemlich hohes Geld / Pilotage genant / in und aus der See bringen ; An etlichen Orten hat des Landes Obrigkeit den See-fahrenden zu gut / Tonnen / welche auf den Grund an einen Ancker befestiget / legen lassen / denen Schiffenden die rechte Fahrt dadurch zu zeigen. Hieher gehören auch Leucht-Thürme / auf welchen an den Strand der See bey nächtlicher Weile ein Feuer unterhalten wird / nach dessen Schein die in der See herumschwebende Schiffe wegen des Havens sich richten können.

Ein Schiff solcher gestalt nun auf der Rehde liegende / gehet entweder allein / oder mit Convoy, geschieht dieses letztere insonderheit bey unsichern und Kriegs-Zeiten / so begiebet es sich nach den Ort/wo die Convoy oder Krieges-Schiff / welche die Raufffahrdey-Schiffe begleiten sollen / den Rendezvous bestimmet / gemeinlich ist solcher vor die Schiffe / die aus der Ost- nach der West-See gehen / der Sund zwischen Helsingburg und Helsingör / vor welche Convoye ein gewisses Geld der Admiralität muß erlegt werden / ein oder zwey Tage vor Abgang der Convoy wird Admiralität gemachet / und einen jeden der unter der Convoy fahren will / ein Seyn oder Admiralitäts-Brief gegeben / nach welchen er sich die ganze Reise / vermöge der Herren Staaten Ordinance von Ao. 1677. den 16 Januarii, richten muß ; Des Tages wann der Admiral will zu Segel gehen / thut er einen Schuß / macht auch wol sein Bezaan los / damit alle Schiffe Zeit haben mögen / ihr Ancker aufzuwinden / und Segel zu machen. Hierauf läßt er eine gewisse

gewisse
gleichfalls
men
sich nach
ren und
gestalt ver
Flotte hie
desselben
sindern leg
er ihm her
de ein and
Nachts zu
Schiffes
nen-Sch
der Conv
Admiral
er aber
te aber an
bey einen
sich / gleich
nicht eher
nommen /
so wol de
auch ein je
um zu hie
von ein
fers-Nacht
werden / e
sen alle
oder auch
aufstecker
Tage ein
um groffen

gewisse Flagge wehen / welches von allen Schiffen gleichfals geschiehet / und also wird die Reis im Nahmen Gottes fortgesetzt / bey welcher der Admiral sich nach den unbefegelten Schiff von der Flotte richten und seine Segel sonderlich bey Nacht Zeiten dergestalt vermindern muß / daß alle bequemblich bey der Flotte bleiben können / hingegen hat kein Schiff machet / desselben Schiff vorbeu zu segeln / bey gewisser Straffe / sondern seynd gehalten / alle Abend und Morgen hinter ihm herzulauften / es sey dann das gewisse Umstände ein anders erforderten / gehet die Convoy des Nachts zu Segel / so stecket sie auf den Hintertheil des Schiffes zwey Laternen auf / und thut einen Canonen-Schuß / alsobald müssen die Schiffe / die unter der Convoy seyn / auch Laternen aufstecken / will der Admiral des Nachtes den Ancker fallen lassen / so stecket er abermahl zwey Feuer oder Laternen auf / die dritte aber an die Lauen des grossen Mastes / und thut dabey einen Schuß / worauf die andern Schiffe schuldig seyn / gleichfals so viel Laternen anzustecken / und solche nicht eher abzunehmen / bis der Admiral seine abgenommen / bey Veränderung des Cours werden eben so wol dergleichen Zeichen geben / zuweilen muß auch ein jedes Schiff von der Flotte einen Schuß thun / um zu hören / ob alle Schiffe noch bey einander seyn / solte ein Schiff bey Nacht Zeiten in Feuer oder Wassers-Noth gerathen / seine Segel verlieren oder leck werden / etwan gar auf den Grund gerathen / so müssen alle Laternen an der Stangen des grossen Mastes oder auch deren drey über einander in seine Wand aufstecket / dabey eine Canon losgebrannt / und bey Tage ein Zeichen mit einen Roll Tuch oder Bonnet vom grossen Mast gegeben werden / damitt alle andere

Schiffe dergleichen thun / und sich zu des Nothleidenden Hülffe einfinden mögen / deme sie auch vier und zwanzig Stunden lang beyzustehen / und nach ihm zu warten / verbunden seyn / entdecket ein Schiff des Nachts / oder bey dunckeln Wetter eine Sand-Bäncke oder Klippe / so muß es gleichfals ein Zeichen mit Laternen oder Schiessen geben / und von den Wall oder Land abwenden / und dadurch die folgende Schiffe zu warnen. Läßt sich ein Feind mercken / so muß es eine rohte Flagge hinten aufstecken / und ein Stück lösen / und damit auf den Feind losgehen / im Fall es sich aber zu schwach findet / müssen sie den Admiral zu Hülffe ruffen / ein gleiches muß auch geschehen / wann feindliche Capers / oder andere Raub-Schiffe von der Flotte vermercket werden / findet der Admiral vor gut / solchen anzugreifen / giebet er dazu ein gewisses Zeichen / und alsdann seynd die best-segelsten Schiffe verbunden / auf den Feind loszugehen / auch sich wieder zurück zu ziehen / wann es der Admiral befiehet / und was dergleichen Observaciones mehr seyn / welche ein Schiff so mit Convoy segeln will / in Obacht zu nehmen hat / so lange ein Schiff unter Wegen / fehlet es gleichfals nicht an guter Ordnung / da werden gewisse Zeichen zum Schaffen oder Speisen / gewisse zum Gebet / gewisse zur Wacht / und gewisse zur Ruhe genommen / ein jeder / der zum Schiff bestellet ist / weiß auch / was ihm zu thun obliegt / bis man endlich zu den verlangten Haven gelanget. Nachdem aber die zu Wasser schiffende grosser Gefahr unterworfen / und von der See das gemeine Sprichwort ist / daß sie bald gebe und nehme / das ist / daß sie einen Kauffmann bald reich / bald arm machen könne / als wollen vorsichtige Kauffleute lieber des gewis-

gewissten
ten, die sie
es finden si
che gege
den Kauf
solcher gef
soltten / de
wieder
bestimmen
ten / an we
ner Ankunf
ten aus / w
Party gesch
wieder ab
kommen /
Kauffmann
Boden ge
zu Haus /
Rechnung
Abwelenhei
zum Behuf
ausgegeben
Nehders u
Untheils n
es nenn
manchah
trögt Z
mehr mi
mit ihren g
verdienen.
tel auch
der Kauff
vercks / zur

gewissesten spielen / und lassen dannenhero ihre Effecten, die sie zur See wegsenden / versichern; nemlich es finden sich in grossen See-Städten Kauffleute/ welche gegen gewissen pro Cent. pro prämio einen andern Kauffmann seine weggesandte Güter versichern/ solcher gestalt/ daß wann solche zur See verunglücken solten / der Asscurator die asscurirte Summa wieder erstattet. So bald aber ein Schiffer an den bestimmten Ort angekommen/ thut er denen Kauffleuten / an welchen er adressiret ist/ Meldung von seiner Ankunfft/ und liefert ihnen die eingeladene Waaren aus/ wird hernach entweder / nachdem die Certe-Party geschlossen/ nach etlichen Lieg-Tagen von ihnen wieder abgeladen / es sey nach dem Ort / woer hergekommen / oder nach einen andern. Und so wird die Kauffmannschaft rund herum um den ganzen Erd-Boden getrieben/ kommt er endlich wieder mit Glück zu Haus / so muß er seinen Nehdern eine accurate Rechnung thun / was er in währender Zeit seiner Abwesenheit an Fracht-Geldern eingehoben / und zum Behuf des Schiffes und Ablohnung der Leute ausgegeben/ was alsdann noch übrig ist / theilen die Nehders unter sich nach Proportion des Parts oder Antheils/ welcher jeder an dem Schiffe hat / und dieses nennet man Schiffs-Parten / bey welchen sich manchemahl zimlicher / offte geringer Überschuß / ja wol gar Zubusse findet / so daß mancher Fuhrmann mehr mit seinen Fuhrwerck zu Lande/ als die Nehders mit ihren grossen und kostbahren Schiffe zu Wasser/ verdienen. Es wird aber so ein Schiff in vierte / 8 el / $\frac{1}{2}$ tel auch wol $\frac{1}{3}$ tel Part eingetheilet / und hat mancher Kauffmann/ auch wol Gelehrter/ ja gar Handwercks-Leute und Dienst-Mägde in Holland unter-

schiedliche Schiffs-Parten und Antheilen darinnen/ bey welchen es/ wie bey denen Berg-Wercken / auf Gewinn und Verlust angehet/ etliche reich/ etliche arm dabey werden. Kommt es/ daß ein Schiff nun mehro alt / Wurmstichig / von den Feind genommen/ zu klein oder sonst schadhafft ist / so wird es mit seinem Zubehör bey brennender Kerze und öffentlicher Auktion, entweder an der Börse / oder in der Schiffer Bild-Haus / an den Meistbietenden verkauft / (inmassen dann weiter unten dergleichen Inventaria ausführlich zu ersehen). Endlich ist zum Beschluß noch anzuführen / daß / wann vielmahls Schiffer in Noht gerathen / sie / um Menschen und Schiff zu salviren/ etwas von der Ladung über Bord ins Wasser werffen müssen / da dann die Eigenthümer derjenigen Güter / welche im Schiffe geblieben seyn / bey des Schiffes glücklichen Arrivement, nach Proportion des Schadens / den diejenige erlitten / welcher Güter ausgeworffen worden / solchen wieder ersetzen müssen / und das heißt man grosse Haverey haben. Wie der Schiffer solche anmelde/ und wenn er vermehnet/ daß sein Schiff leet/ und die untersten Güter naß geworden / also / daß er deswegen nöhtig habe/ vor Eröffnung seiner Lucke Haverey anzufagen; was er für eine Schrift desfalls müsse zeichnen lassen / davon haben wir kurz vorher einige Formularia angeführet. Zu der Haverey-Schaden kömmt auch oftmahls / daß ein Schiffer gezwungen ist/ an einen fremden Ort/ zu seines Schiffes Beuhff/ Geld auf Bodmerey aufzunehmen/ und davor den Boden seines Schiffes/ das ist/ sein Schiff ganz und gar zu verpfänden / und hohe Lagio und Interesse zu geben/ welche Gelder dann sonderlich vor andern privile-

ilegiert um
Schiffs an
verzüglich
rees all
Zeit nicht
Nachsuch
in 15. Ar
was einer
zurück n
Empfahm

Folget
Schiff-
der 2

Ch
rig
ste Amme
abgehen la
sächlich zur

- (1) D
- bon
- (2) D
- den
- (3) D
- vn
- (4) D
- che
- oder
- zu se
- Bey d

vilegirt/und wann sie insonderheit zur Besserung des Schiffs angewandt worden / von den Rehdern un-
 verzüglich wieder müssen bezahlt werden. Ein meh-
 rers allhier von See Sachen anzuführen / will die
 Zeit nicht leyden; Ich will den Herrn zu weiterer
 Nachsuchung zu der Händischen Schiffs-Ordnung/
 in 15. Articulu bestehend / und alles in sich haltende/
 was einen zur See communicirenden Kauffmann
 zu wissen nöthig seyn / verwiesen haben/ der ich nechst
 Empfehlung göttlicher Obhut verharre/ &c.

Folget von der Beschreibung der
 Schiff-Fahrt selbst / und insonderheit von
 der Benennung der Winde / und unterschied-
 lichen See-Ortern.

Mein Herr!

Ich habe vor nothwendig erachtet / zu meinen vor-
 rigen Schreiben/ welche ich über die vornehme-
 ste Anmerkungen bey der Schiff-Fahrt an denselben
 abgehen lassen/ noch dieses hinzu zufügen / daß haupt-
 sächlich zur See-Fahrt gehöre

- (1) Die Wissenschaft der Special Geographie
 von der Länder Eigenschaften.
- (2) Daß man die Plagas oder Gegenden an je-
 den Ort finden könne.
- (3) Daß man wisse die Linien / nach welcher man
 von einem Ort zum andern schiffen muß.
- (4) Daß man wisse/ was alle die Orter/ auf wel-
 che man in Schiffen zukommet / für eine Lage
 oder Strand gegen den Ort haben / dahin man
 zu schiffen gedencket.

Bey der Länder Eigenschaften und deren Ere-
 kände

Erkänniß/ muß man acht haben / was ein festes Land/ eine ganze oder eine halbe Insel sey. Was ein Isthmus, oder ein schmales und enges Land zwischen zweyen Meeren gelegen; was ein Promontorium, Capo, oder herausgehendes Vor Gebirge in das Meer sey/ wo man einen Sund/ das ist / eine Meers-Enge zwischen zweyen Ländern durchgehends zu passieren habe.

Wo gute Hasen anzutreffen / welche Meer-Strudel oder Wirbel / und andere gefährliche Oerter zu entfliehen/ wie die Oerter aussehen/ da man anlanden/ oder frisches Wasser haben kan/ welches alles aus der Pafs-oder See-Cardte, noch besser aber aus der Erfahrung zu lernen.

Man hat ferner acht zu geben auf die General-und Special-Winde / auch auf die/ so an gewissen Orten und zu gewissen Zeiten wehen / daran dann so viel gelegen/ daß man ohne derselben gründliche Erkänniß/ auf der See nicht wohl fortkommen kan; item, ist die Ebbe und Fluht/ (fluxus & refluxus maris) und was hin an jeden Ort/ des Meeres dessen Bewegung gehet/ zu observiren/ und zwar dieses fürnemlich darum/ damit das Schiff nicht auf den Sand/ Bäncken bessehen bleibe/ oder sonst in Gefahr gerathe.

Die Plagas oder Gegenden an einem jeden Ort zu finden / war bey den Alten sehr schwer und mißlich / weil ihnen der Vortheil mit den Magneten unbekannt war. Nachdem man aber etwan vor 300. Jahren bey den Magnet-Stein über sein sonst allezeit bekanntes Eysen-Ansichziehen/ auch diese sonderbare Eigenschafft gefunden / daß eine von ihm bestrichene und bewegliche eiserne Nadel sich allezeit gegen Norden nachts kehre / so hat man bishero durch solche Magnets

ginn-Nadel
Dann wo
richtig bef
sich selbst
ten gerad
lichen O
etliche ge
nicht be
Jahren sic
als muß m
der Magn
war hin u
hierzu ver
sehr unric
Was
fertigung
nach der
muß eing
Haupt-Ge
den / gege
Osten / un
eine von de
von den S
Wand
ten Geg
Wind / S
Timon
oder Sab
Wind / S
Ostro,
Favoni
er aber zu
Grad her

gnet-Nadel die Gegenden leichtlich finden können. Dann wann nur eine Gegend z. Ex. Mitternacht richtig bekannt / so geben sich die andern gar leicht von sich selbst ; Weil aber der Magnet nicht an allen Orten gerad / und just Mitternacht zeigt / sondern an etlichen Orten gegen Morgen / an etlichen gegen Abend / etliche gerad abweicht / und auch dieses an einen Ort nicht beständig / indem solche Abweichung nach etlichen Jahren sich verändert / und gemeiniglich abnimmt / als muß man vor allen Dingen gewiß seyn / wie weit der Magnet an jeden Ort abweiche / und findet man zwar hin und wieder bey den Authoribus sonderbahr hierzu verfertigte Tabellen, welche aber mehrentheils sehr unrichtig seyn.

Was aber den Schiffs-Compass und dessen Verfertigung anbelanget / so ist bekannt / daß solcher sich nach dem Horizont richten / und nach dessen Gegenden muß eingetheilet seyn : Unter diesen seynd nun vier Haupt-Gegenden / als gegen Mitter-Nacht oder Norden / gegen Mittag oder Süden / gegen Morgen oder Osten / und gegen Abend oder Westen / deren immer eine von der andern 90. Gradus, oder das vierte Theil / von den Circel entfernt ist.

Wann nun der Wind just und gerad von einer solchen Gegend herkommt / so wird er entweder Nord-
Wind / Lateinisch Boreas oder Aquilo, Italiänisch Tramontana, oder Ost-Wind / Lateinisch Eurus oder Subsolanus, Italiänisch Levante, oder Süd-Wind / Lateinisch Auster oder Notus, Italiänisch Ostro, oder West-Wind / Lateinisch Zephyrus oder Favonius, Italiänisch Ponente genannt ; kömmt er aber zwischen zweyen Haupt-Gegenden just auf 45. Grad her / so wird er nach den zweyen Gegenden / zwi-

ſchen welche er her wehet / mit ihren zuſammen geſetz-
ten Nahmen benennet / Nord, Oſt / Nord, Weſt /
Süd, Oſt / Süd, Weſt / und dieſen wären ungefehr
die gewöhnlichſten Haupt-Winde/welche man auf den
Schiffen / und bey der See-Fahrt inſgemein nennen
höret.

Weil aber die Winde nicht allezeit ſo gerad aus den
vier Haupt-oder vier Mittel-Gegenden wehen/ſondern
manchmahl zwiſchen einer Haupt-und einer Mittel-
Gegend herkommen / alſo wird in ſolchem Fall in ihrer
Benennung der Haupt-Gegend ihr Nahm / welcher
ſie am nechſten ſeyn/ doppelt genennet / und ſolchen nach
heißen ſie entweder

Nord, Nord-Oſt.	Süd, Süd-Oſt.
Nord, Nord, Weſt.	Süd, Süd, Weſt
Oſt, Nord, Oſt.	Oſt, Süd, Oſt.
Weſt, Nord, Weſt.	Weſt, Süd, Weſt.

Dieſes wären ungefehr die vornehmſten Winde /
welcher ein Paſſagier ſich noch leicht bekannt machen
kan. Die Schiffer und Steuer-Leute theilen ſolche
zwar noch accurater ab / welche dieſes Orts / um
Zeitläufftigkeit zu meiden / nicht zu erzehlen nöthig.
Wer curieus ſeyn will / der verfertigte ſich ſelbſt eine
Schiffs-Roſe ſolcher geſtalt : Man reiſſet erſtlich ei-
nen Circul / welcher allezeit 360. Gradus in ſeinem
Umkreiſe hat / theilet ſolchen nach den vier Haupt-Ge-
genden der Welt in vier Theile / ſchreibet oben über ein
Pünctlein der Abtheilung Septentrio oder Mit-
ternacht / über das andere Oriens oder Morgen / über
das dritte Meridies oder Mittag / über das vierte
Occidens oder Abend ; wann dieſes geſchehen / ſo
theilet man jeder dieſer vier Abtheilungen / welche / wie
obengemeldet / 90. Grad von einander ſtehen / juſt in
der

der Mitten auf den 45. Grad ab / und schreibet zwischen Norden und Osten darüber / Nord. Ost zwischen Osten und Süden / Süd. Ost so fort an / bis man nach obiger Beschreibung die 16. vornehmsten Winde darauf gebracht / hernach schneidet man diese auf Karten, Papier gemachte Schiffs, Rose oder Wind, Zeiger / mit einer Scheer aus / befestiget unten darunter eine mit dem Magnet bestreichende Nadel / entweder gerade unter Norden und Süden / oder von beyden etwas ab / nach des Magnets an einen Ort gefundenen Abweichung / setzet solche runde Scheibe hernach auf einen Mehigen Stiff in eine Hölzerne Cap sel / daß sie sich in solcher frey bewegen könne / so ist der Schiffs Compas richtig / und wird alsdann die Gegenden der Welt / und die von solchen Gegenden wehende / und mit gleichen Rahmen belegte Winde ordentlich weisen.

So leicht man nun also die Gegenden eines Ortes / da man ist / finden kan / so schwer ist es hingegen / die Lineam, nach welcher man von einem Orte zum andern schiffen muß / zu erforschen / und ist hierinn zwischen den Reisen zu Land und denen zu Wasser ein sehr grosser Unterscheid / dann zu Lande gehen die Wege meistens gerade zu / nach der Orter ihrer kleinsten Distantz gegen einander ; zu Wasser aber gehet der Weg bisweilen zwar den Circel nach / meistens aber machet er eine krumme Schlange, Linie / nach dem es der so genannte Rhombus erfordert. Es sind aber die Rhombi solche Linien / welche mit allen und jeden Meridianis, durch welche sie gehen / einerley Winckel machen / und in denen alle Puneta auf einerley Gegend zu biegen ; nach welche man auch schiffen muß / wann man an allen Orten immer auf
eine

eine Gegend zufahren will. Solcher Rhomben werden in allen 8. gezählet / aus welchen die 2. so gegen Norden und Süden gehen / mit dem Meridiano übereinkommen / und die gegen Ost und West einen Parallelum Aequatoris beschreiben / die andere darzwischen liegende aber sich immer um den Polum herum drehen / und doch nimmer denselben antreffen / woraus dann anigo gar wohl kan abgenommen werden / daß wann der Ort / dahin man zu schiffen gedencket / mit dem Ort / da man abstößet / einerley Länge hat / und also beyde unter einem Meridiano liegen / so müsse das Schiff auch immer gegen Mitternacht oder Mittag gerichtet werden. Wann beyde Orter unter dem Aequator, oder auch in einen Parallelo liegen / und also einerley Breiten haben / so müsse man immer gegen Morgen oder Abend schiffen / welches bey denen Orten im Aequatore leicht abzunehmen ist / weil das selbst ein Ort gegen dem andern in solcher Gegend hin liegen muß. In einem Parallelo aber ist es gleich anfangs nicht so wol zu verstehen / weil ein Ort gegen dem andern daselbst immer auf eine andere Gegend / als nach Osten oder Westen lieget ; Allein / wann man aus dem Vorhergehenden erweget / daß an einem jeden Ort / der Ost und West Rhombus, einen Parallelum Aequatoris, und also mit allem Meridianis einerley Winkel mache / so siehet man alsobald / daß das Schiff nach solchen Rhombo nohtwendig auf den andern Ort zukommen muß / da es / wann man auf die Gegend / dahin ein Ort von dem andern lieget / schiffen wolte / nimmermehr dahin gelangen / sondern durch unzählige Krümme immer um den Polum herum irren würde.

Wann aber beyde Orter unterschiedliche Länge und

und Breite
diano noch
her / so je
Mefin
nicht des
oder viel
wann sich
ridiam
die Differ
Longitudi
Eiten / w
Gradus A
als die D
Altdann
Rhombu
welchen
die Gegen
müße / w
triff aber
Breite / so
en / oben
aus welch
kan.

Wann
Ortes Pa
nimmt m
Parallelu
min auf et
hum noch
Es he
Art / sol
zu treffen
nem sehr

und Breite haben / und also weder unter einem Meridiano noch Parallelo liegen / wie meistens geschieht / so zeichnet man beyder Orter Latitudinis an den Messingen Meridiano, und suchet auf dem Globo, ob nicht des einen Ortes Parallelus, eine Schiff-Rose / oder vielmehr solche 28. Rhombos in sich habe / und wann sich eine findet / so rücket man solche an den Meridianum, unter ihre Latitudinem, zählet alsdann die Differenz / welche zwischen beyder Orter ihrer Longitudine ist / und rücket den Globum auf die Seiten / wo der andere Ort zulieget / so lange bis so viel Gradus Æquatoris den Meridianum durchstreichen / als die Differentia Longitudinis in sich begreiffet: Alsdann siehet man / ob von solcher Schiff-Rose ein Rhombus durch des andern Orts Breite streiche / auf welchen Fall denn solches der rechte Rhombus ist / und die Gegend weist / wohin das Schiff gerichtet werden müste / wann es an dem andern Ort kommen wolle / trifft aber kein Rhombus gerade an des andern Ortes Breite / so nimmt man das Mittel zwischen zweyen / oben und unten durchstreichenden Rhombis, aus welchen man dann die Gegend wiederum finden kan.

Wann aber gar weder in eines noch des andern Ortes Parallelo eine Schiff-Rose vorhanden ist / so nimmt man die nechste / welche um einen oder andern Parallelum herum gefunden wird / und verfähret damit auf erst-gemeldte Weise / so wird man dem Rhombum noch ziemlich genau finden.

Es hat zwar Adrianus Metius noch eine andere Art / solche Rhombos zu finden / welche sehr genau zu treffen / allein weil solche theils wegen vieles Rechnens sehr mühsam / theils auch zimlich weitläufftig seynd

seynd / als wollen sich solche diemahl allhier nicht anführen lassen / und wird sich auch ein Anfänger mit diesem Bericht erstlich befriedigen können.

Sonsten ist noch von der Schiff-Fahrt dieses zu mercken / daß Norden umfahren so viel heisse / als Engelland / Schottland und Irreland umfahren / welches gemeinlich geschieht / wann der Canal, das ist die enge See zwischen Engelland und Franckreich / unsicher ist / und von den Capern / Franckösisch Armateurs genant / die Schiffe aufgebracht oder weggenommen werden.

Eine Halb-Insul nennet man dasjenige Land / welches nicht ganz mit Wasser umflossen / sondern an einer Seiten noch an den festen Land hanget / der gleichen seynd / Dännemarck / Morea, Taurica, Chersonesus in den schwarzen Meer / ja Africa selbst / welches / wann es nicht durch das schmale Egypten an Asiam angehanget würde / vor die größte Insul der Welt passiren könnte / das schmale Land aber / welches solcher Gestalt ein Halb-Insul an das feste Land anhanget / wird Isthmus genant / solcher Gestalt heist enge Land / worauf Corinto stehet / und welches Moream und Griechenland zusammen hanget / Isthmus; Also könnte auch Holstein da es am schmalsten ist / vor den Isthmum passiren / welcher Jütland an Teutschland anhanget. Ein Vor-Geberg oder Capo ist die Spitze eines Landes / welche sich weit hinaus in die See erstrecket / die berühmtesten seynd / Capo finis terræ in Gallicia in Spanien / Capo de St. Vincent in Algarve bey Portugal / Capo Verde in Africa bey Guinea, Capo de bonne Esprance auf der Spitze von Africa, der halbe Weg von Ost-Indien / und darum das Vor-Geberg

berg guter Hoffnung genant / weil die Ost-Indien
 Fahrers / wann sie dieses Cap doubliret oder hinter
 sich geleet / bald gute Hoffnung haben / ihre Reise
 glücklich zu enden ; Die äußerste Spitze von Lapland
 gegen den Spitz-Bergen zu wird das Nord Cap ge-
 nennet. Bey solchen Capen findet sich dann gemeinig-
 lich / solche von der Natur gemachte Krümmen oder
 Meer-Busen / da die See etliche Meilen zwischen
 dem Lande sich hinein erstrecket / auf Lateinisch Sinus,
 Italiänisch aber Golfo, (und wann sie nur klein
 seyn / daß kaum eine Flotte oder gar nur etliche Schif-
 fe darinnen sicher vor Ancker liegen können /) Baye
 genant ; Die berühmtesten seyn / der Adriatis. Meer-
 Busen oder Golfo di Venetia, der Finnische und
 der Botnische / jener erstrecket sich zwischen Schweden
 und Finnland bis nach Lapland hinauf / dieser zwischen
 Finnland und Ingermannland bis nach Moscau.
 Ein Sund oder Fretum wird das enge Meer / wel-
 ches zwischen zwey Ländern durchgeheth / und in ein an-
 der Meer sich hinein ergießet / genennet / die berühm-
 testen seyn in Europa der Sund / zwischen Dänne-
 marck und Schonen / woselbst alle Schiffe / welche
 aus der Ost-See in die Nord-See wollen / durch pas-
 siren / und zu Cronenburg bey Helsingnör den Dreo-
 sundischen Zoll bezahlen müssen / nechst diesen ist der
 so genannte Pas de Calais, oder der vorgedachte Ca-
 nal zwischen Engelland und Franckreich / item das
 Fretum Gaditanum oder Herculeum, sonst auch
 Gibraltar oder die Strasse (und nach derselben die
 Schiffe / die aus Franckreich oder Holland nach der
 Mittelländischen See wollen / die Straß-Fahrer)
 genant ; Zwischen Spanien und Africa den Helle-
 Pont, daran die Dardanelli, Sektus und Abidus,
 der

der Bosphorus Thrac. oder Strette di Constanti-
nopol, Bosphorus Cimerius oder Stretto di Caf-
fa &c. An den Mittägigen Ende America findet
sich Fretum Magellanicum, item Fretum le Maire.
An den Nordlichen End zwischen Nova Zembla
und Samojeden / Fretum Nassovicum oder Fre-
tum Weigak. Die gefährlichen Orter/ welche in der
See seyn/ werden entweder gemacht/ durch die lan-
gen Sand/Bäncken/ unter dem Wasser verborgenen
Felsen und Klippen/ an gewissen Orten/ und zu gewis-
sen Zeiten wehenden Wirbel und grausamen Sturm-
Winden Orcans genannt; Bey Norwegen findet sich
der so genannte grosse Wasser- Wirbel Maels-
Strohm/ welcher die ihm zu nahe kommende Schiffe an
sich ziehet und verschlinget.

Die Lineam passiren heist/ bey denjenigen Ländern
vorbeyfahren/ welche gerade unter der Aequinoctial-
Linea, das ist unter der Himmels Gegend liegen/ wo
selbst die Welt-Beschreiber/ mit einer Linea auf dem
Carten bemercket/ daß sie das Nordliche Welt-Theil
von den Südlichen scheidet/ und woselbst Jahr aus
Jahr ein/ Tag und Nacht gleicher Länge seyn/ auch
die Einwohner des Jahres zweymahl Sommer und
zweymahl Winter haben. Der Archipelagus wird
dasjenige Meer genennet/ welches zwischen Griechen-
Land und Klein-Asien ist/ und in welchen unzählig viel
Insuln liegen.

Einen Haven heist man den Ort nahe am Land/ wo
die Schiffe einlaufen/ und vor den Sturm-Winden
sicher liegen können; Das Meer selbst ist entweder
das grosse Welt-Meer/ welches um die 4. Welt-Thei-
len herum fließet/ und Oceanus genennet wird/ oder
das Mittelländische Meer zwischen Europa und Afri-

ca, die auf solchen nach Schmirna, Tripolis in Syrien oder Alexandretta fahren/ werden Levante-Fahrers genennet.

Zwischen Schweden und Teutschland ist die Ost-See / zwischen der Tartarey und Klein-Asien das Schwarze Meer / oder Pontus Euxinus, nachdem auch das grosse Welt-Meer an ein Land oder Königreich anstößet / nach demselben empfängt es seinen Nahmen / also wird es zwischen Engeland und Norwegen die Teutsche oder Nord-See / bey Spanien die Spanische / bey Persien die Persische-See/ 2c. genannt.

Küsten nennet man das Ufer eines Landes/ also sagt man/ dieses oder jenes Schiff ist geblieben auf der Englischen oder Spanischen Küsten / 2c. bey diesen letzteren/ und auch sonst hin und wieder in dem Mittelländischen Meer / halten sich die Türckischen See-Käuber von Algier, Thunis, Tripolis und Salée auf / daher die dahin fahrende Schiffe entweder unter guter Convoy, oder doch selbst wohl bewehrt / gehen müssen. Wann ein Schiffer von einen See-Platz mit seinem Schiffe abreisen will/ und nunmehr zugeleget/ das ist/ sein Schiff zur Reise/ und Kauffmanns Güter einzunehmen beqvem gemacht hat/ lässet er in grossen Städten solches öffentlich an der Börse durch einen Börsen-Knecht ausruffen/ oder schlägt gedruckte Zertuls an / darinnen meldend/ was er vor ein Schiff führe / wie groß von Lasten / mit wie viel Stücke es montiret/ und mit was vor Pässen es versehen / ob es ein frey oder neutrales Schiff sey / 2c. Und hiemit vermeyne ich dem Herrn über die See-Sachen gnugsamen Bericht abgestattet zu haben/ der ich verbleibe 2c.

IX.

Schiffs = Befrachtungs = Contracten allerhand Arten.

I. Schiffs = Befrachtungs = Contract auf Franckreich.

Im Nahmen Gottes kund und zu wissen / daß heute dato ein beständig Schiffs-Befrachtungs-Contract geschlossen und vollzogen worden / zwischen Herrn N. N. allhier an einen / und Schiffer N. N. und dessen Rehdern andern Theils / solgender gestalt und also / daß der Schiffer sich zuorderst mit einen guten dichten Schiffe in circa 60. Last groß / und allen nöhtigen Zubehör / insonderheit gültigen Pässen und See-Briefen versehen / und dann von Herrn N. N. 40. Last Spanisch Saltz einnehmen soll / um mit solchen mit ersten guten Wind von hier ab nach Riga zu segeln / und nach / Gott gebe glücklichen Arrivement, gemeldtes Saltz an des Befrachters Commis-Haber Herrn N. N. auszuliefern / welcher ihm nach guter Lieferung dafür 30. Rthlr. an Fracht bezahlen / und mit 60. Last Lein-Saat innerhalb 2. a 3. Wochen wieder abladen / mit solchen aber der Schiffer im Nahmen Gottes von dar pr. Roschau und Marlaix in Franckreich segeln soll / all dar nach glücklichen Arrivement, (welches Gott gebe) seine einhabende Last an des Herrn Befrachters Commis-Habern zu liefern / wovor nach guter richtiger Lieferung / ihme Schiffer von jede Last / a 12. Tonnen pr. Last gerechnet / 16. Rthlr. und beyhm Einkom-

kommen frey
auffische ab
zahlet word
Anlan
halb 3. a 4.
gefertiger
Bott soll
lich ist. An
sein Schiff u
Pilotage und
u / wie auch
Ulance von
kundlich sey
gleichlauter
unerschrie
steller word
Ao. 1708

II. Schif
über d
De

Im Na
Junter
Befrachur
zwischen He
Schiffer N.
anden Eine
spricht mit
Gott von
ungefähr ju
ter / Lau
nöthig

Kommen freyes Faß, Geld / für seine treue und fleißige Aufsicht aber / zum Cap, Lacken 10. Rthlr. sollen bezahlet werden.

Anlangende die Lieg, Tage / soll der Schiffer innerhalb 3. a 4. Wochen / als das Wetter dienen will / abgefertiget werden / und mit dem Gut an und von Bord soll es gehalten werden / wie es zur See gebräuchlich ist. An den Zoll, Städten verzollt der Schiffer sein Schiff / und der Befrachter sein Gut. Mit der Pilotage und Haveren / welche Gott abwenden wolte / wie auch in allen übrigen / wird es gehalten nach Usance von der See / alles ohne Arg und List. Urkundlich seynd diese Befrachtungs, Contracten zwey gleichlautende verfertiget / und von beyden Partheyen unterschrieben / und jeden ein Exemplar davon zugestellet worden. So geschehen Lübeck / den 12. Febr. Ao. 1708.

II. Schiffs-Befrachtungs = Contract, über den Transport einer Parthey Ochsen aus Schonen nach Lübeck.

In Nahmen Gottes kund und zu wissen / daß heute unten gesehten dato, eine beständige Schiffs-Befrachtung geschlossen und vollenzogen worden / zwischen Herrn N. N. als Befrachter an einen / und Schiffer N. N. mit Consens seiner Herren Nehders ander Seits / folgender Gestalt: Nemlich / es verspricht mit diesen gedachter N. N. Schiffer nechst Gott von seinem Schiffe / St. Peter genannt / groß ungefehr zu sunffzig Stück Ochsen / mit Segel / Anker / Tau und allen Schiffs, Geräthschaften nach nothdürfflich / wie auch mit Brampen und Wasser, Käffern

Fässern für dem Vieh (als welches der Schiffer auf seine Kosten versorgen muß/ ein Oxhöfft auf 10. Ochsen gerechnet) wohl versehen/ den 24. Martii für Travemünde Segelfertig zu liegen / und mit ersten guten Winde/ so ihm Gott verleihen wird / und bey segelbahren Wetter/ von hier pr. Ustade zu segeln / allwo er von des Befrachters Commiss an Ochsen / so viel er bequem stellen/ und über See führen kan / einnehmen/ und damit auf Lübeck kehren soll / und sollen die Ochsen / so bald sie eingeschiffet/ für des Principalen Rechnung und Risigo stehen ; Da auch / so Gott verhüte / die Ochsen zum Sterben oder Mißfall kommen möchten / und der Schiffer und sein Volck nach Vermögen ihr bestes dabey gethan / soll er und sein Schiff davon befreuet seyn ; Zu Lübeck kommende/ soll er das eingenommene Viehe zu Travemünde entlöschten / und nach gethaner guten Lieferung pr. jedes paar Ochsen 10. Marck Dänisch zu verdieneter Fracht/ und vor seine gute Aufsicht zwey Rthlr. in allen zum Cap. Lacken zu geniessen haben. Zu Ustade seynd zehen bequeme Werck- oder Lade- Tage benennet. An den Zoll- Städten befreuet der Schiffer sein Schiff / die Rauffleute ihr eingeladenes Vieh. Mit Pilotage & Haverie (so Gott verhüte) soll es nach Usance der See gehalten werden. Zu Festerhaltung diesem allen/ verbindet der Schiffer sein Schiff und Person/ die Rauffleute ihr eingeladenes Vieh. Urkundlich seynd hievon zwey gleichlautende Exemplaria ausgefertigt/ und von beyden Contrahirenden eigenhändig unterschrieben worden/ davon ein jeder eines zu sich genommen sonder Arg oder List. Geschehen in Lübeck / den 14. Febr. Ao. 1704.

(L.S.) N.N.

(L.S.) N.N.

X.

Invent

wel

Christo

in Co

dem / pra

denis. Nov

ten / im E

fentlich zu

gettes / un

Jahr 169

und stede

Elen Re

Stäfers

Balcken /

Lott Salt

Wand / un

kommen /

Einge.

folget:

3. schwe

2. hollische

Schla. 1.

1. Boer

Nohr und

Barger J.

X.

Inventarium über ein Schiff/
welches soll verkauffet werden.

Christoff Hohensee, beendigter Mäckeler /
in Commis habende / von denen Herren Rheo-
dern / präsentiret an den Meistbierenden / als
den 16. Novembr. Donnerstages Abends um 4. Uh-
ren / im Schonenfahrer Schütting / im Becken öf-
fentlich zu verkauffen / ein extraordinair wohlbesie-
geltes / und von schönem Eichen-Holz festgebauertes
Heck Boot-Schiff / die Hoffnung genannt / so ins
Jahr 1697. neu gebauet / und ins Wasser gebracht /
und siederdeme nur zwey Reisen gethan : Hat 45.
Ellen Keel / Grund Rührung in seinem Keel über
Stäbens 51. Ellen / 19. Fuß Flackede / 27. Fuß auf
Balcken / 9. Fuß holl / 5. Fuß auf sein Deck / führet 164.
Last Saltz / mit Rundholz aufstehend / und läuffend
Wand / und alle Blöcke voll / wie es aus der See ge-
kommen / versehen / lieget auf der Trave beym Wasch-
Stäge. Dabey ist zu liefern an Gerächtschafft / wie
folget:

Anckers.

3. schwere Anckers. 1. Pflicht-Ancker / 5 $\frac{1}{2}$. Schtb.
1. tägliche Ancker / 4 $\frac{1}{2}$. Schtb. 1. Tau-Ancker / 3 $\frac{1}{2}$.
Schtb. 1. Worpancker / 1. Schtb. 2. Listb.

Das Boot.

1. Boot / mit seinen Zubehödt / als Mast und Segel/
Rohr und Schwert. 6. Keemen. 1. Bootshack. 1.
Barger Jöll / alles so gut / als neu.

Hhh 3

Steur:

Steuermanns-Gut.

3. Flögel-Scheeren. 1. Loht, Riemer. 3. Löhde / 4. Kleine Gläser. 4. Compassen. 1. Quartiers-Glas
1. groß Latern. 1. Flagge. 1. Göschen. 1. Wümpel

Tauen.

3. schwere Tauen. 1. Pflicht, Tau / 130. Faden lang / ganz neu. 1. täglich Tau / 135. Faden lang / halbschleten. 1. Stengwinde-Reiff / neu. 1. Feu-Tau / 90. Faden lang / halbschleten. 1. groß Kabel-Tau / neu. $\frac{1}{2}$. Kabel-Tau / halbschleten. 1. Perdelin halbschleten. 3. Roy-Reeps / halbschleten.

Kochs-Gerätheschafft.

1. Eisen Dreysfuß / 1. Eze / 1. Fleisch-Kessel / 1. Fisch-Kessel / 1. Kupffern Pot / 1. Grabe / 1. Feuer-Zange / 1. Fleisch-Forck / 1. Pickpot / 2. Stürck-Molgen / 4. Hölzerne Backen / 2. Butter-Rannen / 3. Wasser-Fässer.

Segels.

1. Besahm. 1. Schonfahrt-Segel. 1. Fock von Holländisch Tuch. 2. Mars-Segel von Lübsch Tuch. 2. Bernik von Lübsch Tuch. 2. Blinde von Lübsch Tuch. 1. Stagfock / Lübsch Tuch. 1. Bram-Segel / Lübsch Tuch / alle halbschleten. 1. Fock / neu / nur eine halbe Reife gethan. 2. Mars-Segel / von Holländisch Tuch / so gut als neu. 3. Lucken-Segels.

Schiffs- und Zimmer-Gerätheschafft.

13. Handspecken / 6. Earlinges / 1. Pumpen-Schraap / 1. Pumpen-Hack / 4. Pumpen-Scho / 4. Pumpen-Emmer / 2. Nicken / 7. Ballast-Schaufeln / 8. Schrapen / 1. Kuhfuß / 4. Marrel-Preen / 1. Spliß

Spieß
Bierquall
Wann
jemand
zu kaufen
Mäkel
Ao. 1699

Folget
Copenh
Ambassa
Verkauff
Pringen d
nummer

St
willig
Jhro Hoch
bassadears
den 2. Nov
gens um 9.
wete Sch
dung den 5.
welche bey
werden soll
eingeladen
ren zu verbr

Das 3te

Spließ Horn / 3. Muskeulen / 2. Voht Fällien / 6.
Eheerqväst / 6. Lucken Stangen / und 4. Schlösser.

Wann aber innerhalb des angesetzten Termins,
jemand Belieben hätte / das Schiff unter der Hand
zu kauffen / geliebe sich bey unter Handen habenden
Mäckeler anzumelden. Lübeck / den 1. Novembr.
Ao. 1699

XI.

folget / wie der vormahls in
Copenhagen gewesene Französische
Ambassadeur, Monfr. de Chamilly, den zum
Verkauff / der (durch Capitain Bart, als solcher den
Prinzen de Conty nach Danzig überbracht /) ge-
nommener Dankiger Schiff / angesetzten Ter-
min publiciren lassen.

Es wird hiermit zu wissen gethan / daß mit Be-
willigung Jhro Majest. unter der Direction
Jhro Hoch Gräfflichen Excellence des Herrn Am-
bassadeurs von Frankreich künfftigen Mittwoch
den $\frac{9}{18}$. Novembr. 1699. und folgende Tage / Mor-
gens um 9. und Nachmittags um 2. Uhr das dritte und
vierte Schiff nebst seiner unten specificirten Einla-
dung den Höchstbietenden laut denen Conditions
welche bey öffentlicher Auction verlesen / verkauft
werden soll. Worzu alle und jede solvables Personen
eingeladen werden / welche Belieben tragen die Baa-
ren zu verhöhern.

Die Schiffe seynd folgende /

Das 3te Schiff ehngesfahr 4. Jahr alt / der Grösse
Hh 2 ohnge.

856 Wie die durch Caper aufgebrachte

ohngesähr von 550 Tonnen mit seiner lauffend und stehender Wandt / Lau und Tackeln / laut Inventarii.

Das 4te ohngesähr 10. Jahr alt / der Größe nach von ohngesähr 550. Tonnen mit seiner lauffend und stehender Wandt / Lau und Tackeln / laut Inventarii.

Die Waaren seynb.

- 39. Flaschen / Futter das Stück von 6. Flaschen.
- 65. Flaschen / Futter jedes von 9. Flaschen.
- 54. Flaschen / Futter jedes von 12.
- 4578 Hölzerne Schlüsseln.
- 5580. Hölzere Schaufeln.
- 54. Ballen Hanff.
- 100. Packen Glachs.
- 120 Fässer Stal.
- 15. Fässer Stahl darvon die Fässer zerbrochen.
- 1410. St. Eiserne Stangen / das Stück ohngesähr von 28. Pfundt.
- 4205. St. Klap / Holz / 3. bis 6. Fuß lang.
- 91. St. Klap / Holz 12. bis 13. Fuß lang / gut.
- 112. St. Preussensche Bretter 28. bis 29. Fuß lang / einen Fuß bis einen Fuß und einen halben breit / und zwey Daumen dick.
- 32. St. Mastbäume von unterschiedlicher größe.

Die Waaren können nach Belieben besichtigt werden / worbey das Inventarium der Schiffe communiciret werden soll.

Frankösisches.

On fait savoir que le Mcredy $\frac{8}{8}$. Novembre 1699. & Jours suivans a 9. heures du Matin

Schiff
8 a 2. he
Brandt e
de Chris
mancée
Directio
Ambassa
au plus o
4. Vaile
cés; a q
recues a en
ont lues a
blique.

Le 3.
environ
suivant l

Le 4.
environ
suivent l

39. Ca
65. Ca
54. Ca
4578. Wa
5580. Pe
54. B
100. Pa
120. Ba
15. Far

Schiffe verkaufft und reclamirt werden. 857

& a 2. heures de relevée dans le magasin du St. Brandt en la Ville de Copenhagen au Qvater de Christianshaven, continuant la vente commencée du Consentiment de Sa Majesté & sous la Direction de Son Excellence Monseigneur l' Ambassadeur de France, on vendra & delivrera au plus offrant & Dernier Encherisseur le 3. & le 4. Vaisseaux & la charge dud 4. cy après spécifiées; a qvoy toutes Personnes solvables seront recies a encherir, selon les conditions qui seront lües au Commancement delad. Vente publique.

E' stat des Vaisseaux.

Le 3. Vaisseau agé d' environ 4. ans du port d' environ 550. tonneaux avec ses agreils & a paraux suivant l' Inventaire.

Le 4. Vaisseau agé d' environ 10. ans du port d' environ 550. tonneaux avec ses agreils & a paraux suivant l' Inventaire.

E' stat des Marchandises.

- 39. Canevetes de 6. Boueilles Chacq'une.
- 65. Canevetes de 9. Boueilles Chacq'une.
- 54. Canevetes de 12. Boueilles Chacq'une.
- 4578. Plats da Bois.
- 5580. Pelles de Bois.
- 54. Balles de Chanvre.
- 100. Pacqvets de Lin.
- 120. Barils d' acier.
- 15. Barils ou environ hors des Barils.

1410. Barres de fer plat pesant environt 28. livres
la piece,

4205. Clapots de 3. a 6. pieds de long.

91. Clapots de 12. a 13. pieds de long, born.

112. Planches de Prusse de 38. a 29. pieds de long
sur un pied a un pied & demi de large &
deux pouces d'epais.

32. Mâs de differente grandeur.

On communiquera les Inventaires de Vais-
seaux & on fera voir les Marchandises.

XII.

Von Asscurantzen.

Mein Herr!

Ich habe denselben in meinem letzten Schreiben
versprochen / daß ich ihm von dem in den See-
Städten gebräuchlichen Asscuriren / der zu Was-
ser versandten Güter / noch fernere und gründlichere
Nachricht ertheilen wolte / welches ich dann hiemit
effectuire: Heisset demnach asscuriren so viel / als
ein Gefahr-lauffendes Geld / Gut / oder auch Perso-
nen / die sich zu Land oder Wasser in Gefährlichkeit be-
geben / versichern / davor gut sprechen / und vergewis-
sern / daß / so ja dem Gut oder der Person eine Gefahr
oder gänzlicher Verlust zustossen solte / man den
Schaden aus seinen eigenen Mitteln wieder ersetzen
wolte / und zwar mit einer gewissen Summa, über wel-
che man einig worden ist / wovor dann der Asscura-
tor oder Versicherer / gleich nach geschlossenen Ac-
cord ein gewisses Geld oder Præmium bekommt /
welches

welches der Asscurator, wann es glücklich gehet / mit Freuden in seinen Beutel steckt / in Unglücks-Fall aber wohl zehnfach wieder heraus geben muß. Zum Exempel / Cajus schicket von Hamburg 1000. Rthlr. wehrt an Waaren nach Cadix in Spanien / damit er nun der See Risigo nicht unterworffen seyn möge / gehet er zu Titio, wird mit ihm eins / daß Titius ihm vor die 1000. Rthlr. stehen soll / so wolle er ihm hingen vor jede hundert 6. Rthlr. Præmium geben / welches er auch gleich mit 60. Rthlr. effequiret / die nimmt Titius zu sich / unterschreibt davor eine Obligation, so auch Police genannt wird / in sich haltend / daß wann des Caji Waaren untergehen / oder genommen werden solten / er ihm die 1000. Rthlr. und zwar in solchen Gelde / in welchen er die Præmie empfangen / wieder erstatten wolle / bleibt nun das Schiff / so muß Titius tausend Rthlr. vor die 60. geben / kömmt es glücklich über / so hat er die 60. gewonnen / welches eine Handlung ist / die viel Leute in kurzer Zeit reich oder auch arm macht / insonderheit / wo sie starck hazardiren / Krieg oder Winters-Zeit ist / oder auch gefährliche Zeitungen von See-Schaden einlauffen / da wol 50. bis 60. p. c. manchmahl Præmie geboten und gegeben werden / damit ein Kauffmann / der sein Gut in der See schwimmen hat / nicht allzu viel hazardire oder Schaden leide / wiewol auch ihrer viel gefunden werden / die im Vertrauen auf göttliche Beschützung, worunter aber manchmahl eine Versuchung mit unterläufft / ihre eigene Asscuratores seyn / und niemahls versichern lassen / sondern den Risigo und Gefahr selbst lauffen / darüber aber manchmahl übel zu kurz kommen / und unerseßlichen Schaden

den leiden: Andere seynd hingegen so furchtsam / daß sie alles versichern lassen / also daß vielmahls die Prämie ihnen den auf den Waaren vermuhdeten Gewinn wegfrist: Andere gebrauchen bey dem Affecuriren böse Tücke und Räncke / laden an statt guter Kauffmanns Güter zum Schein wol emballirtes Stroh / Holz oder Stein in Schiffe ein / welches sie hernach vor tüchtige Kauffmanns Waaren vor etliche tausend versichern lassen / der mit ihn übereins wissende Schiffer bohrt alsdann / wann er in der See ist / das Schiff heimlich in Grund / oder setzet es / unter dem Vorwandt / er habe wegen des harten Sturms die See nicht länger halten können / solches muhtwillig am Strand / worauf der Diebsmäßige Betrachtet dem Affecuratore anläuffet / und Geld haben will / wird aber manchemahl / aus Gottes gerechten Gericht / die Schalkheit offenbahr / und muß alsdann der Hencker mit Galgen und Schwert bezahlen / wie hies von in namhaftten Städten Exempel könnten vorgestellt werden / da es mit dergleichen Betrieger rechtschaffen geheissen: In fine videbitur cujus toni; wiewol bey dem Affecuratore vielmahls auch nicht allzusicher zugehen / indem es etliche auf das Disputiren / Zancken und Rechten legen / und den affecurirten Kaufmann mit unnöthigen Beweiß belästigen / von einer Zeit zur andern aufhalten; etliche auch gar / wann sie grosse Capitalia bezahlen sollen / das Reißhaus nehmen / und Banqverot spielen / und also den Kauffmann um Prämie und Capital betriegen. Es seynd aber bey solchen Affecuriren unterschiedliche andere Dinge mehr zu observiren höchst nöthwendig / als / daß / so bald der Affecurator die Prämie

ges

genommen /
er sich ver
daß er gl
mie bez
curator
gelauffen
büßen d
Police la
daß kein
tions-Con
föndern m
cher solch
ben / hiem
aber ein
fanden
men / als
Feinde un
aufgelegt
durch an
Schiffer /
ten Schad
Instrumen
des Schiff
da das E
gehn soll
haben alle
raion sich
der Schiff
feinen Be
Zurück a
fälle und
nehmen so

genossen / er von Stund an zu halten schuldig ist / was er sich verschrieben / und thut ein Kauffmann wol / daß er gleich nach geschlossener Asscuranz die Prämie bezahlet / weil / wo er solches nicht thäte / der Asscurator auch von seinen Worten abgehen und bey eingelauffener Zeitung von Schaden solchen nicht düssen dürffte ; man könnte auch / der Asscuranz Police lassen die Renunciation mit einverleiben / daß keinen Theil frey stehen solte / von den Asscurations-Contract per pœnitentiam zurück zu treten / sondern man wolte der Opinion des Rulandi, welcher solches zu thun / den Partheyen die Freyheit gegeben / hiemit expresse renunciiret haben ; Es muß aber ein Asscurant alle Zufälle / welche einen verstanten Gut zustossen können / zu büßen auf sich nehmen / als Sturm und Ungewitter / Feuer / Wasser / Feinde und See-Räuber / die von Könige und Fürsten auferlegte Arresten und Repressalien , oder den durch andere Leichtfertigkeit und Nachlässigkeit der Schiffer / Boots-Knechte und Passagirer , verursachten Schaden. Der Police oder dem Asscurations-Instrument wird der Nahme des Schiffer / item, des Schiffes und der Waaren / der Name des Orts / da das Schiff befrachtet worden / item, dahin es segeln soll / die Nahmen derjenigen / die die Waaren haben asscuriren lassen / die Zeit / wenn die Asscuration sich anheben und endigen soll / wie auch / daß der Schiffer freye Macht haben soll / den Cours nach seinen Belieben und Gurdüncken zur Rechten und zur Lincken anzustellen ; dann auch die obbemeldte Zufälle und Gefahren / welche der Asscureur auf sich nehmen soll / was er davor vor Prämie empfangen / und

und dergleichen mehr inseriret / zu Ende des Asscuratoris Nahme etwan mit diesen Worten gesetzt:

Ich Titius bin zu frieden in diese Asscuranz / die
Gott bewahr / vor 1000. Rthlr. in Specie.
Hamburg / den 20. April 1708.

Inso fern aber ein Streit zwischen Asscuranten und Asscuraten vorfällt / wird solcher / wo keiner Stadt speciale Asscuranz und See-Rechts-Ordnung verhanden / nach der von Philippo II. König in Spanien gemachten Antwerpischen Asscuranz-Ordnung / in welcher alle Asscurations-Fälle exprimiret seyn / und welche auch mit der Amsterdamschen übereinkommt / geschlichtet / es darff aber ein Asscurator, wann die Waaren in ein ander Schiff geladen werden / als ihm angezeigt / und in der Polisz gesetzt worden / vor ihren Verlust nicht stehen / wie dann auch geübte Asscuratores, die die Profession lange getrieben / von viel hundert Schiffen / ob sie solche gleich niemahls gesehen / eine exacte Kännniß haben / welche starck oder schwach / als neu / und mit guten Schiffern versehen seyn ; Sie zeichnen auch auf ein Schiff nicht zu viel / damit durch eine unglückliche viertel Stunde ihr Haab und Gut nicht auf einmahl verlohren gehe / sondern / wann ein Rauffmann wolte zum Exempel 1200. Rthlr. versichern lassen / würden sich vielleicht 2. oder 3. darein theilen / und jeder nur 400. Rthlr. zu versichern auf sich nehmen. Wann innerhalb Jahr und Tag keine Zeitung von Schiff und Gut gekommen / so muß der Asscurator entweder zahlen

zahlen / oder auch erweisen / daß das Schiff in Salvo sey ; kömmt aber Zeitung von der Verunglückung / und der Asscuratus kan tüchtige Attestata deswegen beybringen / so muß der Asserdeur entweder in Continenti zahlen / oder auch 12. pro Cent bis zur Zahlungs-Stunde geben ; Es muß aber Asscuratus innerhalb 3. Monat / nachdem ihm der Schaden kund worden / sein Recht suchen / oder das Nachsehen haben. Dafern aber einiger Streit entsteht / muß die Klage binnen anderthalb Jahr von dato an / daß der Schaden disseits der Linie sich zugetragen / oder wann es jenseits der Linie passiret / innerhalb 3. Jahren angestellet werden / oder die Präzension ist verlohren. Eine vollständige Police oder Asscurations-Brief ist in den ersten Theil unsers Handels-Correspondenten zu sehen / die Asscuranz-Ordnung aber der Antwerpischen Börse / wie auch anderer Herren und Republicven , in den Actis publicis Mercatoris , wohin ich den Herrn / geliebter Kürze halber will verwiesen haben / und nur dieses noch hinzufügen : Daß die Asscuratores von der Asscuranz all ihr Haab und Gut zu Pfand setzen / bey Ehren und Treuen / auch an Eydtes statt / alle Exceptionen und Weisläuffigkeiten renunciiren / die ihrer Verpflichtung können zu wider seyn / ja so gar den Ordinantien von Asscurantien , zu Antwerpen gemacht / und allen andern Ordinantien , Statuten und Placaten / so dieser Police entgegen lauffen ; Und dafern einige Difference fürfallen solte / so submittiren sie sich dem Arbitrio , dreyer unpartheyischer Kauffleute an der Börse / und was dieselbige zwey aussprechen werden / dem wolten sie so

kräft-

kräftig nachleben / als wannes bey der Käyserlichen
Kammer zu Speyer ausgesprochen wäre / so daß kein
Theil dem andern ins Gericht zu ziehen befugt / oder be-
nöthiget seyn soll. Womit ohne mehrers schliesse /
und meinen Herrn göttlicher Protection empfehle /
verbleibend

Monfieur.

S. t. h. S.

N. N.

