

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 Diensten / 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 / be
Losten / G
bauen / S
Flaggen / d
wenigen G
nung gebr
schiff / und
Nutz ein ob
Tractat, d

So bald
hat ein S
mit den
Schiff / so
Waffen /
die Bau-
Holtz / z.
tion und
einen boqer
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, Schauken/ 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-
schaft / 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 auß 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/ überhäuret 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 Lauen 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/

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 offft 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 Zierrahen / 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 loßzulassen / 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 Zierrahen 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 Redders 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 Mäch
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; ihm ist das Ruder und der Compass, 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/ ebe
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 Rauffardey-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 Rauff-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 Oerter 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
desselben
sind
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 h
von ein
fers-Nach
werden / e
sen alle
oder auch
aufstecke
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 vorbey zu segeln / bey gewisser Straffe / sondern seynd gehalten / alle Abend und Morgen hinter ihm herzulauffen / 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 Tauen 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-segeltsten 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 / einjeder / 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
les nenn
manah
trü ge 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 Beuhuff/ 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-
kännte

Erfännniß/ 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 Erfännniß/ 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 Magnete

ginn-Nadel
Dann wo
richtig bef
sich selbst
ten gerad
lichen O
ettliche ge
nicht be
Jahren sic
ist muß m
der Magn
war hin u
hierzu ver
sehr unric
Was
fertigung
nach der
muß eing
Haupt-G
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-

sehen welche er her wehet / mit ihren zusammen gesetzten 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 Weiltläufftigkeit zu meiden / nicht zu erzehlen nöhtig. Wer curieus seyn will / der verfertigte sich selbst eine Schiffs-Rose solcher gestalt : Man reisset erstlich einen Circul / welcher allezeit 360. Gradus in seinem Umkreise hat / theilet solchen nach den vier Haupt-Gegenden der Welt in vier Theile / schreibet oben über ein Pünctlein der Abtheilung Septentrio oder Mitternacht / 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 we hende / 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 dazwischen 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 merken / 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 / Fränkösisch Armateurs genannt / 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 genannt / solcher Gestalt heist enge Land / worauf Corinto stehet / und welches Moream und Griechenland zusammen hanget / Isthmus; Also könnte auch Holstein da es am schmälisten 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 gemeinlich
 / 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 Schiffe
 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 Mai-
re. 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 einem 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 ausrufen/ 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.