

HET ZEERECHT VAN DAMME

Rudolf Biederstedt

In 1967 publiceerde stadsarchivaris Rudolf Biederstedt, directeur van het Greifswalder stadsarchief in deel 7 van het Greifswalder Jahrbuch twee opmerkelijke bijdragen over het zeerecht van de stad Damme. Ons lid Germain Bonte vestigde de redactie van Rond de Poldertorens op deze publikatie. Germain Vandepitte, redactielid, bezorgde de vertaling. Wij vroegen de heer Biederstedt de toelating om deze te publiceren in ons tijdschrift wat hij graag toestond. beide bijdragen "Eine neue Handschrift des Seerechtes van Damme im Stadtarchiv Greifswald" en de in modern Duits omgezette tekst van "Seerecht von Damme" zijn van zo'n uitzonderlijk belang voor de geschiedenis van onze streek, dat we ze onze lezers en leden niet willen onthouden.

*Greifswald ligt aan de Greifswalder golf van de Oostzee (Voor-Pommeren).
Wij danken hier van harte zowel de auteur, als de tipgever en de vertaler.*

De redactie

Na onderzoek in West- en Noord-Europa blijkt dat de oorspronkelijke vorm van koopvaardij-scheepvaart op lange vaart, bestond in een coöperatieve of zeevaartgemeenschap (*Fahrtgenossenschaft*). We kunnen daarvoor geen oorspronkelijke bronnen aanwijzen, doch het enkel opmaken uit sporadisch nagelaten sporen.

Die coöperatieve was gelijktijdig bouwvereniging (bouwen schip), inkoopcoöperatie, gemeenschap voor aanwinsten, risicogemeenschap en soms ook vrijbuitelij.

Meerdere personen lieten op gemeenschappelijke kosten een schip bouwen, (laten bouwen of zelf bouwen), om gemeenschappelijk te bevrachten en over zee handel te drijven, om tenslotte gewin of verlies te delen¹. Bij de geringe tonnage van de schepen uit de 10e-12e eeuw² bestond de bemanning uit de vennoten, soms uitgebreid met familieleden. De persoon met de meeste ervaring werd als "*gubernator*" of bestuurder (schipper) aangesteld zonder daarom de gelijkberechtiging te doorbreken. Ernstige handelingen, bv. uitzeilen, maatregelen treffen in noodsituaties, bestraffing voor beledigingen en grove handelingen, werden gemeenschappelijk en

¹ W. VOGEL, Geschichte der deutschen Seeschiff-fahrt, Berlin, 1915, S. 368-370, 459.

O. WEBER, Die Schiffsgewalt des kapitans und ihre geschichtlichen Grundlagen, Tübingen 1907, S. 36, 39, Anm.

W. EBEL, Gewerbliches Arbeitsvertragsrecht im deutschen Mittelalter, Weimar, 1934, S. 48-56.

² P. HENSIUS, Das Schiff der hansischen Frühzeit, Weimar, 1956, S. 98, 102.

W. VOGEL, o.c., S. 493-494.

door de meerderheid der opvarenden genomen. Misdrijven zoals mouterij en desertie speelden als zodanig geen rol onder deze omstandigheden³.

Een schip was tot op zekere graad een autonome gemeenschap zolang het op de vaart was. Deze onafhankelijkheid was natuurlijk relatief en formeel want de beslissingen van de scheepsraad hingen in het algemeen af van de economische en andere toestanden in het thuisland. Het door reizen en handel groeiende kapitaal van de steden (thuishavens) eiste op de duur grotere schepen en de scheepstimmerlieden bouwden die.

Het opgeven van het contant belastingsstelsel en de oprichting van kantoren en factorijen in de belangrijkste havensteden maakten de persoonlijke aanwezigheid van de vennoten niet meer nodig tijdens de vaart en in de aanloophavens.

Met de groeiende tonnage der schepen steeg ook de nood aan scheepspersoneel. Gelijktijdig daalde het aantal vennoten-scheepsbevrachters per schip, maar deze grotere schepen eisten heel wat meer kapitaal. Het samenbrengen van vele partners met klein aandeel werd opgegeven ofwel werden ze verdrongen door de grotere aandeelhouders. Zo kwam het dat de bemanningsleden niet meer kwamen uit de rangen van de vennoten maar dat men moest terugvallen op lieden in loondienst.

In de plaats van loon kon volgens overeenkomst een soort partnership (*geschäftsbeteiligung*) het loon vervangen⁴. Het bestond daaruit dat deze zeelui een bepaalde hoeveelheid vracht konden inschepen voor eigen rekening en op eigen risico. Hij was zo te zien een kleine aandeelhouder. Ging de lading verloren, dan was zijn aandeel weg en zijn geleverde arbeid een maat voor niets.

Meestal werd van nu af aan geen deelgenoot meer gevonden om de leiding van het schip op zich te nemen en zag men zich gedwongen een buitenstaander als schipper aan te stellen. Dit zijn de oorzaken van het ontstaan van het zeemansberoep en de indeling: reder, schipper, bemanning, bevrachter.

Onlangs heeft Jochen Dötsch getracht deze - toch op hypothese berustende - ontwikkeling op een andere manier voor te stellen. De van de antieken onafhankelijke ontwikkeling van de nooroeuropese zeevaart wijst hij af en stelt de directe voortzetting van de slavenhouderverhouding van de antieke zeevaart voorop. Zijn voorstelling is weinig overtuigend⁵.

De samenwerking tussen de vier groepen kon vanzelfsprekend niet meer werken volgens de normen van het oorspronkelijke zeevaartgenootschap. Enkele van de deelnemers waren niet meer aan boord en werden hoogstens vervangen door een gevolmachtigde. Zo werden nieuwe rechtsnormen gangbaar die ons nu door oorkonden kenbaar zijn.

Er wordt aangenomen dat de beslissingen en uitspraken die de scheepsraad vooreerst zelfstandig deed, geleidelijk door de rechterlijke organen van de thuis- of bestemmingshavens werden overgenomen. De voorschriften en uitspraken over de meest voorkomende betwistingen op zee werden als prejudiciën opgetekend en verzameld⁶.

³ Desertion hätte den Verlust seines Schiffs- und Ladungsanteils bedeutet. Meuterei war gegen die Mehrheit zwecklos. Vgl. auch W. VOGEL, o.c., S. 441-442.

⁴ Droit de portage, marréage, später meist pacotille. Mnd voringhe, mnl. voeringhe. W. VOGEL, o.c., S. 371; W. EBEL, o.c., S. 65.

⁵ J. DÖTSCH, Die Rechtsstellung des Schiffsführers in der Ausbeutergesellschaft, insbesondere im Kapitalismus, in: Wiss. Zeitschr. d. Univ. Rostock, jg. 12, Rostock 1963. Gesellsch. u. Sprachwiss. Reihe, Heft 3, S. 469-482. Dötsch erklärt den Schiffsrat (ebda S. 472). Seine Begründung besteht im wesentlichen in dem Satz "Auch hier erübrigt es sich, eine Auseinandersetzung mit dem von bürgerlichen Theoretikern vertretenen Gedanken vom bestehen einer Lebens- und Schicksalsgemeinschaft zu führen (ebda S. 471). Dötsch bleibt eine Erklärung für das Fehlen von Strafbestimmungen für Meuterei und Desertion im alteren Seerecht schuldig. Er behauptet eine fast unbegrenzte körperliche Züchtigungsgewalt des Schiffsführers auch für die ältere Zeit. Da er an den Quellen vorbeigeht und nur Sekundär- und Tertiärliteratur benutzt, wird man mit einer Diskussion warten müssen, bis er eine wissenschaftlich fundierte Arbeit zu diesem Thema vorlegt.

⁶ W. VOGEL, o.c., S. 363-364.

W. EBEL, o.c., S. 59.

De voor de west- en nooroeuropese kusten bijzonderste verzameling in zijn soort, zijn de rollen van Oléron. Ze zijn ontstaan in samenhang met de zeehandel tussen Aquitanië aan de Gironde en de Charentemonding en de Vlaamse havens. De vorsers nemen aan dat die rechtsvoorschriften in de Vlaams bestemmingshavens moeten ontstaan zijn, want daar moesten de op reis voorgevallen betwistingen beslecht worden. Daar uit de rollen duidelijk blijkt dat het vrachtvervoer hoofdzakelijk wijn was en voornamelijk in de richting van het noorden ging en de terugvaart amper een rol speelde, kon de verrekening en uitbetaling enkel in deze havens zinvol zijn⁷. Deze voorschriften werden echter samengesteld op het eiland Oléron gelegen voor de monding van de Charente. Van dit eiland waren veel schippers en matrozen afkomstig die de zee weg op Vlaanderen bevaarden. Daarom hield men zich daar veel bezig met die zeerechten en bevorderde de verzameling ervan. Het ontstaan wordt op het einde van de 12e eeuw geschat⁸. Ze zijn gekend onder de naam "rollen van Oléron of Jugements d'Oléron" en ze vormen de basis van het latere west- en nooroeuropese zeerecht⁹.

In de rollen van Oléron komen nog enkele fragmenten voor van het vroegere zeevaartgenootschap, zo art. 2 het meerderheidsbesluit, de art. 9 tot 11, de gedeelde aansprakelijkheid en verantwoordelijkheid, in art. 12 & 13 de laatste weerklink van het zelfstandig scheepsrecht, in art. 17 het deelnemen aan de handel¹⁰. Ook behelzen de rollen geen strafbepalingen tegen mouterij of desertie daar deze delicten enkel als fout beschouwd worden tegen een gesloten verdrag maar niet als een misdrijf (art. 5.18.19.20). Daarentegen tonen andere artikelen aan dat de schipper reeds als vertegenwoordiger van de reder en bevrachters tegenover zijn scheepsgezellen stond, als werkgever. Dit uit zich in het aanmonstern van zeelui voor loon in geldspeciën door de schipper (art. 19). Ook in de strenge straf voor handtastelijkheden op de schipper en de mogelijkheid voor deze laatste de matrozen te dwingen door borgtocht de reis tot het einde te volmaken (art. 18).

Hoewel nog lang niet de uitgesproken militaire tucht in zwang was (dit pas in de 18e eeuw) zo waren de zeelieden in de tijd van het tot stand komen van de rollen van Oléron loonarbeiders wier looncontract nog onder coöperatieve vorm in winstdeling kon verscholen zijn. (Engels)¹¹. De schipper moest geen deelgenoot zijn, het stond hem vrij, toch was het dikwijls het geval. Was hij deelgenoot dan had hij begrijpelijk reden te over om voor zijn schip en lading zorg te dragen. Was hij het niet dan stond hij het hoogst op de loonschaal van reder en bevrachter.

In oorsprong bevatten de rollen van Oléron 24 artikelen. Ze werden door Vlaamse steden als Brugge, Damme, Westkapelle en Oostkerke aangenomen en in het Vlaams vertaald. Deze vertaling is als Waterrecht van Damme of "*vonesse van Damme*" bekend. Het moet benadrukt worden dat het zeerecht van Damme een bijna onveranderde vertaling is¹² van de rollen van

W. VOGEL, o.c., S. 363 erklärt sie als Weistümer, die in form eines ürteils aufgezeichnet wurden.

⁷ Ebda S. 364.

TH. KIESSELBACH, Der Ursprung der Rôles d'Oléron und das Seerechts von Damme, in: Hansische Geschichtsblätter (abgekürzt: Hgbl) 1906, S. 24-25.

⁸ ebda S. 2.

B. JANIK, Najstarszy tekst prawa morskiego w Gdansk, 1961, S. 5.

⁹ Sie wurden von Kastilien, Portugal, England, Schotland und den Anliegender Nord- und Ostsee rezipiert.

R. WAGNER, Handbuch des Seerechts, Bd. 1, Leipzig, 1884 (Systematisches Handbuch der Deutschen Rechtswissenschaft, hrsg. van K. BINDING, Abt. 3, Teil 3, Bd. 1) S. 43-45, 69; Die Spuren des Roles d'Oléron in den modernen Seerechten des 19. Jahrhundert sollen hier nicht behandelt werden. Sie sind aber deutlich.

¹⁰ Da die Reihenfolge der Artikel in den verschiedenen Hss. schwankt, sind hier die Artikel in der Numerierung der Hs. Greifswald Stadtarchiv angegeben, um ein Vergleich zu ermöglichen. Wenn nicht anders angegeben, beziehen sich auch im folgenden die Artikelnummern auf diese Hs.

¹¹ F. ENGELS, Nachtrag zu Karl Marx, Das Kapital, Bd. 3, Berlin, 1961, S. 39.

¹² Dies waren den älteren Hss. noch durchaus bewusst. Der Titel lautet dort "dit es de coppie van den rollen van Oleron van den vonessen van der zee". T. KIESSELBACH, o.c., S. 45; J.-M. PARDESSUS, Collection des lois maritimes antérieures au XVIIe siècle. Tom. 1-6, Paris 1828-1845, Tom. 2.2, S. 19.

Oléron. Het nieuwe handschrift van het Greifswalder stadsarchief is een vertaling van de Vlaamse omzetting in het middelnederduits met enkele veranderingen.

Brugge, het centrum van de middeleeuwse Vlaamse handel, heeft nooit een goede haven gehad. Damme, gelegen aan een diep ingesneden zeeboezem van de Scheldemonding, fungeerde als voorhaven, tot ook deze haven verzandde en Lammersvliet, vanaf 1297 Sluis genoemd, de taak overnam¹³.

In deze periode moet het zeerecht van Damme ontstaan zijn, hoewel slechts de naam in de titel een herinnering is, gezien in de tekst uitsluitend de naam Sluis voorkomt.

Vermoedelijk in de late 14e eeuw werd de tekst van het waterrecht uitgebreid met de z.g. Ordonnantie tot het volgens Hs. 23, 28 artikelen bevatte. Deze vermeerdering is in de Vlaamse gewesten gebeurd, onafhankelijk van de vroegere ontwikkeling in Zuid-Frankrijk¹⁴. Ten laatste tegen 1429 werden aan de reeds vermeerderde tekst in de sfeer van de Hanzehandel, 5 en later 14 artikelen toegevoegd uit het totaal onafhankelijke Lübischescheepsrecht¹⁵.

Deze samenstelling werd in de loop van de 15e eeuw algemeen rechtsgeldig in het gebied van de Hanze, voor zover er geen bijzondere voorrechten golden in enige steden (Lübeck, Hamburg). De stad Wisby moet in die tijd wel een aparte plaats als zetel van het scheepsrecht ingenomen hebben. De raad van Danzig¹⁶ vroeg in 1447 kopie van het zeerecht uit Wisby. Ook het HS. Greifswald uit de universiteitsbibliotheek uit 1541 noemt Wisby als plaats van oorsprong in het zeerecht. Zo is het niet te verwonderen dat de drukker Godfried van Germen, die het zeerecht in zijn vermeerderde vorm in 1505 te Kopenhagen voor het eerst in druk uitgaf, zijn uitgave bestempelde als "dat Gothlandsche Waterrecht"¹⁷ dat de kooplieden en de schippers opstelden in Wisby. De betiteling als zeerecht van Wisby of Gotland werd dan ook in iedere herdruk herhaald in de 16e tot de 18e eeuw¹⁸. Naar waarheid is dit zogenaamde zeerecht echter een verzameling van drie andere delen die voor 1541 zijn ontstaan. De kern vormen de rollen van Oléron met zijn 24 artikelen. Daarna komen deze van de Ordinantie en vervolgens de 14 artikelen uit het Lübeckse zeerecht. Evenmin als men de bundel Gotlands of uit Wisby kan betitelen, evenmin kan men het een andere stad toewijzen¹⁹.

¹³ R. HÄPKE, Die Entstehung von Sluis, in HgblI 1905, S. 69-80.

W. VOGEL, o.c., S. 260, 364, 534.

Andere Orte, die nach Damme als Häfen für Brügge dienten waren Hoke, Osterkerken, Westcapelle u.a. alle am Zwin. TH. KIESSELBACH, Grundlage und Bestandteile des ältesten Hamburgischen Schiffsrechtes, in : HgblI, 1900, 1901, S. 63-65. -Idem, 1906, S. 3.

¹⁴ W. STEIN, Bespr. von Die alt-niederländische Seerechte, hrsg. von A. TELTING, Haag, 1907, in HgblI, 14, 1908, S. 261.

Die Entstehungszeit der Ordinantie ist umstritten. Der Angabe 1407 von R. WAGNER, o.c., S. 68 widerspricht A. Telting (s.o.) S. XII.

¹⁵ Die Datierung 1429 steht und fällt mit der Frage, ob die Hs. W. II bei B. JANIK, o.c., S. 125-145, wirklich von 1429 ist. Auch erhebt sich den Gedanke, ob man sich 1429 schon bewusst sein konnte dass aus dem Seerecht von Damme "de anderen waterrechte entsprathen ssienn" (ebda S. 125)? Noch stärkere paläographische Bedenken erwachen bei den Abbildungen der Hs. W III bei JANIK (Abb. 7-9) die von 1522 sein soll. Die Schrift dieser Hs. verrät eine Hand des späten 16. Jahrhunderts oder noch später.

¹⁶ B. JANIK, o.c., S. 6, 245.

Das Seerecht von Wisby ist nicht zu verwechseln mit dem Stadtrecht von W. Dies bei J.-M. PARDESSUS, o.c., Tom. 3, S. 95-125.

¹⁷ Vgl. J.-M. PARDESSUS, o.c., Tom. 1, S. 446, 451. Diese Hs. steht heute unter der Sign. Msscr. Germanica 4^o Nr. 868.

B. JANIK, o.c., S. 7 Anm.; 263-265.

¹⁸ Zusammenstellung dieser Drucke bei B. JANIK, o.c., S. 7.

¹⁹ Auch die Bezeichnung des sog. Seerechts von Wisby durch den Danziger Rat 1611 als "Ius Nauticum Civitatis Gedanensis" (vgl. B. JANIK, o.c., Abb. 10) kann nicht darüber hinwegtäuschen dass es sich bei den Danziger Hss. nur um ein in Danzig rezipiertes, nicht dort entstandenes Recht handelt.

Sedert het einde van de 18e eeuw zijn de teksten op wetenschappelijke grond uitgegeven²⁰. Daarenboven heeft de invloed van de codificaties zich nog laten voelen tot de vorige eeuw. Tenslotte verdrong de ontwikkeling tot een streng militaire hiërarchie alle resten van de voormalige scheepscoöperatie (*Schiffsgenossenschaft*)²¹. Het onderzoek naar de geschiedenis van het zeerecht is tussen 1828 en 1914 druk bedreven. In de hedendaagse tijd hebben de Polen zich dikwijls over dit probleem gebogen en enige uitgaven verzorgd²².

Het is zeker verantwoord een tot nu toe onbekend Hs. van het oudste zeerecht van Damme te publiceren, nu het pas is opgedoken in het stadsarchief van Greifswald. Het is niet identiek aan het destijds door Pardessus in 1828 benutte Hs. Greifswald Universiteitsbibliotheek 1541²³, daar dat eerder op het zogenaamde zeerecht van Wisby teruggaat, terwijl het nieuwe en oudere, enkel uit de 24 artikelen van de rollen van Oléron bestaande versie van het vonnis van Damme teruggaat. Er dient op gewezen dat buiten de beschreven ontwikkeling van de rollen van Oléron tot het zeerecht van Wisby ook nog andere factoren tot rechtsontwikkeling hebben bijgedragen. Hiertoe behoren de bepalingen van zeerecht in de Scandinavische rechtscodificaties, de stadsrechten van de steden van Schleeswijk en het oudste Hamburger en Lübecker recht e.a. meer. Ook in de steden aan zee die een plaatselijk ontstaan zeerecht bezaten, gold vanaf de 15e eeuw het Oléronse zeerecht als richtsnoer (*Hilfsrecht*). Uit het zeerecht van de Scandinavische steden en gewesten hebben zich later sedert de 16e eeuw, nationale rechtsnormen ontwikkeld²⁴.

Het nieuwe handschrift bestaat uit de bladen 18 tot 23 van het schrift: "*Die Schiffer sowie die Schifffahrt überhaupt, 15. Jahrhundert - 1817.*" (Sign. Rep. 5 Tit. 30 Nr. 1 Vol. I, Lager - Nr. 11000) im Stadtarchiv Greifswald²⁵.

De zes bladen van het Hs. bestaan uit papier met als watermerk een kroon (fig. 1). Het watermerk lijkt sterk op Briquet nr. 4641 (Basel 1444). De ganse groep van dit watermerk komt voor tussen 1433 (Briquet nr. 4636) en 1473 (Briquet nr. 4646). Volgens nazicht in het Hoofdstaatsarchief Stuttgart, watermerkenverzameling Piccard, zijn de daar voorhanden zijnde documenten met identieke watermerken tussen 1433 en 1447 gedateerd²⁶. Hierdoor werd het paleografisch onderzoek bevestigd. De op beide zijden beschreven, achteraf gesneden, bladen²⁷ zijn geregeld 29 cm hoog en 20,5 cm breed.

Het voor de tekst voorziene middendeel van ieder blad is verdeeld door vier parallelle, tot op de bladrand doorgetrokken, fijne zwarte inktstrepen. Daardoor ontstond er een regelmatige bladspiegel van 21,5 cm hoogte en 15,4 tot 15,7 breedte, die op de regeleinden regelmatig overschreden werd. Ook op de voorzijde van blad 23 is zulke spiegel getekend doch

²⁰ Der Raummangel verbietet eine Aufzählung. Eine wichtige Editionen nennt die Konkordanz S. 35. Vgl. auch Anm. 19.

²¹ Der Schiffsrat in Villem Umfang ist noch 1556 nachzuweisen: K.-F. OLECHNOWITZ, Der Schiffbau der hansischen Spätzeit, Weimar, 1960, S. 43, ANM. 9.

Die Befugnis des Schiffsführers geht in modernen Seerechten bis zur Gewalt über Tod und Leben in gewissen Fällen.

E. BOETTCHER, Die öffentlich-rechtliche Gewalt des Seeschiffers über die Mannschaft. Jur. Diss. Greifswald, 1916, S. 42-43.

Vgl. auch O. WEBER, o.c., S. 58-60.

Auch der Titel Kapitän ist eine aus dem Landheer übernommene und erst spät (19 JH.) auf den Schiffsführer übertragene Dienstbezeichnung. Daher der nur scheinbare Pleonasmus der militärischen Rangbeziehung "Kapitän zur See".

²² Vor allem B. JANIK, o.c., Dort die weitere polnische u.a. Literatur.

²³ J.-M. PARDESSUS, o.c., Tom. 1, S. 451.

²⁴ R. WAGNER, o.c., S. 44-45.

²⁵ Es ist vorgesehen, die Hs. aus dem verband heraus zunehmen und zu asservieren.

²⁶ CH. MOISE, Briquet, Les filigrans, 2 Aufl., Leipzig 1923. Auskunft des Hauptstaatsarchiv Stuttgart vom 28. Jan. 1966. Die Belege stammen aus Memel, Barten, Köln und Frankfurt-am-Main.

²⁷ Dadurch ist gelegentlich eine Korrektur verlorengegangen, z. B. in Art. 3. Das Format des unbeschnittenen Bogens entspräche dem alten deutschen Normalformat. K.TH., WEISS, Handbuch der Wasserzeichenkunde, hrsg. von W. WEISS, Leipzig, 1962, S. 49.

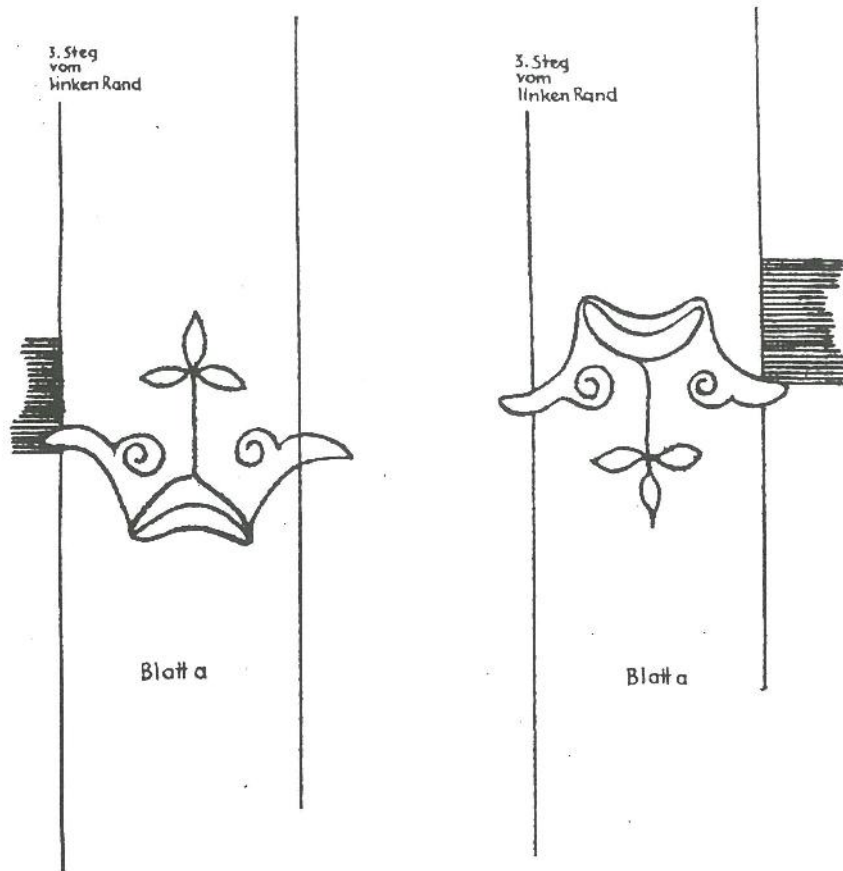


Fig. 1. Watermerk in blad 20 (rechts en blad 22 (links) van het manuscript in het stadsarchief te Greifswald.

niet meer voor het Hs benuttigd²⁸. De linkerrand van de bladspiegel werd enkel door de initialen en verbeteringen overschreden. Blad 20 en 21 vormen een dubbelblad. Ook de andere bladen vormden eens een dubbelblad, maar zijn nu in de vouw gescheurd.

De boekranden zijn gekarteld en licht beschadigd. De bovenste buitenhoeken van de bladen 18 en 19 zijn door vocht beschadigd. Op blad 18 is er daardoor een klein tekstverlies, op blad 19 ontbreken enkel twee letters. Op blad 23 kon geen verlies zijn, daar de tekst op blz. 22 eindigt. Alle bladen vertonen vochtvlekken op de hoeken, en blad 23 op de gehele oppervlakte. In het bovenste deel van blad 18 is het papier door vocht op sommige plaatsen aangetast, tekstverlies is gering. Blad 18 is verder op de voorzijde en blad 23 op de rugzijde bruin verkleurd en beduimd, een teken dat het Hs in lange tijd niet in de huidige band zat, maar apart heeft gelegen en lange tijd is gebruikt geworden.

De gebruikte inkt is grauwwaars tot zwart en rood. Ze is, afgezien van enkele plaatsen die verbeterd werden, klaar gebleven en het schrift is duidelijk. De titel van het Hs., de rubrieken, de initialen en het grootste deel van de punctuatie en correcties zijn in het rood.

Het is een "bastaardschrift" van ongeveer midden de 15e eeuw en schijnt van twee handen te zijn. A voor artikelen 1-4, B voor de artikelen 5-24. Het onderscheid van het schriftbeeld is gering, verschilt echter duidelijk bij de letters r, v, (u), w, k, h en d. Ook laat het gebruik van de y in art. 5-25 in plaats van de i duidelijk het onderscheid merken. Beide handen gebruikten weinig afkortingen. Indien de corrector een van de schrijvers is, lijkt het wel degelijk A te zijn. Beide handen zijn verder niet te vinden in het archief van Greifswald, zodat er mee gerekend moet worden dat het handschrift niet in Greifswald is ontstaan.

Het Hs. bevat 24 hoofdstukken, hiervoor artikels genoemd. Ze zijn niet genummerd. Elk daarvan is voorzien van een met rode inkt geschreven rubriek, die de korte samenvatting van het artikel is. Deze rubrieken zijn overwegend aan de linker rand inspringend.

De initialen zijn maar weinig versierd. Meestal is de zwarte hoofdletter aan de binnenkant nog eens nagetrokken in het rood. De initialen van de artikels 1-4 zijn voluit in het rood geschreven. Enkel het artikel 12 is van een krachtig uitgevoerde, over een 12 à 13 regels lopend initiaal voorzien (fig. 2).

De inschrijvingen in rode inkt zijn zoals het vroeger gewoonlijk was, na het schrijven van de tekst ingevuld. Als bewijs daarvan de correcties in rode inkt en het feit dat de plaats voor de rubrieken veelal niet in verhouding was met de omvang van de in te vullen rubriek. Soms is de ruimte te eng (bv. tussen art. 7 en 8), dan weer veel te groot (bv. tussen 22 en 23). Van de rubriek van art. 6 staan de beide laatste regels op blz. 18v, terwijl de tekst van het artikel pas op blad 19r begint. Deze eigenaardigheden komen door het feit dat deze inschrijving in rode inkt pas later werd aangebracht. De door de correctoren gemaakte doorhalingen zijn opmerkelijk. De kopieerder had regelmatig aan het einde van elk artikel en voornamelijk dan bij ieder artikel van het zeerecht van Damme, de bijna altijd weerkerende formule "ende dit es tfonesse" vervangen door "unde dit is de warheit". Deze formule ontbreekt enkel bij art. 5, 10, 20 en 22. Bij alle andere artikels is ze zonder uitzondering in het rood doorstreept.

De zintekens in de vorm van een loodrechte streep, zelden een punt, zijn overwegend willekeurig of totaal overbodig nadien met rode inkt ingevoegd. Daarbij zijn dikwijls de reeds met zwarte inkt geschreven tekens met rood nagetrokken.

Zonder op een voorgenomen filologisch onderzoek te willen vooruitlopen, kan nu reeds gezegd worden dat het Hs. in het middelnederduits is geschreven. Op enige plaatsen is een zwakke hoogduitse invloed merkbaar.

²⁸ Auf diese Seite ist später ein Merkvers für die wichtigsten Kalenderheiligen der Monate eingetragen. Die Rückseite des Blattes 23 trägt den Anfang (2 ½ Zeilen) eines Notariatsinstrumentes von 1519 febr. 16. aus Greifswald, das mitten im Wort "dioecesis" abbricht. Diese Zeilen beweisen dass sich die Hs. in diesem Jahre bereits in Greifswald befand.

De sporen van het vermoedelijk Vlaamse origineel zijn aan enkele middelnederlandse vormen te herkennen, zo aan de dikwijls herhaalde formule "id gevolt" (zeerecht van Damme) "het gevalt" en het gebruik van de Nederlandse artikels in verkorte vorm in art. 10 ("tremanant").

De volgorde van de artikelen is deze zoals ze in de rollen van Oléron te vinden zijn. De kopiïst van ons Hs. heeft echter een fout begaan. In art. 7 bij de woorden "sunder id schal zegelen" was klaarblijkelijk een bladzijde ten einde. Bij het ombladeren is hij in artikel 22 bij de woorden "dat schip unde de schiplude by der tyd van 14 dagen", terechtgekomen²⁹. Zonder deze fout op te merken gaat de kopiïst verder met art. 23 en 24. Heel waarschijnlijk had zijn originele tekst niet, de bij de meeste Hss. van het Noord- en Oostzeegebied gevoegde Ordinantie, anders had de schrijver ze erna moeten brengen. Maar hij was aan het einde van zijn tekst, merkte zij vergissing en ging terug naar de achtergelaten artikels beginnende met art. 10. Waarom hij niet opnieuw heeft aangevangen daar waar hij zijn tekst verlaten had (art. 8v.h. origineel) blijft een open vraag. Het gevolg voor het Hs. Greifswald is dat hier het art. 13 van het origineel ontbreekt, de artikels 12 en 13 in omgekeerde volgorde voorkomen en art. 21 wellicht ingevoegd werd. Indien de oorspronkelijke tekst dit artikel had bevat, zo moest het om een tot nu toe onbekend type van zeerechthandschrift gaan. In artikel 22 kwam de kopiïst bij een nieuw blad van zijn tekst weer in een verkeerd artikel terecht en plaatste aan het einde van art. 22 de rest van de artikelen 8 en 9 van zijn tekst.

Klaarblijkelijk was de kopiïst zich niet bewust van de breuken in de tekst, want bij de scheiding in art. 22 van het Hs. is een woord doorstreept, verder is het juiste woord "schipman" in "copman" veranderd, daar dit eerste volgens de schrijver geen zin had. Zo duiken plots en ongerijmd de schipper en zijn manschappen op als erfgenamen van een gestorven koopman.

Een verdere fout is de schrijver in art. 14 overkomen. In de slotzin heeft hij, door het vervangen van het juiste woord "in" door "uth", de zin en de bedoeling ervan helemaal verward.

Het ware niet verwonderlijk dat de kopiïst waarschijnlijk een ongeletterde beroepschrijver was, wel is het verbazend dat de corrector deze fouten over het hoofd heeft gezien. Zowaar heeft hij het opvallende woord "fustagelen" in art. 11 ongewraakt laten passeren³⁰. Dit laat besluiten dat zowel de schrijver als de corrector met de materie weinig vertrouwd waren. De corrector heeft zijn naam aan het eind van het Hs. nagelaten. Tot nu toe is men er niet in geslaagd hem te identificeren. Een enigszins gelijkende naam is tot nu toe gevonden voor 1471 zonder plaatsaanduiding en voor de 16e eeuw in Dortmund en Soest³¹.

Door het verkrijgen van de rollen van Oléron in de Vlaamse versie in de steden van het Oostzeegebied, kwamen vele verschillen aan het licht tussen de ontstane oervorm aan de Franse westkust en de bruikbaarheid in de Oostzee. In enkele gevallen heeft men er rekening mee gehouden en is de tekst van het zeerecht aangepast.

Zo ontbreken in het Hs. Greifswald stadsarchieff, in art. 1 en 17 de plaatsnamen La Rochelle, Londen en Lissabon. Deze havens waren blijkbaar niet zo belangrijk als het steeds vermelde Sluis. Daar in de Oostzee geen getijden voorkomen veranderde men art. 15 "met getide" in het nietszeggende "in der sulven tyd"³². Het ganse art. 13 van het zeerecht van Damme, dat enkel betrekking heeft op de scheepvaartverhoudingen van West-Europa, is in het

²⁹ Der Bruch an dieser Stelle findet sich auch bei einer Lübecker Hs. Vgl. R. WAGNER, Beiträge zur Geschichte des Seerechts I, in: Zeitschr. f. d. ges. Handelsrecht, Bd. 27 (NF Bd. 12) Stuttgart, 1882, S. 410.

³⁰ Die Korrumpierung von fustagelen zu sufcagelen ist paläografisch leicht zu erklären. Die Verwendung von fustagelen statt des sonst meist in den flämischen Hss. üblichen Terminus stelling schliesst diese Hs. als Archetype aus.

³¹ Aryan Bysewart (1471) in: Hans. Urkundenbuch Bd. 10 S. 710 Besswert, Bosswortd, Berschwort (Mitte 16. Jh.) in Kölner Inventare, bearb. von K. HÖHLBAUM, Leipzig, 1896-1903, Inventare hansischer Archive des 16. Jh. Bd. 1.2.

³² So auch im Hamburger Schiffsrecht von 1497 in Art. 5. Die ältesten Stadt-, Schiff- und Landrechte Hamburgs, hsg. von J. M. LAPPENBERG, Hamburg, 1845, S. 307. Auch bei B. JANIK, o.c., Hs. 1522 Art. 14 (S. 156).

Hs. Greifswald weggelaten ³³. Deze veranderingen laten vermoeden dat het nieuwe Hs. Greifswald in de omgeving van de Oostzee is ontstaan.

Doch niet enkel de geografisch bedoelde veranderingen duiken in het Hs. op. De regeling van de schadevergoedingen bij ontoelaatbaar gedrag van de schipper en manschappen wordt hier anders beschreven dan in de oudere Hss. Het Hs. Greifswald ontslaat de schipper van verantwoordelijkheid zo de loods het schip op de rede bracht (art. 9). De andere Hss. ontslaan de loods van zijn verantwoordelijkheid. De plicht tot schadevergoeding bij slechte stouwing (art. 9) ontbreekt in andere Hss. In art. 11 is bepaald dat de schipper *of* 3 of 4 matrozen moeten zweren dat ze geen opzettelijke schade veroorzaakt hebben. Volgens de andere Hss. moet de schipper *tezamen met* 3 of 4 matrozen deze eed afleggen ³⁴.

Ook art. 17 bewijst dat we in het Hs. niet meer de oudste vorm van zeerecht voor hebben. Van een "*führung*", bijlading naast de schipper is geen sprake meer. Volgens andere Hss. die aanmonsteren voor een bepaalde duur kennen, worden in het Hs. Greifswald art. 18, zeelieden voor een bepaalde bestemming ingehuurd. Voor het geval dat de koopman zijn lading niet op tijd aan boord brengt, geeft het Hs. Greifswald de schipper uitdrukkelijk de toelating zonder diens lading, ledig te vertrekken (art. 22), een regeling die in andere Hss. onbekend is. Alleenstaand is art. 21, dit laat uitschijnen dat de ruwe zeden onder de zeelieden sterk zijn toegenomen. De eerder meest opgelegde plicht van de schipper, de aan land gebrachte zieke zeeman "*mit Lichtern?*" te verzorgen, ontbreekt in het nieuwe Hs. ³⁵. Evenzo, het verslechteren van de werkvoorwaarden der matrozen, is een wegvallen van een deel van art. 20, waar andere Hss. bepalen wegens het ontbreken van hulp, de hulpbehoevende matroos op kosten van de schuldiggen moest verzorgd worden. Nieuw is in onze Hs. de Terminus medereeder (art. 3) die nergens anders in een Hs. te vinden is.

Waar aan de ene kant zinvolle veranderingen van de tekst, tegenover de Vlaamse versie te vinden zijn, had het vasthouden aan traditie als gevolg dat vele voorschriften behouden bleven die met betrekking tot het Noord- en Oostzeegebied voor de scheepvaart overbodig en zinloos waren. Zo de bepalingen over de Normandische en Bretoense zeelui in het verkeer tussen Franse en Vlaamse havens (art. 16) en die daar van belang waren, doch volkomen zinloos voor het Oost- en Noordzeegebied.

Ook de voorschriften van art. 15 die bepalend voor de maatregelen bij ebbe (cleyn water), maar op "eyne enge havene" ³⁶. De sterke benadrukking op wijn als laadgoed (art. 23) betrof niet zozeer de handel op de Oostzee maar wel deze op Vlaanderen.

Het feit dat ook andere en jongere Hss. voorschriften behielden die voor praktisch gebruik niet meer in aanmerking kwamen, geeft ons te denken, of niet nog andere vormen van zeerecht opgenomen zijn enkel op grond van traditie en die in de praktijk niet meer gebruikt of bruikbaar waren. Het oplossen van deze vraag kan alleen gebeuren door vergelijk met zeerechtzaken uit eenzelfde periode. Degelijk onderzoek is tot op heden nog niet gedaan, maar het zou een inzicht geven in de praktijk in de verschillende zeerechten. Bijzonder in het geval van de verhoudingen tussen schipper en matrozen ware zo'n onderzoek nuttig. De huidige (bewaterkers) onderzoekers nemen stilzwijgend aan dat tussen opschrijven van het recht en het

³³ So auch in den Hs. Danzig 1522 und 1611. B. JANIK, o.c., S. 155, 181.

³⁴ In der Hs. Troyes (1386) hat die Mannschaft sogar noch die Entscheidung zu fällen, ob ein Angriff auf den Schiffer mit dem Verlust der Hand oder mit 100 solidis gebüßt werden soll. Das ist ein Zeichen, dass die Befugnisse des Schiffsrates in alterer Zeit weiterreichend waren als etwa im 15. Jh. Das Seerecht von Oléron nach der Handschrift Troyes (1386), hrsg. von H. ZELLER, Mainz 1906 (Sammlg. älteren Seerechtsquellen Heft 1.)

³⁵ Die Hs. Danzig 1429 hat diese Pflicht noch, B. JANIK, o.c., S. 127.

³⁶ Vgl. noot 32.

toepassen ervan geen verschil bestaat ³⁷. Voor deze zaak is uitgemaakt, lijkt het de auteur te vroeg om op de sociale geschiedenis van het nieuwe Hs. in te gaan.

Bronnenopgave tot vergelijk

Hs. Stadtarchiv Greifswald: s, S. 28.

Hs. Troyes: s. S. 38, Anm. 34.

Hs. Oxford: T. KIESSELBACH, s. S. 36, Anm. 8, S. 45-60.

Hs. Brügge: A. TELTING (S. 37, Anm. 15), S. 2-24.

Rôles d'Oléron: J.M. PARDESSUS (s. S., 36, Anm. 13) Tom. 1, S. 323-354.

Vonesse van Damme: ebda S. 371-285.

Lois de Westcapelle: ebda S. 385-392.

Hs. Dantzig 1407: B. JANIK (s. S. 36, Anm. 9) S. 91-121.

Hs. Dantzig 1429: ebda S. 125-145.

Hs. Dantzig 1522: ebda S. 149-170.

l'Estock: J. L. L'ESTOCQ, Auszug der Historie des allgemeinen und preussischen Seerechts, Königsberg 1747, S. 73-80.

Seerecht von Wisby: J.M. PARDESSUS (s. S. 36, Anm. 13) Tom. 1, S. 463-502.

Hs. Greifswald niv. Bibl. (s. S. 37, Anm. 18)

Hamb. Schiffsrecht 1497: Die ältesten Stadt-, Schiff- und Landrechte Hamburgs, hrsg. von J.M. LAPPENBERG (s. S. 38, Anm. 32) S. 306-320.

Hamb. Statut 1603: J.M. PARDESSUS (s. S. 36, Anm. 13) Tom. 3, S. 363-390.

Hans, Schiffsordnung 1591/1614: Commentarii in Ius Lubecense libri quinque.. emissi a Davide Mevio, Frankfurt a. M., 1664, Anhang zu lib. 5, S. 1-12.

³⁷ Nur W. VOGEL, o.c., betont S. 361 dass die Texte die Praxis ihrer Entstehungszeit widerspiegeln, nicht aber unbedingt die Praxis späterer Rezeptionen. J. DÖTSCH, o.c., zweifelt keineswegs prinzipiell, sondern nur in einem Einzelfall (Schiffsrat, S. 472) an der Übereinstimmung zwischen Theorie und Praxis.

Het zeerecht van Damme

Hierna volgt de door R. Biederstedt in modern Duits (maar in het Nederlands vertaald door G. Vandepitte) omgezette tekst van het manuscript "Seerecht von Damme"³⁸.

"De volgende artikelen en punten zijn de gebruiken in geval van betwistingen die zich voordoen op zee tussen de schipper en koopman of tussen de schipper en zijn scheepsgezellen volgens het waterrecht (zeerecht) dat men heeft en gebruikt te Damme en elders waar men er behoefte aan heeft.

1. Ten eerste, men zal een man verkiezen als schipper en meester van het schip dat aan twee of drie (deelgenoten) behoort. En dat schip vaart uit de thuishaven en komt te Sluis ofwel in Bordeaux of elders. En dat schip is gehuurd en bevracht om naar de vreemde te zeilen. De schipper mag noch zal het schip verkopen zonder gemachtigd te zijn of bevel te hebben gekregen van hen die het schip toebehoren behalve als hij gebrek heeft aan victualiën. Dan mag hij een overeenkomst sluiten en één of meer -tow³⁹ in pand geven na overleg met zijn scheepsgezellen. Dit is de gewoonte (het gebruik).

2. Een schipper zal niet zonder overleg met zijn scheepsgezellen uitvaren. Een schip ligt te wachten in de haven op wind. Als de schipper wil uitvaren moet hij overleg plegen met zijn gezellen hen zeggende: "Gij Heren, we hebben wind om te zeilen!" En is het, dat enige gezellen zeggen dat de wind niet gunstig (genoeg) is daarvoor en anderen dat het weer voldoende goed is en er zo een meningsverschil bestaat, zo zal de schipper zich solidair verklaren met de meerderheid en naar hun raad handelen. Deed hij anders en het schip en zijn lading ging verloren of werd bedorven, zo is de schipper verantwoordelijk en schuldig...⁴⁰ en te betalen.

Dit is de gewoonte.

3. Zo het schip vergaat, hoe zal de schipper handelen. Een schip loopt op het strand of breekt of vergaat, in welke stad of streek het ook is, de scheepsbemanning is verplicht zoveel te bergen en te redden van de lading als ze kunnen en vermogen. Zo ze de schipper helpen, is deze hen het loon verschuldigd. Maar is het geval dat hij geen geld of munt heeft, wanneer hij door hen geholpen werd bij het bergen, zo moet hij hen terugbrengen naar de thuishaven. Hebben ze de schipper niet geholpen, zo is hij hen niets schuldig, maar bovendien verbeuren ze hun gage als het schip verloren ging. De schipper zal noch mag "geen takel of touw" verkopen of hij heeft daartoe volmacht gekregen van de eigenaars van het schip. Evenwel zal hij de takel nemen en veilig onderbrengen en daarna handelen naar de wil en opdracht van zijn medereeder(s). Hetzelfde takel zal hij zo goed mogelijk bewaren en deed hij anders zo is hij schuldig dat te vergoeden. Dat is de gewoonte.

³⁸ Die edition hält sich wetgehend an die von E. VON LEHE in seiner ausgabe des Hamburger Schuldbuches (Hamburg 1956) angewendeten Grundsätze. Belanglose Schreibfehler, wie die Streichung eines Buchstabens bei falschem Beginn eines Wortes, das dann richtig gebracht wird, sind nicht vermerkt. Ebenso ist nicht besonders festgehalten dass sämtliche Rubriken (Artikelüberschriften) mit roter Tinte geschrieben sind.

³⁹ Tau = sloopstouw?

⁴⁰ Onderbreking in de tekst.

4. Wanneer een schip vergaat en er meningsverschil is tussen de kooplieden en schipper.

Een schip vaart uit van Sluis of van andere steden en het breekt of vergaat. Men zal zoveel mogelijk wijn bergen of andere goederen als doenlijk is. En ware het dat er betwisting ontstond tussen de kooplieden en de schippers en deze bevrachters hun geborgen goederen willen terug hebben, zo zal dat geschieden, maar ze zullen de schipper ervan de vrachtprijs moeten betalen. Evenwel mocht de schipper het schip of wrak laten herstellen, zo hij dat verkoos en kon doen, binnen een korte tijdspanne. Ofwel kon de schipper een ander schip huren of charteren om de reis te volbrengen en de schipper zal zijn vracht(prijs) hebben van de goederen die behouden bleven.

Dat is de gewoonte.

5. De scheepsgezellen zullen het schip niet verlaten zonder toelating van de schipper.

Een schip vaart van de ene haven naar de andere geladen of ledig, en er werd aangelegd in een andere haven. De scheepslieden zullen niet van het schip gaan zonder oorlof van de schipper want ware 't geval dat er iets van het schip verloren ging of gestolen werd of door welke oorzaak ook, de scheepslui zijn verplicht dat te vergoeden. Anderzijds zo het schip gemeerd ligt in steden en verzekerd met vier touwen, zo mogen ze wel het schip verlaten maar moeten op tijd terug aan boord zijn.

6. Als scheepsgezellen vechten of geslagen worden, wat de schipper dan doet.

Indien de gezellen zich verhuren aan een schipper en er enkelen van 't schip gaan zonder toelating en die zich bedrinken en twist en strijd zoeken en daarbij gewond raken, is de schipper niet verplicht ze bij te staan of hen iets te geven. Hij zal ze ontslaan en anderen huren in hun plaats. De gebeurlijke meerkosten van die huur en ander daarvoor uitgegeven geld moeten door de anderen vergoed worden aan de schipper. Waren ze echter in opdracht van de schipper of voor scheepsaangelegenheden van boord en werden ze geslagen of verwond, zo moeten ze geholpen worden en verpleegd op de kosten van 't schip.

Dat is de gewoonte.

7. Wanneer scheepslieden ziek worden, wat de schipper in dit geval moet doen.

Zo scheepslui ziek worden tijdens hun dienst op 't schip, zodat ze niet kunnen aan boord blijven, moet de schipper hen aan wal onderbrengen in een herberg en personen aanstellen om hem of hen te verzorgen. En de schipper zal die zieken dezelfde kost geven als waren ze gezond en niet méér, zo hij dat wil. En willen ze betere spijzen dan is de schipper niet verplicht hen die te bezorgen tenzij op hunne kosten. En het schip zal niet op hen wachten maar het zal uitzeilen ...

⁴¹ zodat de scheepslui in veertien dagen of meer klaarkomen. Middelerwijl verliest de schipper ingevolge vracht en huur ten overstaan van de kooplui. De koopman of kooplui zijn verplicht de schade te begroten en te vergoeden volgens de raming die men doen kon. Daarvan zullen de scheepslieden een vierde deel bekomen en de schipper drievierden daar deze laatste moet instaan voor kost en onderhoud.

Dit is de gewoonte.

8. Wanneer een schip in een haven overwintert, hoe moet de schipper handelen.

Een schipper bevracht een schip en laadt en bereedt het om uit te zeilen, doch het blijft in de haven liggen. De schipper beschikt over geen gereed geld. Hij kan een vraag om geld zenden naar huis maar intussen zal hij de tijd niet onbenut laten. Zo hij zulks dede, dan ware hij schuldig tegenover de kooplieden en verplicht alle geleden schade te vergoeden. Gebruikt hij wel zijn tijd goed, zo zal hij wijn van de kooplieden nemen en verkopen om hem zodoende het noodzakelijke

⁴¹ Tekstonderbreking.

te bezorgen. En wanneer het schip in een haven ligt, wat ook zijn eigenlijke bestemming is, zo zal de wijn die de schipper genomen heeft van de kooplieden, even hoog worden ingeschat als het andere vrachtgoed en lading. De schipper zal zijn vracht(prijs) van deze wijn hebben zoals van het andere goed.

Dat is de gewoonte.

9. Van de loodsen en bijzondere havens.

Een stuurman is loods van een schip en is gehuurd om een schip in de haven te brengen, waar het schip zal gelost worden. Het kan zijn dat er in de haven speciale lossingsplaatsen zijn om af te meren. De schipper is verplicht die te gebruiken en zal het meertouw omheen de meerpalen vastmaken zodat de kooplieden geen verlies noch schade lijden. Was het schip niet goed geladen met schade als gevolg zo is de meester (schipper) schuldig de schade te vergoeden en te betalen. De loods is ontlast van zijn taak als hij het schip op de rede heeft gebracht, iets wat hij verschuldigd is te doen en daarna staat het schip terug onder het gezag van schipper en zijn gezellen.

En dat is de gewoonte.

10. Hoe de schipper verplicht is het touwwerk te laten nakijken door de kooplieden.

Een schip komt van een voorspoedige reis terug om vracht te lossen. Dan is de schipper verplicht de kooplieden het touwwerk, de takels en lieren te laten nakijken waarmee hij de goederen behandelen zal en zo er iets aan mankeert de herstellingen te laten uitvoeren. Want zo er een vat of fust of wat dan ook verloren ging, zijn de schipper en zijn gezellen verantwoordelijk en moeten de schade vergoeden. En de schipper is medeverantwoordelijk omdat hij lossingsgeld opstrijkt en dat geld wordt in de eerste plaats gebruikt om zulke schade te vergoeden. De rest of het "pinngelt" (pijnders), zullen ze onder elkaar verdelen. Maar in geval dat takels en touwen breken voor ze de kooplui getoond werden zo moeten ze de schade volledig vergoeden. Maar werden de winden en touwen vooraf gezien en nagekeken door de kooplieden en goed bevonden en was er nadien brake, zo zal iedereen gelijk in de schade moeten delen. Dat moeten dezen weten die de goederen toebehoren.

11. Wanneer de schipper en zijn lieden de lading niet goed stouwen en er schade ontstaat.

Een schip ligt in Sluis of elders om wijn in te laden en eens geladen zeilt het vandaar en de schipper of scheepslui hebben de lading niet goed beveiligd en verzekerd zoals ze behoorden te doen, en als er een storm opsteekt of een onweder over hen komt zodat de vaten of de beveiliging het begeven en er vaten of fusten breken. Het schip komt behouden aan maar de kooplieden zien dat hun wijn verloren is gegaan. De schipper ontkent schuld en indien hij en 3 of 4 gezellen, gekozen door de kooplieden zweren dat het verlies niet voorkomt uit nalatigheid, dan gaat de schipper vrijuit. Weigeren ze echter daarop de eed te doen zo zijn ze verplicht de kooplui schadeloos te stellen. Want ze zijn verplicht alle vergrendelingen en vaten goed te verzekeren eer ze uitvaren uit de haven waar ze ingeladen hebben.

En dat is de gewoonte.

12. Wanneer er twist is tussen schipper en een scheepsgezel.

Is er ruzie tussen schipper en varensgezel dan zal de schipper bevel geven ermee op te houden en hem driemaal vermanen vooraleer hij hem buiten wijst (ontslaat?). Is 't geval dat de gezel zich verontschuldigt en dat is het beste, dan zegt hij dat voor de tafel in aanwezigheid van alle gezellen. Is de schipper stijfhoofdig, wijst hij de excuses af, wil hij hem niet meer aan boord en ontslaat hem, zo kan en mag de gezel het schip nareizen daarheen waar het vaart. En hij zal zijn gage hebben als ware hij mee aan boord geweest en hij zal voor de tafel beloven het geschil bij te leggen. En ware het dat de schipper een niet zo goede vervanger nam en er daardoor schade

kwam aan het schip, is de schipper verplicht die schade te vergelden en te vergoeden.
Dat is de gewoonte.

13. Is er tweedracht tussen de scheepsgezellen en is de schipper rechter.

Een schipper huurt en monstert zijn gezellen. Hij is ertoe verplicht tussen hen de vrede te handhaven en zal scheidsman zijn zo de een de ander wat aandoet en dat zolang als hij hen eten en drinken verschaft. Wordt er een van bedrog beschuldigd dan verpandt hij 4 pfennig maar wordt de schipper van bedrog beticht dan kost het hem 8 pfennig. Beschuldigt de schipper iemand van bedrog dan is dat eveneens goed voor 8 pfennig. Maar slaat de schipper iemand van de bemanning met vlakke hand of gebalde hand zo is dat vergeeflijk voor de eerste slag. Sloeg hij meermaals dan mag de gezel hem teweer stellen. Slaat iemand van de bemanning de schipper dan kost hem dat 100 schellingen of zijn hand.

Dat is de gewoonte.

14. Als een schip in aanvaring komt met een ander zodat er schade ontstaat.

Ligt een schip in de haven, een ander komt binnenzeilen en stoot tegen het eerste zodat dit schade oploopt en door de stoot de vaten wijn lek worden geslagen en andere goederen schade oplopen. In dat geval zal men de schade delen tussen beide schepen en de wijnschade eveneens. En de schipper van het aanvarende schip en zijn gezellen moeten zweren dat ze het niet met opzet deden. Waarom men zo'n oordeel velt zal u nu vernemen: Een oud schip ligt graag in de weg van een beter schip (ter beschutting daarvan?). En komt het voor dat daaraan iets beschadigd of gebroken werd dan deelt men de schade tussen beide schepen. Ware het niet zo, dan zouden ze niet zo graag in de weg liggen.

En dat is de gewoonte.

15. Wanneer het anker van het ene schip te dicht bij het andere ligt.

Eén of meer schepen liggen in een haven waar maar weinig water is en gewoonlijk komt droog te liggen zodat de schepen onderling te dicht komen te liggen. De schipper van het schip dat het eerst droog komt te liggen zal dezen van de andere schepen zeggen: "Gij Heren licht uw anker, het ligt voor ons allen te dichtbij, we zijn bang dat er schade van komt". En ware het dat ze het niet wilden doen dan mag de schipper met zijn gezellen het anker verzetten. Willen de anderen dat verbieden en komt er schade van dan moet deze vergoed worden naar redelijkheid. En ligt er een of ander anker zonder boei waardoor schade ontstaat, dan is deze die het anker bezit verplicht de schade te vergoeden. En in zulke havens is men verplicht boeien en boeilijnen te leggen waardoor wederzijds schade wordt voorkomen.

Dat is de gewoonte.

16. Van scheepslieden uit Bretagne en Normandië.

De scheepslui van Bretagne zullen slechts een maaltijd per dag krijgen en wel omdat ze hun drinken hebben in 't komen en gaan. En dezen van Normandië zullen twee maaltijden per dag krijgen omdat de schipper ze van geen drank voorziet zolang ze op zee zijn. Maar in het land gekomen waar de wijnstokken groeien daar zullen ze wijn krijgen en de schipper is verplicht hun die wijn te geven.

Dat is naar gewoonte.

17. Over het gedrag der scheepsgezellen.

Een schip ligt in de haven tot volledige lading. Dan brengen de schipper en de gezellen hun (deel)vracht aan boord om te laden bij de overige goederen. De gezellen besluiten éézelfde soort waren aan boord te brengen als de overige goederen, dat mogen ze. Mochten ze andere waren nemen kunnen ze dat ook, doch daarvoor mogen ze geen vertraging veroorzaken voor de afvaart. Vinden ze geen vracht daar zal de schipper noch voor noch nadeel hebben. De schipper

is verplicht hen laadruimte te verschaffen voor eigen goederen. Elke gezelschap heeft recht op zekere ruimte al vindt hij niets anders te laden dan een vat water. En mocht het vat water in zee terecht komen, zal het evenveel aangerekend worden als een vat wijn of ander koopmansgoed, pond voor pond in die voege dat ze niets verliezen zouden wegens (gebeurtenissen) op zee. En gingen goederen van de kooplieden over boord dan zullen die dezelfde vergoeding hebben zoals de scheepslieden kregen.

Dat is het gebruik.

18. Van arme scheepslieden.

Een schip komt ongedeed op zijn lossingsplaats en de gezellen willen hun gage en daaronder zijn er die noch bed noch strozak op het schip hebben (geen waarborg). Dan mag de schipper iets van de gage inhouden opdat ze hem gewoontegetrouw zouden helpen het schip verder te brengen voor het geval dat ze de schipper geen borg kunnen geven om de reis te voleindigen.

Dat is de gewoonte.

19. Van scheepslui die zich laten aanmonsteren op vracht.

Een schipper huurt zijn bemanning. Enkeligen huurt hij op vracht anderen voor geld. Maar deze gezellen merken dat het schip geen vracht kan bekomen voor de thuishaven, maar dat het verderop moet bevracht worden. Dezen op vracht gehuurd die zullen en moeten meevaren. De anderen gehuurd voor geld moeten meer betaald worden door de schipper, of hij wil of niet, en man voor man op grond van de afspraak voor een bepaalde bestemming, het zij zoals het is. En gebeurde het dat ze in een dichter gelegen haven dan overeengekomen bevrachten, zo zullen ze toch hun volledige gage moeten krijgen. Maar ze zijn verplicht te helpen het schip daarheen te brengen gewoontegetrouw zoals de schipper het wou, op Gods genade.

Dat is de gewoonte.

20. Hoeveel eten de scheepsmaten uit het schip mogen meenemen.

Ligt een schip te Bordeaux of ergens anders dan mogen twee scheepsgezellen van het schip een maaltijd meenemen van het brood en eten dat ze aan boord krijgen en niet meer. Maar ze zullen, noch mogen geen drank uit het schip meenemen. Daarboven moeten ze ten spoedigste terug zijn opdat er geen werk verzuimd worde en de schipper geen schade lijdt. Was dit het geval en de activiteiten en het werk leden eronder, waren ze verplicht de schade te vergoeden.

21. Als de scheepsgezellen onder elkaar slaags geraken.

Zo de scheepsgezellen onder mekaar slaags geraakten onder het werk en ze wederzijds mekaar sloegen dan zullen ze dat tegenover de schipper en andere scheepslieden behoorlijk goedmaken voor de tafel.

Dat is de gewoonte.

22. Wanneer de koopman tegenover de schipper zijn woord niet houdt.

Wanneer een schipper en een koopman overeen gekomen zijn een schip te bevrachten binnen een bepaald termijn en de koopman houdt zich niet aan zijn woord en de schipper heeft wind en weer om te zeilen, zo mag hij ledig uitvaren naar daar waarvoor hij gecharterd was ...⁴². Zijn de schipper en de scheepslui genezen zo zullen ze hun huurgeld hebben en stierf de koopman zo zullen ze zijn klederen en goederen hebben.

23. Het overboord zetten.

Een schip vaart van Sluis of een ander oord en er komt een onweder of storm zodat het schip niet meer te besturen is en er goederen over boord moeten geworpen worden. In dit geval dient

⁴² Tekstonderbreking.

de schipper zijn gezellen te verwittigen en de kooplieden in te lichten dat men de lading over boord moet werpen. Zo de schipper en de kooplieden het daarover eens geworden zijn, zo zal men daarnaar handelen. Maar indien de kooplieden niet akkoord gaan en hun instemming niet geven dan zal de schipper de lading toch over boord werpen en zich niet om koopmanswille ten onder laten gaan. En de schipper en zijn gezellen zullen zodra ze aan land zijn de eed afleggen op het evangelie, dat hij dat gedaan heeft om het vege lijf, het schip en gebeurlijk een gedeelte van de lading te redden. En het overboord geworpen goed zal men verrekenen zoals dat wat gered is en de schade zal gedeeld worden, pond voor pond, tussen de kooplieden. En de schipper zal ook in de schade moeten delen evenzo de scheepsluizen, maar die krijgen wel een vat vrijgesteld, hoewel ze voor de rest naar evenredigheid moeten delen in de schade. Gebeurde het dat de scheepsluizen de schipper niet hielpen in de nood dan werd hen niets vrijgegeven, en de schipper werd daarvan ontlast door zijn eed.

Dat is de gewoonte.

24. Zo een schipper de mast kapt of het anker laat steken.

Gebeurt het dat de schipper in noodweer zijn mast kapt, dan moet hij vooraf de kooplieden samenroepen, zijn nood klagen en verklaren waarom hij de mast moet kappen, namelijk voor het behoud van het schip en de lading. En evenzo dat de schipper het ankertouw moet kappen en het anker verloren gaat. Deze beide schadeposten zullen berekend worden, pond voor pond, gelijk het over boord zetten van de last. En de kooplieden zullen daarna delen in de schade naargelang de hoeveelheid goederen die ze aan boord hebben. Hun aandeel moet betaald worden vooraleer hun goederen uit het schip gelost worden. En gebeurde het dat een schip vastgelopen was of vast lag en de schipper op hulp moest wachten en het schip lek geslagen werd zodat daardoor schade kwam aan de lading zo zal de schipper daarvan geen nadeel ondervinden en zijn vracht hebben zoals van gewone lading.

Dat is de gewoonte und so weiter Gott sei Dank.

Bartholomeus Bozephert

Bewerking : Rudolf Biederstedt

Deze rol bevindt zich in het archief te Greifswald.