



Bijdrage tot de geschiedenis der bodemerij

<https://hdl.handle.net/1874/242519>

BIJDRAGE

TOT DE

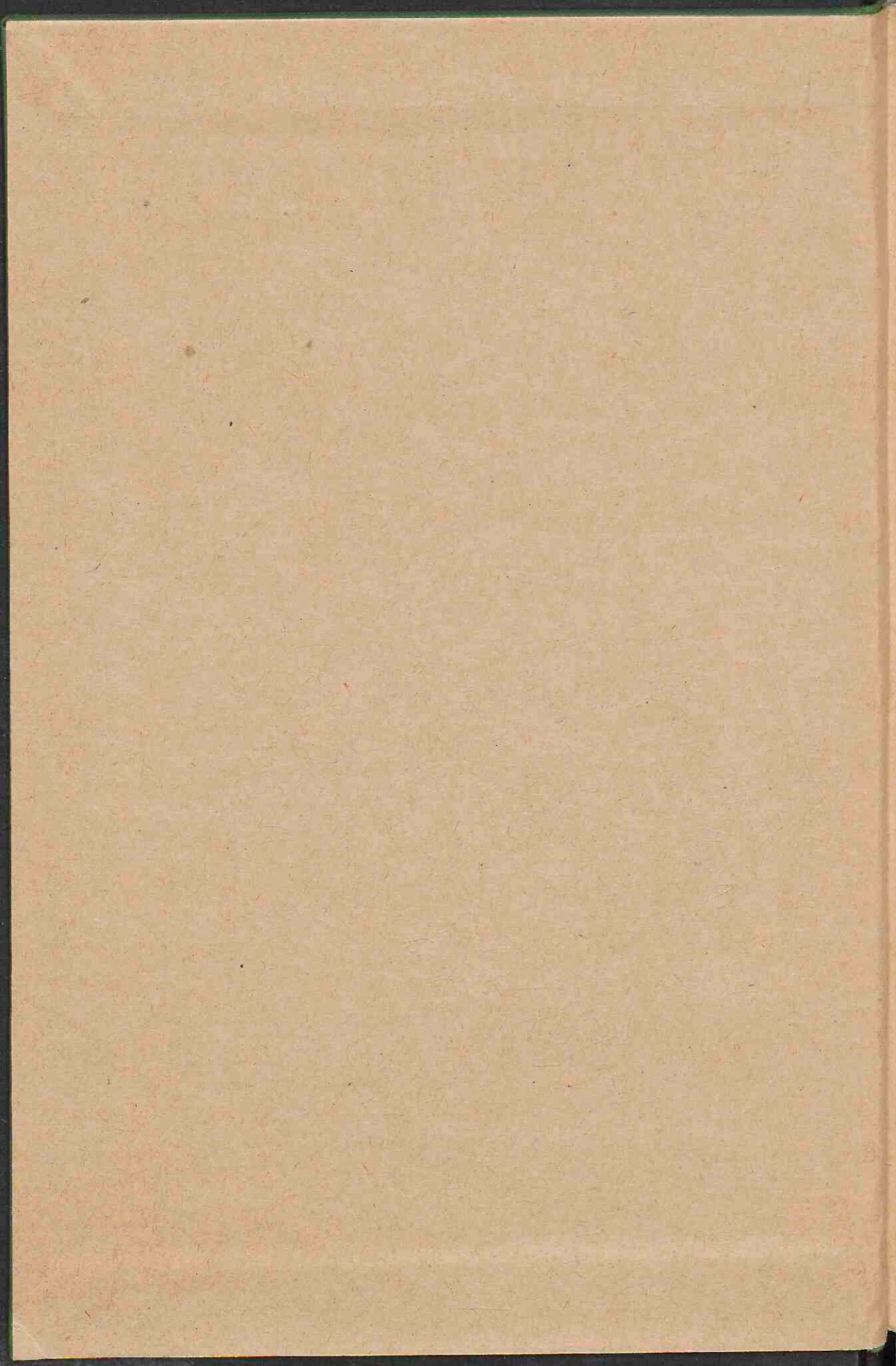
GESCHIEDENIS DER BODEMERIJ.

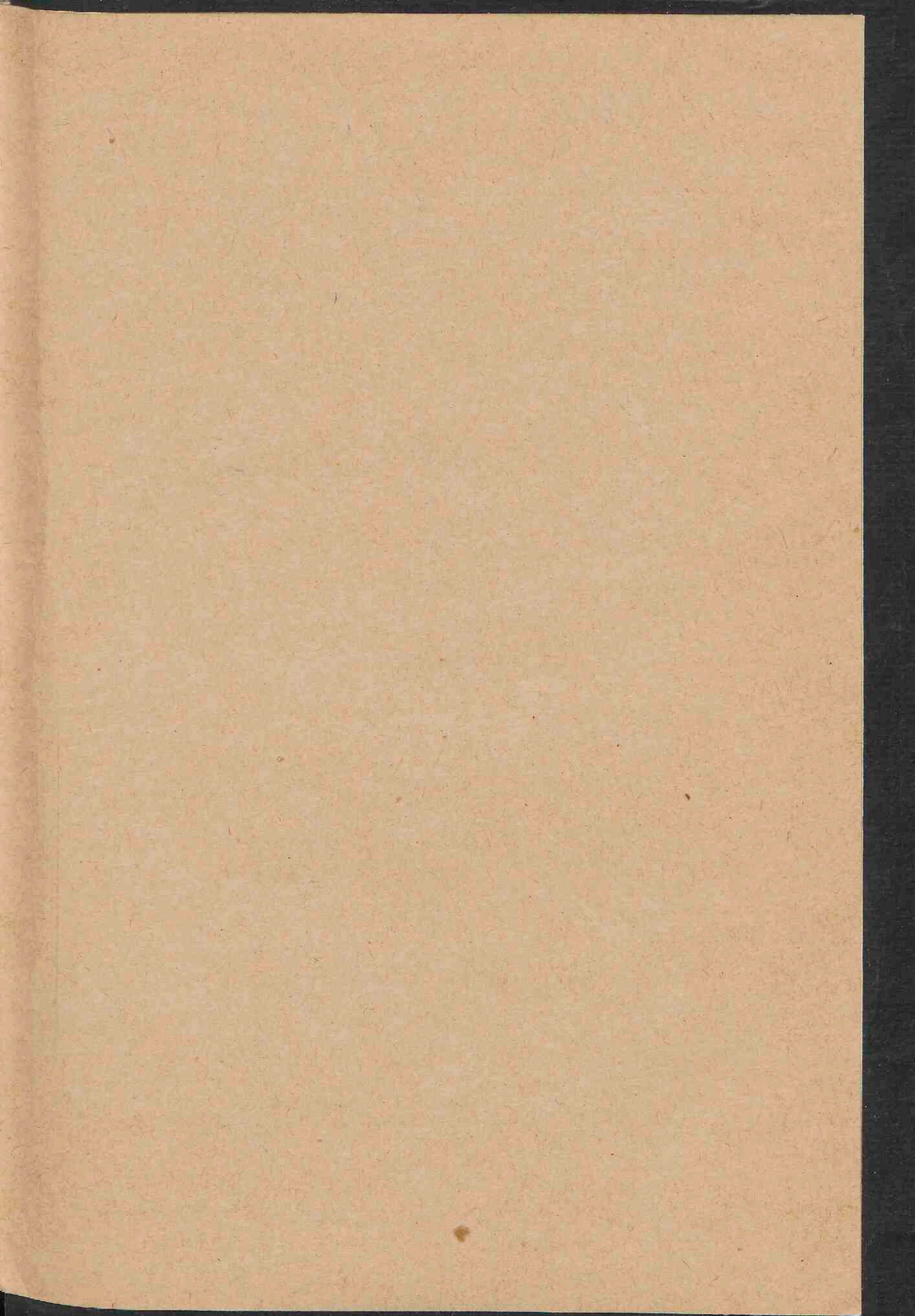
PROEFSCHRIFT

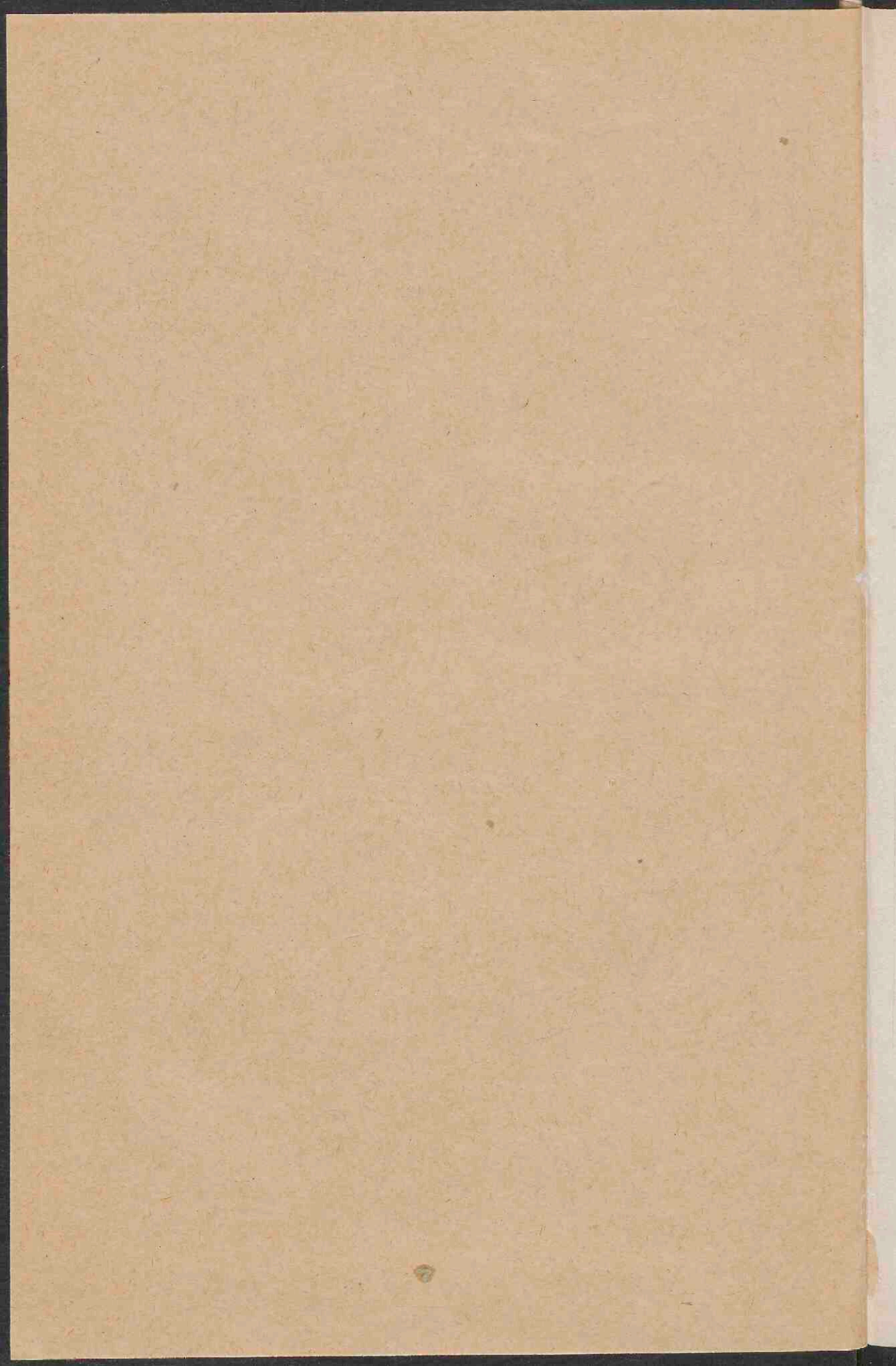
VAN

s.
cht









B I J D R A G E

TOT

DE GESCHIEDENIS DER BODEMERIJ.

RIJKSUNIVERSITEIT TE UTRECHT



1895 2915

Den Utrecht, 1880

B I J D R A G E

TOT DE

GESCHIEDENIS DER BODEMERIJ.

PROEFSCHRIFT

TER VERKRIJGING VAN DEN GRAAD

VAN

DOCTOR IN DE RECHTSWETENSCHAP,

AAN DE RIJKS-UNIVERSITEIT TE UTRECHT,

NA MACHTIGING VAN DEN RECTOR MAGNIFICUS

DR. E. MULDER,

HOOGLEERAAR IN DE FACULTEIT DER WIS- EN NATUURKUNDE,

VOLGENS BESLUIT VAN DEN SENAAT DER UNIVERSITEIT,

EN

OP VOORDRACHT DER RECHTSGELEERDE FACULTEIT,

TE VERDEDIGEN

op VRIJDAG, den 9den JULI 1880, des namiddags te 3 uren,

DOOR

MEINARD TYDEMAN,

GEBOREN TE TIEL.



UTRECHT,
J. L. BEIJERS.
1880.

AAN MIJN VADER.

Met dankbaarheid herdenk ik den tijd aan Utrecht's Hoogeschool doorgebracht.

Aan U, Hooggeleerde Fruin, breng ik mijn bijzonderen dank voor uwe welwillende hulp en vriendschappelijke belangstelling, mij, niet alleen bij het samenstellen van dit proefschrift, maar ook gedurende een groot deel van mijn studententijd betoond.

Mijne vrienden roep ik een hartelijk *vaartwel* toe!

UTRECHT, 5 Juli 1880.

Talrijke geschriften en beschouwingen zijn er gegeven over den aard van het bodemerij-contract, als een der oudste en merkwaardigste in het Zeerecht.

Hoewel dit contract reeds lang veel van zijn werkelijk belang voor den handel verloren heeft, is het juridisch belangrijk gebleven, als eene dier eigenaardige bepalingen van het handelsrecht, die haren oorsprong in de behoeften der handeldrijvenden — zij het ook van vroegeren tijd — vinden, en dikwijls als afwijkingen van het gemeene recht hare verklaring buiten den kring der heerschende rechtsbegrippen moeten zoeken.

Bij het bodemerij-contract nu is vooral merkwaardig dat de geldschietcr, wat zijne schuldvordering uit het contract betreft, zich moet bepalen tot de opbrengst van hetgeen, van het hem voor zijne schuldvordering verbondene, ter zijner bestemming gekomen is. Met recht mag men vragen naar den bijzonderen aard van deze overeenkomst, daar men er niet in zal slagen deze bijzonderheid uit andere thans heerschende rechtsbegrippen af te leiden.

Men heeft getracht de beschouwing ingang te doen vinden, alsof de geldschieder op bodemrij niet met een ander persoon maar als het ware met een zaak contracteerde en deze verbond, zoodat de bodemrij-nemer daardoor persoonlijk niet verbonden zou zijn. ¹⁾ Het verbodemde wordt daardoor met een soort persoonlijkheid bekleed, die het tot subject van rechten zou maken. Wij vragen, ter weerlegging hiervan: welk recht geeft aan verbodemde voorwerpen eene persoonlijkheid, die zij als zaken van nature niet hebben kunnen? wat geeft hun eene rechtsbevoegdheid, die slechts eene door het recht erkende en gevestigde persoonlijkheid kan bezitten? ²⁾

Een andere beschouwing is die, waarbij men het recht van den geldschieder op bodemrij als een vorderingsrecht uit verbruikleening door een pandrecht verzekerd is, qualificeert. Het behoeft immers

1) MENO PÖHLS, Darstellung des gemeinen Deutschen und des Hamburgischen Handelsrecht, Secrecht III p. 818 zegt: „Der Name Bodmery stammt daher, dass das Geld auf den Boden des Schiffes gelichen wird, dieses also eigentlich mehr der Schuldner wird als der Schiffer.“ Op p. 840: „Der Bodmerygeber giebt sein Geld her, so dasz er nicht der Person des Nehmers sondern einem bestimmten Objecte creditirt.“

2) MR. G. DIEPHUIS, Handboek, Gron. 1876, I 58.

MR. C. W. OPZOOMER, Het burgerlijke wetboek verklaard, Amst. 1876, IV p. 581 en de daar aangehaalde woorden van SOHM: „Eine Sache die, als persona obligata gedacht, zu einer Handlung verpflichtet sei, ist ein juristisches Unding,“ etc.

geen betoog dat bodemerij verbruikleening is: „Bodemerije is geld-leening, waar van den uitleener het gevaar loopt van de zee,” zegt de Groot in zijne Inleyding (III^{de} Boek, 11^e deel). „Bodemeria proprie est contractus, quo pecunia creditur sub pignore navis ea lege, ut interitus pignoris casu fortuito in navigatione contingens liberet debitorem,” zoo luidt de bekende definitie van van der Kees-
 sel, in Thes. DLII. Ook Holtius Voorlezingen over Handels- en Zeerecht, II p. 384 zegt, dat er niet aan te twijfelen valt of men in het verbodemde *pignus* heeft, en dat men dus slechts naar de werking van dit *pignus* te vragen heeft.

Evenwel al kan men het verband, dat bij bodemerij bestaat, met pand vergelijken, en ofschoon men, dank zij de uitzondering voor schepen (niet voor de lading) op den voor andere roerende zaken geldenden regel gemaakt, een zakelijk verband daarop kan gevestigd houden ook al zijn zij in handen van derden, toch kan dit niet verklaren, waarom de schuldeischer, wanneer het pand ontoereikend voor de schuld is geworden, geen verder verhaal heeft op het vermogen van zijn schuldenaar. In zooverre is de bodemerij zelfs strijdig met het heerschende begrip van pandrecht, daar het pand immer tot verzekering der schuld, nimmer tot beperking daarvan wordt gegeven.

Eene verklaring van deze eigenaardigheid is gegeven, door haar vast te knopen aan een eigenaardigen vorm, waarin het Duitsche pandrecht zich in de mid-

deleeuwen en speciaal in de noordelijke kuststeden heeft vertoond ¹⁾.

Bij een onderzoek echter naar deze bijzonderheid in het bodemerij-contract, die men als het essentiële daarvan op den voorgrond stelt, zullen wij ons niet bepalen tot hetgeen ons uit het Noorden daaromtrent bekend is, maar willen wij ook nagaan wat daarvan

1) Dr. EHRENBURG, *Kritisches Vierteljahrschrift f. Gesetzg. u. Wissensch.* Neue Folge II. 2 p. 177. Wij merken daarbij op, dat in het *Allgemeine Deutsche Handelsgesetzbuch* alleen van de noodzakelijke bodemerij sprake is, terwijl de vrijwillige aan de regelen van het burgerlijke recht wordt overgelaten. (A. D. H. G. art. 701). De motieven hiervoor waren het in onbruik geraken en, bij den overvloed van kapitalen, volkomen ontbeerlijk zijn van dit contract. (Vg. Mr. J. A. LEVY, *Het algem. Duitse Handelswelb. vergel. m. h. Nederl. W. v. K.*, II. 670 v. en de daar geciteerde woorden van MARSHALL, p. 747, *A. Treatise on the law of insurance*, 1823). „Formerly, the practice of borrowing money on bottomry and respondentia was more general in this country than it is as present. The immense capitals, now engaged in every branch of commerce, render such loans unnecessary, and money is now seldom borrowed in this manner, but by the masters of foreign ships, who put into our ports in need of pecuniary assistance to refit, to pay their men, to purchase, provisions, etc. Sometimes officers and others belonging to ships engaged in long voyages, who have the liberty of trading to a certain latent, with the prospect of great profit, but without capitals of their own to employ in such trade, take up money on respondentia to make their investments. But even this, as I am informed, is not now very frequently done in this country.”

in de vele andere bronnen van elders, nl. die aan de kusten der Middellandsche Zee ontstaan zijn, te vinden is. En ook indien daaruit zal blijken, dat het zeer moeielijk, zoo niet ondoenlijk, is, om een verband aan te wijzen tusschen de zeerechten van het *Zuiden* en het *Noorden* van Europa en dat er werkelijk een karakteristiek verschil zoowel in herkomst als in werking tusschen de Noordsche bodemerij en het Zuidelijke groot-avontuur-contract bestaat, zoo mogen wij te minder dit onderzoek verwaarloozen, omdat beiden zoovele punten van overeenkomst aanbieden. Van beiden toch is het kenmerk, dat met het verloren gaan van het verbondene de geldopnemer bevrijd is; en het zal bezwaarlijk ontkend kunnen worden, dat dit als een der feitelijk belangrijkste punten in de gehoudenheid des schuldenaars moet worden beschouwd.

Het bodemerij-contract heeft eene zeer oude geschiedenis, want reeds vóór den tijd toen het bij de Grieken veelvuldig in gebruik was, schijnt het ook bij de Indiërs niet onbekend te zijn geweest ¹⁾.

Dat het bij de Grieken eene zeer bekende zaak was, blijkt uit de pleitredenen van *Demosthenes*, zooals uit die tegen *Phormio*, tegen *Lacrites*, tegen *Zeno-*

1) *W. JONES*, *Institutions of Hindu Laws or the Ordinances of Menu*, according to the gloss of *Calluca C. 8*, n^o. 56.

themis en vele anderen ¹⁾. Als type van *τόκος ναυτικός*, zooals het vooral in Athene gebruikelijk was, mogen wij misschien het contract beschouwen, dat in het geding tegen Lacrites is bewaard gebleven. Want dat ook andere leeningen ten behoeve der scheepvaart en zelfs zeer verschillende overeenkomsten werden gesloten, zien wij uit het geding tegen Polycles, den triërarch, wiens voorganger Apollodorus gedurende de reis geld had opgenomen, om een nieuwe equipage te kunnen huren, en wel onder voorwaarde: *σωθέντος δὲ τοῦ πλοίου Ἀθήναζε ἀποδοῦναι αὐτὸ καὶ τοὺς τόκους* ²⁾. Hier was het een oorlogschip in dienst van den staat, waarvan de onmiddellijke terugkeer naar Athene niet bepaald was. Toch wordt de geldleening onder voorwaarde van behouden aankomst aldaar gesloten; wel een bewijs dat deze conditioneele geldleening zeer gebruikelijk was ³⁾.

Wanneer wij nu het reeds genoemde contract uit de rede tegen Lacrites ⁴⁾ nader beschouwen, dan vinden wij daarin eerstens eene conditie van behouden aankomst te Athene: *σωθέντων δὲ τῶν χρημάτων Ἀθήναζε*. De handelsreis, waarvoor het geld geleend is, moet tot een goed einde gebracht

1) G. de VRIES, *De fœnoris nautici contractu jure attico*. Haarlem 1842.

2) DEMOSTHENES, *Or. advers. Polyclein*. ED. REISKIANA, p. 1212.

3) G. DE VRIES spreekt p. 70 het vermoeden uit, dat de woorden: *σωθέντος τοῦ πλοίου*, κ. τ. λ. door den afschrijver er verkeerdelijk zouden zijn tussehengevoegd.

4) ED. REISK. p. 923.

zijn, om den schuldeischer op de terugvordering recht te geven en wel met de bedongen rente.

Kapitaal en rente worden als één geheel beschouwd. In de rede contra Dionysodorum is er geschil of de schuldenaar reductie heeft van een deel der premie, indien hij met zijn schip het niet verder heeft kunnen brengen dan Rhodos. De gewone conditie was: na behouden aankomst *te Athene* of *in den Piraeus*; nu echter loopt het schip een noodhaven binnen en lost en verkoopt dáár de verbondene lading. Demosthenes pleitte: het schip is behouden of is het niet; is het behouden dan moeten kapitaal en rente geheel betaald worden, zoo niet dan is de schuldenaar bevrijd ¹⁾.

Het schip in de noodhaven hersteld zijnde kan naar Athene de reis voortzetten, en had dit moeten doen; dan zou ook de voorwaarde σωθέσις τῆς νεῶς εἰς τὸν Πειραιᾶ geheel vervuld zijn geweest. Het hoofdbestanddeel der voorwaarde was dus het behouden zijn voor den ondernemer; het aankomen te Athene of in den Piraeus wordt slechts daarbij gevoegd, omdat het verhaal elders meestal ondoenlijk was.

Slechts twee gevallen worden in het contract opgenoemd, waarin de terugbetaling van het geleende geld mag worden ingekort:

- 1°. het geval van werping (ἐκβολή) met toestemming der mede opvarenden;
- 2°. het geval van schatting, aan den vijand betaald.

1) Ed. REISK. p. 1293.

In alle andere gevallen zal de geheele geleende som met de interessen moeten worden terugbetaald. En niet alleen uit het verbondene, maar óók uit het overig-vermogen van de schuldenaars, hoe en waar het ook moge zijn, evenals of zij volgens een vonnis schuldig en in gebreke van betaling waren ¹⁾.

De geldopnemers hebben eene zekere partij goederen voor hunne schuld verbonden, daarbij verklaarende dat zij nog geen geld daarop hadden opgenomen en tevens dat zij dit daarna ook niet zouden doen. De eigenaardigheden van het pand treden hierin op den voorgrond, in zooverre het pandrecht op de geheele zaak rust, en wij zien er tevens een der verschilpunten in met de bodemerij uit nood. Bij de vrijwillige verpanding van datgene, wat voor het geleende geld wordt aangekocht, is dit beding zeer rationeel, terwijl daartegenover in geval van nood de weg niet moet zijn afgesloten om later nogmaals geld te kunnen krijgen.

Zoo de toepassing van deze laatste bodemerij bij de Grieken al niet geheel onbekend is geweest ²⁾,

1) Or. in Lacritem, p. 927: *καὶ ἐὰν τὶ ἐλλείπη τοῦ ἀργυρίου ὃ δεῖ γενέσθαι δανείσασι κατὰ τὴν συγγραφήν, κατὰ Ἀρτέμανος καὶ Ἀπολλοδώρου ἔστω ἡ πράξις τοῖς δανείσασι καὶ ἐκ τῶν τούτων ἀπάντων καὶ ἐγγείων καὶ ναυτικῶν πανταχοῦ ὅπου ἂν ᾧσι καθάπερ δίκην ἀφληκτότων καὶ ὑπερημέρων ὄντων καὶ ἐνὶ ἑκατέρῳ τῶν δανεισάντων καὶ ἀμφοτέροις.*

2) DE VRIES t. a. p. 20, waar ook het aangehaalde geval van Apollodorus den triërarch vermeld wordt.

toch is dit niet dat contract, dat, onder den naam van *τόκος ναυτικός*, tot hulpmiddel van kooplieden die geen kapitalen bezaten en door deze laatsten gesloten, in zwang was. Hoewel het in de strekking van dit contract, evenals bij het *foenus nauticum* der Romeinen, ligt, dat het door de *kooplieden* of *inladers* wordt gesloten en daarom de aangekochte *waren* of *de lading* worden verbonden, zoo kon natuurlijk het geval zich voordoen dat koopman en reeder of schipper dezelfde personen waren en dat in die gevallen het schip met of zonder de lading verbonden werd ¹⁾.

Wat zal er nu gebeuren, indien het schip schipbreuk lijdt, maar er eenige der verbundene goederen gered worden? ²⁾

Het Grieksche contract geeft hieromtrent weinig zekerheid. De woorden zelve zijn niet duidelijk en hebben ter oplossing der vraag geen zin: 'Εάν δὲ τὴ ναῦς πάθῃ ἀνήκεστον, ἐν ἣ ἂν πλέῃ τὰ χρήματα, σωτηρία ἔστω τῶν ὑποκειμένων τὰ δὲ περιγεγόμενα κοινὰ ἔστω τοῖς δανείσασιν.'

Reiske wil vertalen: Si navis perierit, res creditoribus obligatae liberatae sunt etc; ³⁾ d. i. indien

1) DE VRIES t. a. p. p. 36 en p. 82.

2) Algemeen ten minste vertaalt men τὴ ἀνήκεστον door schipbreuk.

3) Op deze vertaling van σωτηρία ἔστω valt wel wat af te dingen; beter lijkt mij die van SCHAEFFER, naar den tekst van BEKKER, σωτηρία δ' ἔσται κ. τ. λ. = vero naufragium ita acciderit, merces oppigneratae ut salvae sint, quod earum periculo evaserit, esto etc.

de conditie van behouden aankomst niet vervuld wordt, vervalt het pandrecht ook op hetgeen gered wordt. De ramp, waaronder dus schipbreuk van het schip wordt begrepen ¹⁾, bevrijdt de geldopnemers van hunne persoonlijke obligatie, maar mocht er iets geborgen worden (τὰ δὲ περιγεγόμενα), dan zal dat ten bate der geldschieters strekken, of, zooals de Vries dit uitdrukt: „Quaccumque vero, naufragio facto, e mercibus oppigneratis servari potuerint, haec *κόμια* ἔστω τοῖς δανείσασιν id est (si vera sit lectio) haec utrique creditori communia sint, haec inter utrumque dividantur, iisque cedant in solatium perditae pecuniae creditae”. Het komt mij voor, dat dit de juiste opvatting is, maar dat Pardessus geen recht heeft tot zijne vertaling: „s'il arrive quelque accident considérable au navire, sur lequel sont chargées les marchandises, le droit des créanciers sera limité aux effets, qui auront échappé.” ²⁾

In het feitelijk gevolg maakt het echter weinig verschil, daar naar beide opvattingen de crediteuren slechts krijgen zooveel er van het verbondene geborgen is. Volgens de eerste is de schuldenaar door de ramp bevrijd en is hij tot geen teruggave der geleende som gehouden, daar de voorwaarde van behouden aankomst niet is vervuld; op billijkheids-

1) DE VRIES l. c. § 42.

2) Collection de lois maritimes antérieures au XVIII^e Siècle, I p. 47.

gronden en krachtens het beding in het contract komt het geredde den geldschieder echter ten goede.

Volgens Pardessus' opvatting (die ook door de Vries wordt gedeeld, p. 84) en zijne vertaling, is de schuldeischer krachtens het contract in zijne terugvordering beperkt tot het geredde; maar hoe hij dit uit de woorden van het contract opmaakt, is mij niet duidelijk, daar uitdrukkelijk de vermindering der terug te betalen som tot de twee genoemde gevallen wordt bepaald. Buiten die twee geen reductie: τῶν δ' ἄλλων ἀπάντων ἐντελής.

Maar behalve het geval van schipbreuk, waarbij goederen geborgen worden, zijn ook nog andere gevallen denkbaar, waarin de verbonden voorwerpen door zeerampen aanmerkelijk in waarde verminderd zijn, zoodat zij niet meer de waarde van de geleende sommen vertegenwoordigen, wanneer zij in de haven van bestemming zijn aangekomen.

Naar aanleiding van het voorgaande en in zooveel te sterker mate, omdat de voorwaarde van aankomst daarbij vervuld is, zal in die gevallen de vordering van den geldschieder niet tot de waarde van het aan land gebrachte beperkt zijn, maar zal hij, evenals de pandhouder, voor wiens schuld het pand niet toereikend is, zich verhaal kunnen verschaffen op het overige vermogen van den geldopnemer. De Atheners schijnen echter onderscheiden te hebben tusschen de gevallen van totaal verlies of verlies van een gedeelte (en bloc) en de waardevermindering gedurende de reis (b. v. door zeewater of lekkage), door alle andere omstan-

digheden dan schuld of kwade trouw van den schipper geleden.

Zooals wij zagen, wordt de geldopnemer bevrijd door werpen in geval van nood, maar daar het tot gemeen behoud van schip en lading geworpene, bij omslag over een en ander, zal moeten worden vergoed, zal de koopman-geldopnemer slechts voor zijn eigen contributie in de avarij schade lijden. Zijn er daarentegen andere goederen dan de verbondene geworpen, dan zal ook de geldopnemer wegens zijne behoudene lading moeten dragen in deze avarij en zal hij ook hiermede het bedrag van zijne schuld kunnen verminderen ¹⁾.

Tot zoover wat het recht des geldschieters ten opzichte van het *τόκος ναυτικός* bij de Atheners betreft, dat wij beschouwen als eene voorwaardelijke geldleening, door een pandrecht beschermd, met deze bijzonderheid dat de geldschieter, al is de persoonlijke verbintenis des geldopnemers te niet gegaan, zijne rechten op de verbondene voorwerpen of hetgeen daarvan overblijft behoudt.

Zonder mij te willen verdiepen in de moeielijk te beslissen vraag, of, en zoo ja in welke mate, de Romeinsche wetten over het zeerecht onder den invloed van Grieksche handelsbetrekkingen en daaruit te voorschijn gekomene rechtsbegrippen zijn tot stand gekomen; noch wen-

1) FREMERY, *Etudes de droit commercial*, chap. XXXI.

schende mede te deelen, welke gevoelens omtrent de wetten der Rhodiërs zijn verkondigd ¹⁾, wil ik in het kort trachten na te gaan, wat wij in het *Corpus juris* omtrent het recht van den geldschieter bij het z. g. *foenus nauticum* of *pecunia trajectitia* vinden. Het schijnt intusschen, dat de Romeinen bekend zijn geweest met de Grieksche wetten over het zeerecht, of dat zij uit dezelfde bron als de Grieken hebben geput, daar er op vele punten overeenstemming, bestaat ²⁾.

In de Digesten volgt de titel *de nautico foenere* (XXII, 2.) op die *de usuris et fructibus et causis*, etc., in den Códex (IV, 33.) eveneens op den titel *de usuris*. Het was alleen, dat men deze overeenkomst bijzonder vermeldde, om aan te toonen, dat bij eene geldleening, waaraan een bijzonder gevaar verbonden is, hoogere rente mocht worden bedongen ³⁾.

Maar ook buiten den zeehandel werden dergelijke voorwaardelijke leeningen gesloten, zooals uit l. 5 D. *de naut. foen.* blijkt, waar voorbeelden gegeven worden van een visscher, die het geleende zal moeten terug-

1) Ook den strijd over de waarde der compilatie genaamd: *Νόμος Ραδίων ναυτικός* zal ik laten rusten. BIJNKERSHOEK zegt van die verzameling: *Opportune admodum submovimus jus illud rhodium, quod nescio quis Graeculus esuriens finxit.* PARDESSUS t. a. p. I, p. 24.

2) PARDESSUS t. a. p. I, 62; A. FREMERY, *Etudes*, Ch. XXX, p. 249.

3) MENO PÖHLS t. a. p. § 472.

geven, indien hij eene goede vangst zal hebben gehad, en van een athleet, die het tot oefening hem geleende slechts zal behoeven terug te geven, indien hij overwonnen zal hebben. Behalve de geleende som moeten de geldleeners in die gevallen, als *pretium periculi* nog eene premie betalen, *insuper aliquid*; niet echter bij wijze van *clausula poenalis*, zooals men die pleegt te stipuleeren b. v. in geval van niet tijdige betaling ¹⁾).

Er is geen bepaalde vorm voor dit contract voorgeschreven; zelfs het eigenaardige verband der aangekochte waren behoort niet tot het wezen daarvan, maar moet door partijen uitdrukkelijk zijn gestipuleerd ²⁾).

Bij eene beschouwing van het zoogenaamde *foenus nauticum* der Romeinen, moet men uitgaan van de oorspronkelijke toepassing hiervan, nl. van het geval van geldleening, waarbij de geleende som over zee werd vervoerd, hetzij door den geldopnemer zelven of door een zijner slaven ³⁾, met het doel om voor die gelden waren te koopen of anderen handel te drijven. Vandaar de naam waaronder het contract bekend is: *pecunia trajectitia*. ⁴⁾ Bij uitzondering op de regelen van het gewone mutuum, bleef het

1) PARDESSUS t. a. p. I. 115, waar eene verklaring van dit fragment, één der *septem damnatae leges*, te vinden is.

2) V. D. KEESSEL, Thes. sel. DLVI. Van een ander gevoelen is FRANCK, De bodmeria secundum jus per se etc., Lübeck, 1862. p. 365. (l. I. D. de naut. foen.)

3) l. 4 § 1. D. cod.

4) Glück XXI, p. 217.

geleende geld gedurende de reis ten gevare van den geldschieter, maar alleen ten opzichte van het gevaar dat door de zeereis ontstond, het *periculum maris*, en dit behoort tot het essentiële van het pecunia trajectitia. ¹⁾ Wanneer dus het schip, waarmede het geleende geld werd vervoerd, schipbreuk leed en het geleende verloren ging, behoefde de geldopnemer niets terug te betalen, hetgeen men gewoon was door deze conditie uit te drukken: *si salva navis pervenerit*, of wanneer daarenboven eene tijdsbepaling daaraan verbonden was: *si salva navis intra statuta tempora pervenerit*. ²⁾

Zoolang het nu slechts eene som gelds was, die ten gevare van den geldschieter de zeereis deed, zijn de gevallen van schade daaraan verbonden vrij beperkt, daar die zich altijd zullen bepalen tot een geheel of gedeeltelijk verlies van het geld door den geldschieter te dragen. En ten opzichte van het schip zal dat verlies meestal verbonden zijn aan het schipbreuk lijden, en wil de voorwaarde „*si salva navis pervenerit*” dus niet zeggen dat het schip intact, of als het ware ongeschonden moet zijn bij aankomst, maar dat het als schip, zelfstandig, door eigen kracht binnenkomt; niet als wrak.

Voor het geleende geld werden goederen gekocht, die somtijds weder naar Rome teruggebracht werden

1) l. 1 D. de naut. foen.

2) l. 6 D. eod.

en in die gevallen werd het gebruikelijk, dat de geldschieters uitdrukkelijk bedongen, dat deze goederen hun tot pand zouden strekken ¹⁾. In andere gevallen bedongen zij, tot hunne zekerheid, eenig ander vermogensbestanddeel van den schuldenaar tot pand ²⁾, of moest deze borgen stellen, evenals dit te Athene gebruikelijk was. Waren echter de voor het geleende geld aangekochte goederen tot pand gegeven, dan werd tevens bedongen dat zij ten gevare van den crediteur de zeereis zouden doen. Altijd is het echter het *periculum maris* ³⁾, dat door den geldschieder voor zijne rekening wordt genomen, en terwijl bij de verzending van geld zich dit tot geheel of gedeeltelijk verlies bepaalde, zijn er bij goederen vele andere schadegevallen denkbaar, die ook tot het *periculum maris* behooren. „Alias quidem pignoris *deminutio* ad damnum debitoris, non etiam ad creditoris pertinet” zegt Paulus, en wij meenen hierin te zien, dat ook andere schade dan geheel of gedeeltelijk verlies (en bloc) ten nadeele van den geldschieder zal komen, b. v. beschadiging door zee-water etc. Slechts moet het tengevolge van overmacht of toeval ontstaan zijn en door de zee. Indien het pand „*alio casu*” (hetgeen hier tegenover *periculum maris* staat) *amissum fuerit vel vilius distractum*

1) l. 1 D. eod.

2) l. 6 D. eod.

3) l. 3 C. de naut. foen. (IV. 33.)

dan blijft de schuldenaar verbonden. Zoo ook wanneer het verlies veroorzaakt is door schuld of kwade trouw van den schipper ¹⁾.

„Sine huiusmodi conventionē, infortunio naufragii debitor non liberabitur” ²⁾. Vandaar ook de gebruikelijke clausule, waarvan het bestaan der geheele obligatie afhankelijk werd gesteld: het behouden aankomen, ter bestemde plaats, van het schip. Nu doet zich echter wederom de vraag voor, aan wien de uit een schipbreuk geredde goederen zullen ten goede komen, in geval dat zij behoorden tot het aan den crediteur in pand gegevene.

De voorwaarde voor het bestaan der verbintenis: „*Si salva navis advenerit*” is niet vervuld, en met het te niet gaan van die verbintenis moet ook het accessoire pandrecht vervallen. „*Et ideo pignorum quoque persecutio perempta est, etiam eorum quae non sunt amissa*”. Dit is nl. het geval waar, behalve de voor het geleende aangekochte en ingeladen goederen, ook nog andere in pand zijn gegeven.

Wanneer wij dit eveneens voor de goederen, die ten gevare van den crediteur de reis maken, aannamen, zou de geldopnemer van de terugbetaling van het geleende bevrijd zijn, maar toch hetgeen hij daarvoor aangekocht heeft en zijnen schuldeischer in pand

1) l. 3 C. eod.

2) l. 4 C. eod.

3) l. 6 D. eod.

heeft gegeven, ten diens nadeele mogen behouden. Deze beslissing werd genomen in een vonnis door Bijnkershoek¹⁾ vermeld, waartegen hij zich echter, met een beroep op Voet²⁾, verzet.

„*Quod enim aiunt nave non salva non nasci principalem debiti obligationem, quae sub conditione navis salvae contracta, et adeoque nec pignoris accessoriam obligationem consistere aut nasci posse, expeditum quidem ac certum est.*” (Voet t. a. p.)

Juist echter door het gered worden van een gedeelte herleeft ook voor zoover de oorspronkelijke obligatie, evenals dit in het geval van *jactus* (l. 4 §. 109 D. ad leg. Rhod. de jactu) gefingeerd werd. Immers slechts wanneer het schip behouden was, kon er sprake zijn van een omslag der avarijs-grosse. Was nu echter het schip eerst ten gevolge van werping behouden, maar later vergaan, dan werd verondersteld dat, voor, zoover er gered was uit die latere schipbreuk, het schip behouden was, en de gehoudenheid om voor dat geredde mede in de avarijs-grosse te dragen daarom weder herleeft. Zoo wil Voet ook in het geredde een deel van het schip (*quasi nave hactenus salva*) zien en daardoor de obligatie tot zooverre doen herleven.

Zonder tot deze fictie onze toevlucht te nemen,

1) Quaest. Jur. Priv. III, 16, p. 509.

2) Ad Tit. de Naut. Feen. n^o. 4.

meen ik dat het recht van den creditor op het geredde zijn grond vindt in de geldverzending, het oorspronkelijke *pecunia traiectitia* der Romeinen.

Het geld blijft ten gevare van den creditor, d. w. z. dat wat er van verloren gaat, gaat voor hem verloren, wat er overblijft, gered wordt of terecht komt, krijgt hij weder terug. Hierbij was geen sprake van eenig accessoir recht dat de geldschieter op de muntstukken zelve behield. Hetgeen de debiteur bij een schipbreuk mag redden, is juist hetzelfde wat hij aan den crediteur zal moeten teruggeven. Analogisch is dit op de goederen toegepast, die voor dat geld in de plaats treden en nu in pand gegeven zijn.

Het *pecunia traiectitia* of de daarvoor in de plaats gekomen goederen maken de reis ten gevare van den geldschieter. Door deze bepaling in de overeenkomst werd de verbintenis tot terugbetaling bepaald; ging alles verloren, dan behoefde er niets terug te worden gegeven (en van dit geval spreekt de conditie); bleef er wat over, dat den geldopnemer in handen kwam, dan moest hij dit zijn crediteur uitleveren. ¹⁾

1) Intusschen zijn de overeenkomsten niet onbekend, waarbij bepaald wordt, dat of de geheele geleende som of niets zal worden terug betaald, naar gelang de onderneming tot een goed einde gebracht wordt of niet, zonder dat daarvoor schip of lading verbonden wordt. Men vindt daarvan een voorbeeld bij BLACKSTONE (Commentaries on the laws of England. London 1825, II p. 457). „These terms (respondentia) are also applied to contracts for the repayment of money, borrowed not on the ships

Gesteld dat eene lading (b. v. wijn in kruiken) ten gevolge van hevige stormen voor een groot deel zonder waarde aankomt. Deze lading is den geldschieder verpand en is ten zijnen gevare, zooals dit in zijn contract, waarin hij een *foenus nauticum* heeft gestipuleerd, is uitgedrukt. Al is hier de voorwaarde vervuld en komt het schip aan, dan zal toch de creditor met de waarde der lading moeten genoegen nemen, maar er zich niet op mogen beroepen: *navis advenit*, nu draag ik geen *periculum maris* en gij moet mij alles terugbetalen.

En evenmin als de crediteur zich in dit geval mag beroepen op het vervuld zijn der voorwaarde, zal hij dit willen doen in het tegenovergestelde geval, wanneer nl. het schip gestrand, maar de lading gered is. Dan zal hij niet zeggen: *navis non advenit*; behoudt gij nu de lading maar, ik wil er niets van hebben.

Eene andere vraag is of de crediteur in alle geval-

and goods only, but on the mere hasard of the voyage itself; when a man lends a merchant £ 1000, to be employed in a beneficial trade, with condition to be repaid with extraordinary interest, in case such a voyage be safely performed." LEVY (t. a. p. II. 676) noemt dit *nons verzekeren op behouden varen* in omgekeerde richting." Zie ook GLÜCK XXI, p. 218; VERWER, Aent. op §. 24 van de Verhandeling v. Bodemerijc; EMÉRIGON, Traité des contrats à la grosse, CH. I, sect. III §. 1, waar allerlei contracten besproken worden, die meer het karakter van weddenschap dragen, of, zooals BIJNKERSHOEK het noemt, eene *numera sponsio*" zijn.

len het *periculum maris* der hem verpande voorwerpen draagt, d. w. z. of hij ook dan daardoor wordt getroffen, indien zij niettegenstaande de geleene schade nog toereikende zijn voor de terugbetaling zijner schuld.

Wij kunnen dit niet van uit het oogpunt van overgezonden geld beantwoorden, omdat daarbij geen pandrecht bestaat. In 't algemeen is bij *pecunia traiectitia* het pand ten gevare van den geldschieter, mits het slechts *periculum maris* is, en, naar de algemeenheid van dien regel te oordeelen, zou de crediteur de geheele schade aan het pand overkomen moeten dragen. Maar het geval zou zich dan kunnen voordoen, dat niet alleen de geldschieter van het door hem geleende niets terug kreeg, maar dat hij zelfs, wanneer het pand aanmerkelijk de geleende som in waarde overtrof, en daarvan voor meer dan de waarde van het geleende was verloren gegaan, den geldopnemer zou moeten schadeloos stellen.

En dit is niet de bedoeling van het contract, dat altijd *mutuum* blijft, al is het ook met eigenaardige bepalingen. De geldschieter kan niet meer verliezen dan hij uitgeleend heeft. Wanneer er dus gezegd is dat hij het *periculum maris* van het pand draagt, dan draagt hij dat voor zoover het hem tot pand strekt, van het oogenblik af dat het ontoereikend wordt om zijne schuld daaruit te voldoen.

Dat bij de Romeinen reeds de eigenlijke bodemerij, die uit noodzaak gedurende de reis gesloten werd,

gebruikelijk is geweest, gelooven wij niet ¹⁾. Wel kon de schipper, indien hij geld noodig had om de reis te vervolgen, eene som opnemen en het schip of de lading daarvoor uitdrukkelijk verbinden ²⁾ zonder dat evenwel de schuldeischer in zijne terugvordering tot het in pand gegevene, of wat daarvan overschoot, beperkt was.

Daar met de eerste eeuwen na den ondergang van het Romeinsche rijk een ongunstig tijdperk voor den zeehandel aanbrak, omdat de Noormannen en Saksers met hunne strooptochten de zee onveilig maakten, werd de ontwikkeling van het zeerecht tegengehouden. Wel was in het Oost-Romeinsche Rijk eene verzameling wetten onder den naam *Basilica* tot stand gebracht, waarin ook over zeerecht wordt gehandeld, doch het is slechts een uittreksel der Digesten, waarin enkele fragmenten, ook over *foenus nauticum*, onder den titel: *de credito navali* ³⁾, bijna woordelijk zijn overgenomen.

Van de zesde tot de elfde eeuw zijn er geen oorspronkelijke verzamelingen van zeerechten aan te

1) FRANCK, t. a. p. p. 389.

2) l. 5 D. Qui potiores in pign. etc. (XX. 4).

l. 1 §. 7 sq. D. De exercit. act. (XIX, 1).

l. 7 eod.

3) BASIL. L. III, 5.

wijzen ¹⁾. Eerst toen onder den invloed der kruistochten de handel weder ontlook, toen zoowel in Italië als in Duitschland de vrije steden en de stedenverbonden ontstonden, begon zich de behoefte aan eigen verordeningen en aan eigen rechters te doen gevoelen. Vooral voor het zeerecht, waarvan de eigenaardigheden zich met te meer kracht ontwikkelden, naar mate het Romeinsche recht het spaarzamer had behandeld, was vastheid van rechtspraak een vereischte. Zoo ontstonden de talrijke rechtsboeken der handelssteden, die tot richtsnoer moesten dienen aan de handelsrechters of consuls.

Evenwel zullen wij zien dat in de oudste verzamelingen van zeerechten over bodemerij weinig te vinden is ²⁾, hetgeen daaruit te verklaren is, dat deze overeenkomst, zooals wij reeds opmerkten, in het Rom. recht uit het oogpunt van den hooger en woeker, minder als tot bevordering der zeevaart dienende werd beschouwd. Dat deze opvatting zeer lang bleef

1) HOLTJUS t. a. p. II 6.

FREMERY t. a. p. III, 2. „A compter du douzième siècle, les commerçans des diverses villes d'Italie, auxquels se sont joints successivement tous les commerçans des autres nations de l'Europe, ont pratiqué, pour les opérations du commerce, des conventions jusque-là inusitées et inconnues; ils en ont précisé le caractère et développé les conséquences; c'est l'ensemble de de ces règles, adoptées par l'unanimité des commerçans, qui forme la Coutume commerciale.”

2) FREMERY t. a. p. p. 251.

bestaan, blijkt uit een verbod van paus Gregorius IX, in 1236, te vinden in het *corpus iuris Canonici*, C. 19, extra de usuris (L. V) waarbij het uitleenen tegen hooge renten — *aliquid ultra sortem* — als vergoeding voor het gevaar van vervoer (ook te land), dat de geldschieter op zich neemt, als woeker wordt verboden ¹⁾.

Wij willen eenige der gewichtigste bronnen van het handels- en zeerecht der Middellandsche Zee nagaan, in de tijdsorde harer vermoedelijke samenstelling, hoewel van de meeste niets zekers daaromtrent te zeggen valt.

Het eerst noemen wij het rechtsboek bekend onder den naam van *Assise de la court des bourgeois*, het ééne gedeelte der wetgeving, die door de kruisvaarders, na de inneming van Jerusalem door Godfried van Bouillon in 1099, aan het veroverde Heilige land werd gegeven en waarin ook zee-recht vervat was — evenwel niets over bodemerij ²⁾. Het andere gedeelte dier wetgeving was vervat in de *Assise de la court des barons*, terwijl er twee

1) EMÉRIGON, Contrat à la grosse, Ch. I sect. 2, §. 3 vermeldt over de bedoelde plaats vier verschillende gevoelens, van welke het laatste dit is, dat door het weglaten van het woord *non* de verbodsbepaling in eene toelating van dit contract zou moeten veranderd worden.

2) Wij merken hier op, dat wij van dit woord zullen gebruik maken ook daar, waar het wegens zijn eigenlijke beteekenis minder gepast is; wij doen dit, om niet steeds in omschrijvingen of herhalingen te vervallen.

rechtbanken waren ingesteld: *la haute court* of *court des barons* en *la court des borgés*. De kruisvaarders waren voor het grootste gedeelte Franschen, die hunne wetten en costumen herwaarts overbrachten¹⁾.

Van de *stedelijke* rechtsboeken noemen wij het eerst een *constitutum usus* van Pisa, van het jaar 1160 of 1161²⁾.

Daar wordt in Rubrica XI met het opschrift „*De his quae ad proficuum maris dantur*” over eene leening „in societatem vel praestantiam maris” gesproken. Pardessus teekent bij dit laatste aan: „ces mots désignent évidemment l'espèce de prêt que nous appelons *prêt à la grosse*”. Veeleer houd ik het echter voor dat contract, waarbij een koopman zekere som aan den schipper toevertrouwde om daarvoor buiten 's lands goederen te koopen, terwijl dan de schipper vaste percenten van die som als loon voor zijne

1) PARDESSUS, t. a. p. I. 261 v.

2) Nevens dit *constitutum usus* was er ook een *constitutum legis*, waarin *de quaestiones legis* vervat waren, die volgens Romeinsch en Longobardisch recht behandeld moesten worden. Het *constitutum usus* bevatte *de quaestiones consuetudinum* of *usus*. Met de meeste nauwkeurigheid werden de gevallen onderscheiden waarin volgens de wet en waarin volgens gewoonterecht moest beslist worden. Volgens die onderscheiding werd van de eene categorie door de *curia legis*, van de andere door de *curia usus* kennis genomen. Het zeerecht viel onder het gebied van het *constitutum usus*; daarin vinden wij lange rubricae: *de nauo navium*, *de jactu navium*, *de rebus quae inveniuntur in mari*, *de damno navi dato ab altera navi* etc. Zie Pardessus t. a. p. IV, 548 v.

bemoeijingen genoot. Dit contract was bekend onder den naam van *implicita* of *prestita*, en onderscheidde zich van de *comenda* of *accomendita*, waarbij de schipper naar zekere verhouding mede in de winst of het verlies deelde ¹⁾, en dat daarom meer op de *societas* geleek, waarvan hier tevens sprake is.

Evenmin als in het *Constitutum usus* van Pisa wordt in Venetië's *Capitulare nauticum*, van 1255, eene zelfstandige wetgeving of verzameling van costumen, waarin de oudste rechten dier stad bewaard werden, over bodemerij gehandeld.

Belangrijker is het zeerecht van Amalfi, hoewel wij ook daarin niets over ons onderwerp vinden.

Toch willen wij daarbij een oogenblik stilstaan.

De *tabula Amalphytana* of *prothontina maris*, die slechts bij overlevering bekend was, werd in 1843 in de keizerlijke Hof-bibliotheek te Weenen in een handschrift ontdekt ²⁾.

Het Weener handschrift is van de 14^e eeuw, en bevat 66 artikelen zeerecht, waarvan er 21 in 't Latijn en 45 in 't Italiaansch zijn geschreven. Over

1) EMÉRIGON t. a. p. Ch. I Sect. V, §. 2.

2) Reeds in 1849 hield Professor HOLTJUS eene voorlezing daarover in de 3^e klasse van het Kon. Ned. Instituut; zie zijne Geschied- en Rechtskundige Verhandelingen, p. 273. Later is dit zeerecht met aantekeningen uitgegeven door LABAND, destijds Professor te Königsberg, in GOLDSCHMIDT's Zeitschrift für das gesammte Handelsrecht, VII, 1864, p. 296.

den tijd der samenstelling is men volkomen in het onzekere. Wel beweert Bajot, *Resumé des lois de la marine*, Paris 1841 (dus vóór de ontdekking van het handschrift), dat in 954 deze wetten zouden zijn afgekondigd, doch zonder aanwijzing van eenige bron of zegsman. Misschien dat er nog eenig handschrift hier of daar verborgen is.

Het opschrift luidt: *Capitula et ordinationes curiae maritimae nobilis civitatis Amalfac; quae in vulgari sermone dicuntur: la Tabula de Amalfa*. Het was derhalve een leidraad voor de handelsrechtbank van Amalfi, waarvan de leden *Prothontinen* genaamd werden; vandaar ook de benaming: *tabula prothontina*.

Terwijl men over den ouderdom van deze rechtbank, evenals over die van de verzameling zelve, geheel in het onzekere is, heeft men voor die van het gevonden handschrift eenige aanwijzing. De artt. 59—62 nl. zijn bijna woordelijk aan het reglement voor de consuls van Valencia, dat in 1348 ook in Barcelona werd aangenomen, ontleend. Dit reglement maakt in de oudste handschriften deel uit van het *Consolato del mare*. Toch schijnt niet van den tekst in het *Consolato* vervat gebruik te zijn gemaakt maar van den oorspronkelijken Aragonischen. Voorts blijkt uit eene mededeeling bij Pelliccia ¹⁾, dat er tus-

1) *Raccolta di varie croniche*, V. p. 143, Napoli 1782.

schen de jaren 1386 en 1401 een handschrift der tabula Amalfitana in het bezit der familie Donorsi was.

Deze oude rechtsbron is vooral daarom belangrijk omdat daarin uitvoerig over de *colonna* of *columna* wordt gehandeld, dat eigenaardige contract van den zeehandel der Middellandsche zee, dat in de middeleeuwen *opstond* en waarvan zelfs nu de praktische overblijfsels nog niet zijn verdwenen. Voorts wordt daarin, schoon minder uitvoerig, ook over de *comenda* of *accommodata* gesproken. Beide contracten waren niet alleen in Amalfi, maar ook elders aan de kusten der Middellandsche zee van uitgebreide toepassing, en daarnieven nog andere, meer of minder daarvan afwijkende, zooals de *implicita* en de *contratto di germinamento* of *aggerminamento*. Alle deze hadden voornamelijk één doel op het oog, nl. het kapitaal aan den handel en de scheepvaart te verbinden; geld van den één, bekwaamheid en moed van den ander werden bijeengebracht tot het maken van winst. Was het bij de *colonna* eene coöperatieve vereeniging tusschen kapitalist, reeder en scheepslieden, die dit contract tot stand trachtte te brengen; bij de *implicita* en *comenda* of *accommodata* was het een mandaat van den koopman aan den schipper, om in vreemde gewesten voor hem te koopen of te verkoopen, terwijl eindelijk de *contratta di germinamento* ten doel had de gevaren der zeereis voor inladers en reeders gemeenschappelijk af te wenden of te dragen. Werkelijk zijn wij niet ver meer van het contrat à la grosse aventure, en is

het dus niet te verwonderen dat, zooals Targa meedeelt ¹⁾, deze contracten veelvuldig met elkaar verwisseld werden. Dezelfde redenen, die bestonden voor het in gebruik geraken van de genoemde contracten, bestonden voor de toepassing van het contrat à la grosse, en het is misschien slechts uithoofde van den vorm van dit laatste, als leening tegen hoogere renten (woeker), dat het in verdenking gebracht en minder openlijk en met name in de zerechten dier tijden is behandeld. Eene andere oorzaak is wellicht de herkomst uit het geschreven en alom verspreide Romeinsche recht.

Hoe het ook zij, in de tabula Amalfitana vinden wij het niet vermeld.

In een statuut van Marseille, dat tusschen 1253 en 1255 moet uitgevaardigd zijn, vinden wij een geheel hoofdstuk (L. III, c. 5) over de bodemerij, onder het opschrift: *De pignore dato in navibus pro aliqua pecunia* ²⁾. Het is merkwaardig om de nauwkeurige onderscheidingen daarin gemaakt en de volledigheid waarmede in alle gevallen voorzien is. Het geeft daardoor blijk van eene uitgebreide toepassing ³⁾.

In de eerste plaats wordt er onderscheiden tusschen het geval, waarin voor de schuld een speciaal pand, en dat waarin geen speciaal voorwerp, doch alles

1) PONDERATIONE MARITIME, C. 36.

2) PARDESSUS t. a. p. IV. 265.

3) FREMERY t. a. p. 250, 4.

wat van den debiteur op het schip is, als generaal pand (*pignus generale*) gegeven is.

Ten tweede wordt onderscheiden of de voorwaarde, bestaande in het gevaar dat de geldschieter op zich neemt, het speciale pand óf het schip en de lading betreft, d. i. of het recht op terugvordering afhankelijk gemaakt is van het verloren gaan van het tot pand gegeven voorwerp, óf van het vergaan van het schip. En met het vergaan of behoud van het schip heeft men weder gelijk gesteld het al of niet ter stemder plaats aankomen van het grootste gedeelte der lading. Met deze gegevens laten zich de volgende gevallen onderscheiden.

1°. Er is voor de schuld een speciaal voorwerp tot pand gegeven, dat op de reis wordt mede gevoerd. De voorwaarde, waarvan het afhangen zal of de debiteur het geleende zal moeten teruggeven, is deze: indien het *schip* of het *grootste gedeelte der lading* behouden zal zijn aangeland ¹⁾.

Is gedurende de reis het pand toevallig en zonder schuld van den debiteur verloren gegaan, maar komt het schip behouden aan, dan blijft de debiteur ten volle gehouden het geleende terug te betalen. Is echter het schip en de grootste helft der lading vergaan, doch is het speciale pand behouden of geborgen, dan kan de crediteur zich hieruit voldoen. Evenwel niet verder dan ten beloope van het pand en „non aliunde”.

1) „Salva eunte nave vel majore parte rerum in ea honoratarum.”

2°. Er is een speciaal pand gegeven, en van het behoud van dit pand is het bestaan der geheele schuld afhankelijk gemaakt.

3°. Hetgeen van den debiteur op het schip is, is tot pand gegeven voor het geleende; indien het schip of het grootste deel der lading aankomt, is hij gehouden tot teruggave daarvan. Is dit niet het geval, dan is de debiteur ontslagen, behalve voor zoover er gered is van hetgeen hem in het schip toebehoorde ¹⁾).

Hierbij valt op te merken dat de zuivere voorwaardelijke verbintenis meer op den voorgrond treedt, door de met juistheid omschreven voorwaarden. Het is hier niet uitsluitend het gevaar (*periculum maris*) der in pand gegeven zaak, dat de uitkomst der overeenkomst regelt, maar de voorwaarde, die aan het gevaar vastgeknoopt is. Zoo zien wij in sommige van de opgenoemde gevallen, die nl. onder n°. 1 zijn aangeduid, de voorwaarde en daarmede het gevaar afgescheiden van het tot pand gegevene; eene afwijking van de Romeinsche *pecunia traiecitia*, welke, zooals wij zagen, ten gevare van den crediteur de reis deed, en wel eerst het geld zelf, vervolgens de daarvoor gekochte goederen. Waar bij het ontbreken der conditie iets gered is, komt dit ten goede aan den crediteur ²⁾).

1) „Nisi pro parte duntaxat pro qua salvaret dictus debitor res quas in nave vel ligno habet et haberet.”

2) FREMERY t. a. p. noemt het recht op dat geredde een zakelijk recht. Hij zegt: „si au contraire, la condition vient à défaillir le debiteur est libéré, et les droits du prêteur sont réduits à l'action réelle sur les objets sauvés.”

Dit is het geval zoowel wanneer er een speciaal als een generaal pand is gegeven, hoewel dit niet uit het pandrecht is te verklaren. Het pandrecht, immers strikt opgevat, staat en valt met de verbintenis tot welks verzekering het gegeven is.

De tweede opmerking betreft de merkwaardige voorwaarde: indien het schip of de grootste helft der lading is aangekomen ¹⁾). Hierin is de bedoeling uitgesproken, dat de handels onderneming voor den geldopnemer ten minste niet voor het grootste gedeelte moet mislukt zijn. Maar aan den anderen kant draagt nu de crediteur niet het geheele gevaar, want be draagt de schade of het verlies minder dan de helft der lading, dan blijft de debiteur voor het geheel gehouden en draagt in dat geval de schade of het verlies.

Over den aard van het gevaar wordt niet veel gezegd, daar vermoedelijk ook hier het *periculum maris* bedoeld wordt. Daartegenover staat de *culpa debitoris* uitdrukkelijk genoemd.

Het hier behandelde contract is dus eene uitwerking van het Romeinsche *foenus nauticum*, en voor het handelsgebruik in meer precisen vorm ingekleed.

De uitgebreidste verzameling van zeerechten der middeleeuwen is die, welke onder den naam van *Consolato del mare*, of, in de taal van den oudsten tekst, het Catalaansch, *Libre appellat Consolat de*

1) „Si navis . . . vel major pars rerum ibi honoratarum salve erunt.”

mar, bekend is. Het eerste gedeelte is eene verzameling van costumen, die van oudsher aan de kusten van Italië en Catalonië golden en die vermoedelijk te Barcelona in de dertiende of veertiende eeuw zijn bijeengebracht ¹⁾.

De daarin vervatte bepalingen hadden kracht van wet voor de consuls van Barcelona, terwijl het niet

1) Over den tijd dier samenstelling bestaat veel verschil van gevoelen. Terwijl Mr. BIBEN, Bijdrage tot de geschiedenis van het Oud Nederlandsche Zeerecht, in de Bijdragen tot Regtsg. en Weig. III. p. 232 beweert, dat het ongeveer het oudste van alle ons bekende zeerechten is en dus ook ouder dan de Rooles d'Oléron, meent PARDESSUS (t. a. p. II, p. 27) dat het de Rooles d'Oléron zijn, die invloed hebben uitgeoefend op het samenstellen van het Consulaat. Hij stelt het tijdstip daarvan tusschen de jaren 1200 en 1400 en komt tot het besluit, dat het aan Barcelona moct worden toegeschreven (p. 24). Dit gevoelen komt overeen met dat van Sir TRAVERS TWISS, in zijne uitgave van een handschrift der Rooles d'Oléron in, *The black book of the Admiralty*, II, London etc. 1873. Op p. LXV van zijne *introduction* komt hij tot de slotsom, dat het Consulaat niet jonger dan 1340 kan zijn en dat dus CLEIRAC's bewering, dat de Rooles d'Oléron aan het Consulaat zouden ontleend zijn, onjuist is. Eveneens is natuurlijk de bewering van BOUCHER ongegrond, dat het Consulaat van het jaar 900 zou dateeren (in zijne vertaling: *le Consulat de la mer*, 1808). Het eerst wordt het Consulaat genoemd in de ordonnantie van Barcelona: *Sur la police maritime* van 1435; de oudste bekende druk is van 1494 eveneens te Barcelona. Eene Hollandsche uitgave, Italiaansche tekst met vertaling, gaf Abraham Westerveen, in 1704 te Leiden en in 1723 te Amsterdam gedrukt, onder den titel: *de goede Costuimen van de Zee*.

onwaarschijnlijk is, dat deze verzameling niet in eens, maar geleidelijk tot stand is gekomen ¹⁾. Het tweede gedeelte bestaat uit elf verschillende ordonnaties etc. van verschillenden datum tusschen 1340 en 1488.

Het Consulaat bevat geene regelen over bodemerij, daar de opsteller het waarschijnlijk als bekend onderstelde en ten opzichte daarvan het gemeene recht, d. i. het Romeinsche, als geldig aannam.

In chap. LXI en LXII (bij *Pardessus*) wordt den schipper vergunning gegeven, om, buitenslands zijnde en geld noodig hebbende om de reis voort te zetten, geld te leenen. Hierbij blijkt echter niet, of er al dan niet leening op den bodem bedoeld wordt. In Ch. CXCIV daarentegen, is het beginsel der bodemerij niet te miskennen. Nadat daarin de gevallen behandeld zijn, hoe de schipper moet handelen, wanneer een of meer der reeders weigeren hem geld te verschaffen om het schip uit te rusten en van het noodige te voorzien, wordt bepaald hoe de schipper elders, d. i. waar zich geen reeders bevinden, in geval van nood moet handelen. Wij laten de vertaling van *Pardessus* volgen:

„Cependant, si le patron se trouve en un lieu où n'y a point d'actionnaires, et que, n'ayant point de fonds communs du navire, il emprunte pour les causes expliquées ci-dessus, toute la

1) Sir TRAVERS TWISS, t. a. p. LV.

masse du navire doit payer l'emprunt, et aucun actionnaire ne peut s'y refuser. Mais, *si le navire se perd avant que l'emprunt soit remboursé, aucun actionnaire n'est obligé de rien payer à celui qui aura prêté, puisque le navire sera brisé et perdu.* Que ce prêteur prenne donc bien garde *comment il prêtera*, car l'actionnaire y perd assez, puisqu'il y perd sa part. Ainsi par cette raison, le prêteur ne peut rien demander aux copropriétaires du navire, parce qu'il doit prendre garde, comment il prêtera, et que, lorsque le navire est brisé, les actionnaires ne doivent rien payer." Iets dergelijks is te vinden in Ch. CC, voor het geval dat de reeders tegenwoordig zijn, terwijl daar verschillende regelen worden gesteld aan den *patron*, in geval hij het schip wil laten kalfaten (radouber).

Laat hij dit doen zonder toestemming der reeders, dan zijn deze niet gehouden hem de kosten te vergoeden, maar maakt het schip winst op die reis, dan mag de schipper daarvan de kosten afhouden. Gaat het schip verloren doch wordt er wat gered, dan mag de schipper dit tot zich nemen, totdat hij voor zijne onkosten betaalt is. Wat er daarna nog overblijft is voor de reeders.

In beide deze gevallen is de terugbetaling van het geleende of voorgeschotene afhankelĳk van het aankomen van het schip, terwijl de leening geschied is ten behoeve van het schip: beide kenmerken van de eigenlijke bodemerij. Toch is wederom op te merken, dat er nog van geen zelfstandig gevormd en

zoo ook genoemd bodemerij-contract sprake is. Daarvan vinden wij spoedig blijken in eene ordonnantie uit dezelfde stad herkomstig.

Bijna geen andere handelstad levert zooveel bronnen van het zeerecht op, als Barcelona. Zooals wij zagen, wordt ook de samenstelling van het *Consolato del mare* aan die stad toegeschreven, maar daarenboven zijn daar menigvuldige ordonnancies, reglementen en wat dies meer zij, op het stuk van handels- en zeerecht, uitgevaardigd ¹⁾.

De oudste daarvan is van 1258, vervaardigd, op last van Jacobus I van Arragon, door Bernard Cabrera. In 1340 werd eene ordonnantie uitgevaardigd, dezelfde die in alle oude uitgaven van het *Consolato* afgedrukt is, en welke zeer belangrijke bepalingen inhoudt ²⁾.

Ten opzichte van ons onderwerp echter worden wij door deze ordonnantie niet veel wijzer dan door het consulaat, daar wij gelijksoortige bepalingen vinden als die in bovengenoemde Ch. CXCIV en CC, echter in beknopter vorm en zonder den omhaal van gevallen en de gemoedelijke raadgevingen van het consulaat. Zoo bevat art. XXIV der ordonnantie het beginsel, dat een schipper in tegenwoordigheid zijner reeders en zonder hunne toestemming geen

1) PARDESSUS t. a. p. V. 321, v.

2) CAPMANY, *Codigo de las costumbres maritimas*, houdt het consulaat voor ouder dan de ordonnantie. PARDESSUS is van een tegenovergesteld gevoelen.

geld op het schip mag opnemen en dat in dit geval de geldschieter (prestador) geen rechten op die verbonden schoepsparten zal hebben ¹⁾.

Hetzelfde beginsel ligt ten grondslag aan de bepalingen van ch. CC en CXCV van het consulaat, waarin dan tevens de verschillende wijzen worden opgesomd, waarop de schipper bij weigering van de reeders geld zal kunnen krijgen, af anders tot verkoop van het schip of de aandeelen kan overgaan.

Wanneer wij een aantal ordonnanties, reglementen en privileges overslaan, vinden wij vervolgens in de *Ordonnance des magistrats de Barcelone sur la police maritime*, van 1435, eenige belangrijke bepalingen, die ons een keerpunt in de geschiedenis der bodemerij aanwijzen.

Hoewel ongetwijfeld de leeningen op schip en lading veelvuldig toegepast werden, waren de bepalingen daaromtrent, zooveel gebleken is, schaarsch, en waarschijnlijk langzamerhand onvoldoende geworden.

De weg om zich geld te verschaffen, aan den schipper opengesteld door bepalingen als van Ch. CXCV (p. 34) van het consulaat, en de hoogere rente, die de geldschieters mochten bedingen, maakten dit contract tot een verleidelijk terrein van mis-

1) „Ne aquell prestador no haja alguna obligació sobre les parts d'aquells personers, la on lo seu prestech diga que sia convertit en profit d'aquella nau ò leny ò altre vexell, si donchs no ú fá de expres consentiment d'aquells personers.” Bij PARDESSUS t. a. p., V. p. 361.

bruiken ¹⁾. Daarom hebben de vroede mannen van Barcelona het noodig geacht eenige maatregelen te nemen, deels van openbare orde, om die misbruiken tegen te gaan.

Ch. II der aangehaalde ordonnantie ²⁾ bepaalt, dat voortaan alle wissels en leeningen, genomen of gegeven op schepen en te hunnen gevare ³⁾, zullen moeten worden geconstateerd door openbare en authentieke akten, bij gebreke waarvan men noch betaling zal kunnen vorderen, noch zal kunnen executeeren. In die akten zal de schipper (patron) verklaren waartoe het geld noodig is, en die verklaring onder cede bevestigen. De boekhouder, die verplicht is mede aan boord te gaan, zal voorts van het gebruik der geleende penningen moeten aantekening houden in het scheepsjournaal. Indien de schipper en de boekhouder met wettige bewijsmiddelen mochten kunnen aantonen, dat een en ander noodig is geweest en ten nutte en bate van het schip is aangewend, dan zullen zij persoonlijk voor de wissels gehouden blijven, ook indien het schip naderhand mocht zijn vergaan.

1) In den *Guidon de la mer* Ch. XIX, art. 8 wordt ons o. a. het volgende misbruik medegedeeld. De schipper, zijn schip willende herstellen of uitrusten, neemt geld daartoe op. Echter meer dan hij noodig heeft, welk meerdere hij ten zijnen bate behoudt. Daarna laat hij het schip vergaan en betaalt natuurlijk niets terug.

2) PARDESSUS t. a. p. V. 487.

3) „Cambis ò prestechs donats ò fets à risch de navilis,” etc.

Het volgende hoofdstuk bepaalt, dat de aldus wettig bewezen overeenkomsten, die voor dezelfde onderneming en voor dezelfde noodzakelijke behoeften („les mêmes expéditions, nécessités et besoins”) gemaakt zijn, ook al verschillen zij van datum, gelijkelijk moeten worden geregeld, geëxecuteerd, en betaald uit de schepen waarop zij gesloten zijn, of uit hunne vracht en winst. En evenzoo, als er reden voor is, uit de goederen van den schipper of andere geobligeerden, pondpondsgewijs zonder voorrang van tijd of van recht, *comtant é compartint aquells cambis ó contractes à sou è à liura, sens prioriat de temps ne milloria de dret.*

Zoowel in de strekking van het contract, als in de beginselen waarop het steunt, is eene verandering te bespeuren. Was het vroeger een contract, dat uitging van den kapitalist om hooger en woeker te verwerven, het wordt in de ordonnantie uitsluitend beschouwd als een hulpmiddel voor den schipper om zijn schip uit te rusten en van het noodzakelijke voor de reis te voorzien.¹⁾ De toestemming van den beëdigden *boekhouder* (zie eh. I ord. van 1435) was daartoe noodig, maar de *schipper* sloot de overeenkomst „pour l'usage, les besoins et l'expédition des dits navires,” etc. De gevallen van aanwezigheid

1) *Patro* (patron) en *Mercader* (marchand) zijn de personen, die in de ordonnancies van Barcelona als de handelende personen in den zeehandel optreden en tegenover elkander staan. (Ch. XXII, régl. de procédure consulaire 1343. PARDESSUS V. p. 384).

der reeders in en van hunne afwezigheid van de haven, hetzij van uitrusting, hetzij de noodhaven, worden niet onderscheiden; maar er is ook geen reden voor, daar in beide gevallen de beëdigde schrijver of boekhouder zijne toestemming zal moeten geven, omdat hij verplicht is de reis mede te maken en dus steeds de reeders kan vertegenwoordigen.

Maar ook in het beginsel der rechtshandeling is eene opmerkelijke verandering waar te nemen.

De Atheners, die voor de geleende sommen de lading of het schip verbonden, verklaarden daarbij dat zij nog geen geld daarop hadden opgenomen en dat zij het daarna ook niet zouden doen ¹⁾. Ook bij de Romeinen en later in het statuut van Marseille was het verbodemde uitsluitend aan den geldschieder verpand. Daar kon dan ook nimmer sprake zijn van gelijke rechten of concurreerende schuldeischers op de verbondene zaak ten gevolge van verschillende overeenkomsten. In de ordon. van Barcelona zien wij integendeel het geval van meerdere geldschieders ondersteld en daarom ook hun rang bepaald, of liever, dat zij, die voor dezelfde onderneming geleend hebben, gelijk gesteld worden. Daarmede wordt inbreuk gemaakt op den regel in het pandrecht, dat de oudere panderecriteur den lateren uitsluit, en treedt in de plaats daarvan een gemeenschappelijk voorrecht, aan zekere groep van geldschieders op het schip of de lading gegeven, welk recht zij tot het bedrag en

1) Zie p. 8.

naar evenredigheid van hunne voorgeschoten sommen mogen uitoefenen.

Dat deze verandering niet in eens is tot stand gekomen, maar langzamerhand en ten gevolge van de behoeften van handel en scheepvaart een vaste gedaante heeft aangenomen, is waarschijnlijk. Het is de „Coutume originaire”, die hier in de ordon. van Barcelona wordt geformuleerd ¹⁾.

Voordat wij de toepassing dezer beginselen in het latere zeerecht beschouwen, willen wij nagaan wat in het Noorden van Europa in de bronnen te vinden is over bodemerij.

Wij laten daaraan eenige opmerkingen voorafgaan over eene andere bron, en wel over eene der meest merkwaardige, de zoogenaamde *Rooles d'Oléron* of *Jugemens de la mer*. Naar hun naam te oordeelen zijn zij afkomstig van het eiland Oléron, op Frankrijk's westkust gelegen, en zeer zeker zijn zij van een hoogen ouderdom. Merkwaardig zijn zij in hooge mate, niet alleen wegens hunne oudheid, maar ook van wege den belangrijken invloed, dien zij op andere zee-rechten hebben uitgeoefend. Want niet slechts aan de kusten der Atlantische zee, maar ook in de havensteden der Noord- en Baltische zee, waren zij geheel of gedeeltelijk in de zeerechten opgenomen, terwijl de koningen van Castilië kracht van wet aan hunne

1) FREMERY t. a. p. p. 252.

bepalingen gaven voor de havens aan de Middellandsche zee. ¹⁾

Hoewel over den tijd der samenstelling niets zekers te zeggen valt, is het niet onwaarschijnlijk dat zij in 1152, toen Guyenne en Oléron aan Engeland kwamen, en op last van Eleonore, weduwe van Lodewijk VII, opgesteld zijn ²⁾.

1) Sir TRAVERS TWISS, t. a. p., introd. p. XLVII.

2) Er bestaan drie verschillende gevoelens over de herkomst van de Rooles d'Oléron: vooreerst dat van CLEIRAC, dat ze nl. aan het Consulaat zouden ontleend zijn en op last van ELEONORE, Hertogin van Aquitanië, na een bezoek aan het Heilige Land, op het eiland Oléron zouden zijn uitgevaardigd. PARDESSUS t. a. p. I. 306 zegt, dat zij wel op het eiland Oléron bekend waren, maar niet van daar afkomstig en dat zij niet aan bekendheid met het Consulaat kunnen worden toegeschreven (zie boven p. 33 in de noot); ten tweede dat van LEIBNITZ, dat zij zouden zijn samengesteld op last van OTTO, Hertog van Saxon, terwijl hij Gouverneur van Aquitanië was, tijdens de regeering van zijn behuwbroeder RICHARD I van Engeland (de zoon van ELEONORE); ten derde dat van SELDEN, die van meening is, dat RICHARD I de Rooles zou hebben doen vervaardigen. (VERWER's dwaling, dat zij vertaald zouden zijn naar de Waterrechten van Damme en Westcapelle, is voldingend wederlegd door Mr. BIBEN, t. a. p. p. 244 v.) Deze meeningen worden uitvoerig beproven door Sir TRAVERS TWISS, die tot het laatste overhelt. Hij weerlegt daar het gevoelen van PARDESSUS (p. LII) maar betoogt met hem, dat het Consulaat niet ouder kan zijn dan 1340 en dus jonger dan de Rooles d'Oléron. Ook de vorm pleit voor dit gevoelen, wanneer men aanneemt, dat de laagste trap van wetgeving in den vorm van vonnissen of uitspraken, een volgende in de verzamelingen van Costumen wordt gevonden. (p. XLII.)

Het is eene verzameling van 23 artikelen in den vorm van vonnissen, waarin verschillende bepalingen over de rechten en verplichtingen van den schipper en van het scheepsvolk, over aanzeiling, over omslag bij avarij, etc. vervat zijn. De artt. eindigen allen met de woorden: „Et c'est le jugement en ce cas.”

Wat bodemerij betreft, vinden wij niets dan eene bepaling, die slechts tot gissingen kan aanleiding geven. Art. 1 geeft den schipper de bevoegdheid om, wanneer hij op reis behoefte aan geld heeft, het schip te verpanden, na de equipage te hebben gehoord ¹⁾. Het is echter niet opgelost of met die verpanding een bodemerij-leening bedoeld is, met de daaraan verbonden beperkte gehoudenheid des debiteurs. Pardessus ²⁾ geloofte het niet, hoewel hij er bijvoegt, dat de bodemerij ten tijde der samenstelling der Rooles d'Oléron wel bekend, doch weinig gebruikelijk was. Ook uit art. 23 der Rooles, waarin den schipper de bevoegdheid gegeven wordt om, buitenslands in nood zijnde, waren van zijne lading te verkoopen, put hij een argument, en o. i. terecht. Het is toch waarschijnlijk, dat de vrijwillige bodemerij, door de bepalingen van het Romeinsche recht en in

1), le mestre ne poet mye vendre la neef s'il n'a commandement ou procuracion des seignors: mès, s'il a mestier de despences, il poet bien mettre asquns des appareilz en gaigne par conseil des compaignons de la neef. Et ce est le jugement en ce cas.”

2) t. a. p. I. p. 324. 339.

dien vorm of in dien van het statuut van Marseille bekend en toegepast is geweest; betwijfeld mag het worden of de bodemerij uit nood gedurende de reis gesloten, veel toegepast werd. Immers levert een wegzeilend schip, dat onbekend is in de noodhaven, dat thuis behoort in een plaats, waarmede geene of geringe handelsbetrekkingen bestaan, een zeer twijfelachtige zekerheid voor den schuldeischer op. Slechts in die plaatsen, tusschen welke een aanhoudend verkeer wordt onderhouden, en waar min of meer vaste betrekkingen zijn aangeknoopt, zal de geldschieder in de eene plaats eenige kans hebben zijne schuldvordering en zijne rechten op het schip in de andere plaats te doen gelden. Waar dit niet het geval is, zal de schipper wel immer zijn toevlucht moeten nemen tot het verkoopen van een deel der lading, hetgeen hij later den eigenaar dier goederen zal moeten vergoeden.

In de vertalingen der *Rooles d' Oléron*, en zoo ook in art. 13 van het Wisbysche zeerecht, heet het in art. 1 dat de schipper in geval hij „te docne heeft van victualie, zoo mag hij de touwen wel versetten, met rade sijner schiplieden,” terwijl later in de ordon. van Philips II van 1563 ¹⁾, die onder den invloed der Oud-Hollandsche ordonnanties is tot stand gekomen, ook van dat „versetten” der touwen wordt gesproken. Dáárnevens echter van de bodemerij, en wel

1) C. II. Tit. van de schippers ende de coeplieden, art. 12.

als een middel, dat den schipper wordt gegeven, om slechts in het uiterste geval en als hij op geene andere wijze, ook niet bij wege van bodemerij, geld heeft kunnen krijgen, toe te passen. Het „versetten der touwen” is dus klaarblijkelijk iets anders dan het verbinden van schip of goed voor bodemerij-schulden.

Het komt mij om bovenvermelde redenen niet onwaarschijnlijk voor, dat met dit in pand geven van eenig scheepsraad een werkelijk achterlaten daarvan in handen van de geldschieters is bedoeld. Waarom zou ook anders alleen van het scheepsraad („asquns des appareilz”) gesproken zijn, en niet ook de bevoegdheid gegeven zijn om het schip zelf te verbinden?

Wij zullen weldra zien, waar en onder welke omstandigheden de beperkte gehoudenheid des geldopnemers ook toegepast is bij de leeningen uit nood door den schipper gesloten.

Hebben wij tot nog toe alleen het oog laten gaan over zeerechten uit de Middellandsche zee, en over eene verzameling, die aan Frankrijk's westkust tot stand is gekomen, wij moeten nu ook den blik noordwaarts wenden en nagaan wat wij daar opgeteekend vinden omtrent bodemerijen.

Daarna zullen wij terugkeeren naar Frankrijk, om te zien wat wij in den *Guidon de la mer* en in de daaruit ontstane „*Ordonnance de la marine*” van 1681 ten opzichte van ons onderwerp bepaald vinden. Wij scheiden die verzamelingen van de vorige, omdat waarschijnlijk ten tijde der samenstelling van den

Guidon, de handelsbetrekkingen wel zoo uitgebreid en het verkeer tusschen Noord- en Zuid-Europa levendig genoeg waren, om eene kennismeming van elkaars handelsgebruiken te mogen veronderstellen.

Van de zeerechten, die in het Noordelijk gedeelte van Europa, aan de kusten der Noord- en Baltische zeeën gebruikelijk waren, is er eene verzameling bijzonder bekend, het zoogenaamde *Wisbysche zeerecht*. Reeds Verwer had aangetoond, in zijne „Nederlants See-rechten”, dat deze verzameling niet oorspronkelijk was van de plaats die haar naam daaraan had gegeven. Hoewel het onder den weidschen titel van: „Dat hoogste ende oudste Gothlandsche waterrecht dat die ghemeene Coopliden ende die schippers geordneert ende ghemaect hebben tot Wisbij,” meermalen is gedrukt, is het niets dan eene compilatie.

Deze verzameling werd waarschijnlijk op het einde der 15^e eeuw bijeengebracht; de eerste uitgave daarvan is van 1505 te Kopenhagen, in de Neder-Saxische of platduitsche taal.

De zeer verklaarbare overeenkomst met Hollandsche gebruiken en misschien ook de duisternis, waarin de oorsprong van deze compilatie gehuld was, gaven haar ook hier te lande een groot gezag; maar tevens had dit een ongunstigen invloed op de uitbreiding en verspreiding onzer eigene zeerechten. Toeh is men door latere onderzoekingen er in geslaagd om

juist in de rechtsboeken onzer Hollandsche steden, voor een deel althans, den oorsprong van de bepalingen van het zoogenaamde Wisbysche zeerecht te ontdekken ¹⁾.

Bijzonder is dit het geval met het artikel, dat ten opzichte van ons onderwerp belangrijk is, nl. art. 40 (volgens de uitgave van Verwer). Immers behoort dit tot dat gedeelte der verzameling, dat aan eene oude Amsterdamsche ordonnantie is ontleend ²⁾.

Deze ordonnantie schijnt ongeveer in het midden der 14^e eeuw te Amsterdam, door kooplieden aldaar, te zijn gemaakt ³⁾.

De makers schijnen niet onkundig te zijn geweest van de in Zeeland en Vlaanderen bestaande zee-rechten, de zoogenaamde waterrechten van Damme

1) VERWER *Nederlants Seerechten*; MEYER, *De Historia legum maritimarum mediæ ævi celeberrimarum*. Gott. 1824; BIBEN t. a. p.

2) De geheele compilatie, zooals die bij VERWER is afgedrukt bestaat uit 72 artt.; daarvan zijn: artt. 1—12 uit het Lübeckse recht; artt. 13—16 uit de Waterrechten van Damme of eigenlijk uit de *Rooles d'Oléron*; artt. 37—70 uit de ordonnantie van Amsterdam, onder het opschrift: „Dit is die ordonnancie die die scippers ende coopluden met malcanderen begheren van scipsrecht²²”; artt. 71 en 72 weder uit het Lübeckse recht. BIBEN t. a. p. 237.

3) Het oudste handschrift is waarschijnlijk dat bij WAGENAAR, in zijne *Beschrijving van Amsterdam*, in de Bijl. op het IV^e Dl. III L^a A uit het eerste *Stadts Privilegieboek* afgedrukt, en dat hij meent daarin in het laatst der 14^e eeuw te zijn ingeschreven. BIBEN t. a. p. 470.

en van Westcapelle, die door het later onderzoek zijn gebleken niets anders te zijn, dan eene vertolking der oude Fransche vonnissen van Oléron. Dit kan o. a. blijken uit de genoegzaam gelijklopende artikelen 35 en 41 (in Verwer's uitgave van het Wisb. Zeerecht), zijnde artikel 35 het 23^{ste} van de waterrechten van Damme en art. 41 het 5^{de} van de Amsterdamsche ordonnantie. Tevens kan men daaruit affciden, dat in Amsterdam en in de andere steden van Holland en aan de Zuiderzee, die deze ordonnantie tot de hare maakten — zooals Dordrecht, Enkhuizen, Stavoren e. a. — het oudere Zecuwsche of Vlaamsche recht niet aangenomen was, omdat toch in dat geval niet dezelfde bepalingen in beide rechten zouden zijn opgenomen.

Maar vooral heeft de handel met de Oostzee invloed op de bepalingen der ordonnantie gehad. In 1370 of iets vroeger werd Amsterdam opgenomen in het verbond der Hansesteden, en het is bijzonder van de scheepvaart naar het Noorden dat in de ordonnantie sprake is. Wij vinden dan ook verscheidene eensluitende bepalingen in de rechten van Hamburg en Lübeck, alsook in die der andere Hanse steden¹⁾.

Ook in de Amsterdamsche ordonnantie is, zooals wij zagen, van geldopneming door den in nood verkeerenden schipper sprake, en wel in twee verschil-

1) Zie BIBEN, t. a. p. 483v., waar talrijke voorbeelden worden opgesomd.

lende gevallen. De artt. 4 en 5 zijn daaraan gewijd. Art. 5 (het art. 23 der *Jugemens d' Oléron*) behelst het geval dat de schipper, buitenslands geen geld kunnende krijgen, voor zijn noodruft van der kooplieden goed neemt, zonder met den koopman (eigenaar van die goederen) eenige overeenkomst daarover aan te gaan.

Het andere geval, in art. 4, is, dat de schipper goed uit de lading aanspreekt om daarvan geld te maken, onder beding, dat hij dit van den *medevarenden* eigenaar ¹⁾ ontvangt *op den bodem*, hetgeen zeggen wil, onder verband van het schip. De overeenkomst, die hij dienaangaande maakt, wordt onder het zegel van den schipper gesloten.

Wat ons nu in art. 4 ²⁾ der *Amsterdamsche* ordonnantie zoo merkwaardig voorkomt, is die zinsnede, waarin aan deze door den nood gedrongen

1) VERWER, *Nederlants See-rechten*. Amst. 1711. p. 45.

2) „Item. Een schip scilt van Amsterdam of van anderen steden waer dat het is; een schipper is ten agteren ende verkoopt gooc op den bodem; hij is schuldig *soo verre die bodem soo veel te lande brengt*, dat te betalen aen de eerste markt daer hij aenkomt, binnen veertien dagen daer na: ende dat sal hij betalen tusschen den minsten en den meesten. Ende waer 't dat de schipper den koopman niet vernoegede, ende hij dat schip verkochte, ende eenen anderen schipper in 't schip settede, zoo mocht die koopman dat schip binnen jaer en dag aanspreken en sijn geld daer aen socken, gelijkerwijs of hij daer tegenwoordig waere. Ende dat sal hij betoogen met des schippers segel; soo mag hij daer niet tegen seggen”.

leening van den schipper het karakter van bodemerij wordt gegeven. Zooals wij immers gezien hebben zijn er ook in andere zeerechten de sporen te vinden van de leening, die de schipper gedurende de reis en ten behoeve daarvan mag sluiten, welke leening hij om der wille van het crediet met eene geheele of gedeeltelijke verpanding van het schip mocht verzekeren.

Deze beschikking over het hem toevertrouwde schip — altijd wanneer hij daarvan geen eigenaar was — lag oorspronkelijk buiten de grenzen van zijn mandaat, en moest hem dus, wilde hij daarvoor niet persoonlijk aansprakelijk zijn, uitdrukkelijk worden toegestaan.

Zoolang hij zich nu echter nog bij zijne lastgevers, de reeders, bevindt, kan hij zich met deze, daarover verstaan en zal hij volgens de daarvoor gestelde wettelijke bepalingen (voor zoover daarvan niet door de contractueele bepalingen der reederij is afgeweken) moeten handelen ¹⁾. Maar wanneer de schipper op reis is en aan „gene zijde des zees” ²⁾ gekomen, dan behoort hij „in cas van grooten noot” eene buitengewone bevoegdheid te hebben.

1) Werkelijk zijn in de meeste zeerechten voor die gevallen regelingen vastgesteld, zooals in Ch. CXCIV van het Consolato del mare; in art. XXIV ord. van Barcelona van 1340; in art. 65 van het Wisbysche Zeerecht (bij VERWER t. a. p.). Zie ook v. KAMENBORN, Europäisches Seerecht, III. § 198. p. 265.

2) DE GROOT, Inleyding III. 20. §. 47: „dat is voorbij de engte van Doveren, ofte door de Zond.”

Deze beginselen vinden wij voor het Rom. recht uitgedrukt in l. 1 sq. D. de exerc. act. (XIV. 1.) *Igitur praepositio* (magistri) *certam legem dat contrahentibus* (l. 1 §. 12); terwijl l. 7 D. eod. in 't bijzonder de vraag behandelt, of de geldschieder altijd en voor de geheele som van het door den magister navis geleende met zijne actio exercitoria met vrucht tegen den reeder zal kunnen ageeren, of in hoeverre hij daarvoor moet bewijzen dat er *necessitas*, noodzakelijkheid tot leenen, bestond. De slotsom van het subtiel behandelde geval is: *in summa aliquam diligentiam in ea creditorem praestare debere*.

Toch zullen de uitspraken der Romeinsche rechtsgeleerden en hunne fijn uitgesponnen beslissingen tot vele excepties hebben aanleiding gegeven, die vooral den schippers en die met hen handelden lastig zullen geweest zijn. Vandaar is waarschijnlijk reeds in de vroegste zeerechten aan dit deel van het Rom. recht gederogerd door bepalingen als die, welke wij reeds hebben aangetroffen in art. 1 der Roodes d'Oléron: dat de schipper voldoende verantwoord is voor het in pand geven van het schip, indien hij slechts zijne equipage heeft geraadpleegd, en daaruit van de noodzakelijkheid der loening blijkt. Eene bepaling die in alle zeerechten van lateren tijd is overgenomen ¹⁾.

Bij het bespreken van deze leeningen in geval van

1) O. a. art. 372 W. v. K.

nood, door den schipper gedurende de reis, bleek echter tot nog toe niet (uitgenomen misschien in het Consolato del mare ch. CXCI^v) ¹⁾ van de beperkte gehoudenheid des reeders: „*tot zooverre die bodem zooveel te lande brengt*”. Van waar, zoo vragen wij, die zinsnede, die zoo juist en eigenaardig de geldleening tot bodemerij maakt?

In de oudste zeerechten van het Noorden, de stadrechten van Lübeck van 1240 ²⁾ en 1299, in het oudste *Hamburgische Schiffrecht*, dat vermoedelijk van vóór 1270 dateert ³⁾, wordt niet over bodemerij gesproken. Maar in beide rechten (het Lübeckse van 1299 volgt dat van 1240) vinden wij in het stuk van betaling van vracht genoemde uitdrukking gebezigd.

In het genoemde Hamburgsche zeerecht wordt in art. XIII bepaald dat, wanneer er schipbreuk is maar er *zooveel te land komt* als de vracht bedraagt, de schipper zich daaruit zal kunnen betalen ⁴⁾.

1) Zie pag. 34.

2) PARDESSUS, t. a. p. II. p. 527. 3, zegt dat in art. 140 van den codex van 1240 (moet waarschijnlijk zijn art. 146 of art. 140 van den codex II. 147) het beginsel wordt uitgesproken dat iedereen geld tegen bodemerij op zijn eigendom mag opnemen. Dit is minder juist, daar er alleen van een verpanden van het schip wordt gesproken, onder het opschrift: „Van Weddeschatte dat recht.”

3) LAPPENBERG, Die älteste Stadt- Schiff- und Landrechten Hamburgs. Hamburg, 1845. Einl. CXXXVII.

4) LAPPENBERG, t. a. p. p. 79, „So wor so ein schip tobricht, unde komt mit dheme brokenen schepe also vele to lande, also dhe vracht wert is: dar scal de schiphere sine vracht afnemen.”

In het Lübeckse recht van 1240 vinden wij in art. CCXXII, met het opschrift: „Van gude dat to lande kumt van schep broken”, eene dergelijke bepaling ¹⁾).

Het zou evenwel gewaagd zijn, uit de overeenkomst van deze uitdrukking in het vrachcontract met het formulier, dat later in de bodemerij-contracten gebruikelijk werd: „sooverre dese voorschreven bodem sooveel te lande brengt” ²⁾, ook tot de herkomst van het daarin uitgedrukte beginsel te besluiten, en daaruit de slotsom af te leiden: het beginsel der beperkte gehoudenheid is oorspronkelijk van Lübeck of Hamburg, en vandaar in onze zeerechten overgegaan.

Vooreerst toch is er een groot verschil tusschen de vrachtovereenkomst tusschen den schipper of reeder en den koopman, en de geldleening, die de schipper sluit met den geldschietter, hij moge de koopman zijn, wiens goederen in het schip zijn geladen ³⁾, of een ander. Het eenige punt van vergelijking is, dat bij beide contracten een recht op de zaak die de overeenkomst betreft (of het voorwerp van de overeenkomst is) kan bestaan, tot verzekering van de rechten des crediteurs. De ingeladen goederen zijn den schipper voor zijne vracht, de bodem wordt den geldschietter voor het geleende verbonden.

1) J. F. HACH, Das alte Lübische Recht. Lübeck, 1839. p. 363.

2) BIBEN, t. a. p. p. 484.

3) Zooals art. 4 der Amst. ord. onderstelt.

Voorts bestaat er groote onzekerheid omtrent den tijd, waarop en de bronnen waaruit de oudste Noord-sche zeerechtsboeken ontstaan zijn. ¹⁾ Van de handelsbetrekkingen der Hamburgers met Noorwegen, Engeland, Holland, Vlaanderen, maar vooral ook met Utrecht ²⁾, blijkt reeds uit oorkonden van 1224 en volgende jaren. Ook zijn er sporen van scheepvaart door het kanaal naar la Rochelle te vinden, hoewel het twijfelachtig is of deze direct van Hamburg dan wel naar Vlaanderen en van daar naar Frankrijk ondernomen werd. Maar daarenboven rijst bij het lezen van de artt. I en II ³⁾ het vermoeden, dat een deel der bepalingen van dit ältere Schiffsrecht aan de autonomie der Utrechtsche Hanse haren oorsprong te danken hebben en later in Hamburg zijn bekrachtigd.

Genoeg om te doen zien, dat de bepalingen, die wij in de oude rechtsboeken der Hanse-steden aantreffen, niet noodwendig alleen aan de handelsgebruiken

1) Van het ältere Hamburger Schiffsr. weet men alleen met zekerheid dat het ouder dan 1270 is. LAPPENBERG, t. a. p. Einl. §. 15.

2) De artt. XVII—XIX van het Hamburgsche *ältere Schiffsrecht* hebben speciaal het oog op den handel met Utrecht gericht.

3) Art. I. To Utrecht scal iewele use borghere gheven III sol. trechtis to hanse.

Art. II. To Utrecht binnen der stat scal men dhe hanse holden; also scal man och to Ostkerken in Vlanderen dhe hanse holden, unde anders nerghene, de olderman ne leeghe se anderswor mit der hansebrodere rade.

dier steden haren oorsprong te danken hebben, en dat het zeer moeielijk is na te gaan, in welke mate en in welke richting de oudste bronnen van het zeerecht invloed op elkaar hebben uitgeoefend.

Doch hoewel wij in onze Amsterdamsche ordonnantie vroeger dan in de rechten der Hanse-steden het beginsel en de toepassing der eigenlijke bodemerij juist vinden uitgedrukt, mogen wij daarom niet aannemen dat het daar toen nog onbekend zal zijn geweest¹⁾. Wel ontbreken ten eenenmale in de oudste rechtsboeken van Hamburg en van Lübeck en in de eerste recessen der Hanse bepalingen omtrent de practijk der bodemerij, maar uit de talrijke verbodsbepalingen in de latere recessen blijkt veeleer, dat zij veelvuldig in gebruik was, maar tevens gevaarlijk geacht werd. Zelfs vinden wij reeds in het Lübecksche Recht²⁾ een verbod onder het opschrift: „Nemand schall boddemen,” waarin bepaald wordt, dat de eene helft van het opgenomen geld aan de Hanse-steden, de andere aan de stad of aan den koopman, waar het schip komt, zal verbeurd zijn en dat de schipper zelf een mark goud boete zal betalen etc. Dáár reeds wordt er dus als over eene bekende zaak over gesproken.

Het Hanse-reces van 1418 heeft in art. 4 hetzelfde verbod overgenomen, terwijl in de recessen van 1434, art. 4, en van 1447, artt. 14 en 19, den schipper wordt

1) v. KALTENBORN t. a. p. II. § 192.

2) Bij HACH t. a. p. IV. 22.

verboden bodemerij tot uitrusting van het schip te nemen, ¹⁾ waarmede dus implicite de bevoegdheid des schippers om buitenslands geld op te nemen erkend werd. Uitdrukkelijk wordt dit gedaan in de recessen van 1591, art. 58, en van 1614, T. VI, art. 2, waar alléén in geval van schade en nood den schipper wordt toegestaan geld op bodemerij op te nemen, als hij buitenslands is en zich met zijne reeders niet kan verstaan. Ten strengste wordt tevens het verbod herhaald, om geld op te nemen ter plaatse waar de reeders tegenwoordig zijn, uitgenomen in geval één hunner weigert tot de uitrusting bij te dragen (1591, art. 55, 56 en 57; 1614 T. VI, artt. 1 en 3.)

Niettegenstaande deze verbodsbepalingen komen reeds in 1432 bodemerijbrieven voor ²⁾

Wij mogen derhalve veilig aannemen, dat de bodemerij in de Hanse-steden niet onbekend was.

De eigenaardigheden van het Duitsche pandrecht leiden er veeleer toe te gelooven, dat de eigenlijke bodemerij in het Noorden van Duitschland haren eigenaardigen vorm heeft gekregen en zich van daaruit ook elders heeft gevestigd.

De bronnen van dit pandrecht vinden wij in de stedelijke rechtsboeken der middeleeuwen ongeveer in den tijd, toen, met het tot stand komen van het

1) „Dat niemand schall boddemen dat schip uth to redende.”

2) LAPPENBERG t. a. p. p. 308. 6.

Hanse-verbond, ook de handel een grooten omvang had verkregen en waarin wij van de eerste zee-rechten voor die streken melding gemaakt vinden ¹⁾. Het ontwikkelde zich in de 13^e eeuw in de groote handelsteden, vooral ook om het grondbezit tot vermeerdering van crediet aan te wenden ²⁾.

Om dit verband of liever den oorsprong der bodemerij uit het Duitsche pandrecht aan te toonen, moeten wij een oogenblik hierbij stilstaan.

Vooraf dient echter de opmerking te gaan, dat wij hier niet te doen hebben met een afgerond systeem, zooals dit van het Romeinsche pandrecht kan worden gegeven, maar dat het pandrecht zich in Deutschland vóór de invoering van het Romeinsche recht uit geheel zelfstandige beginselen heeft ontwikkeld. Vandaar dat wij het onder zeer uiteenloopende vormen aantreffen, naar gelang het aan verschillende maatschappelijke behoeften moest voldoen ³⁾. Natuurlijk werd daarop weder door de locale toestanden aanmerkelijke invloed

1) De Lübecksche en Hamburgsche rechten met hunne dochterrechten zijn de voornaamste bronnen, terwijl ook het Goslarsche, Frankfortsche en andere rechten bijdragen leveren.

2) v. MEIBOM, *das Deutsche Pfandrecht*. Marburg, 1863. p. 407.

3) v. MEIBOM, t. a. p. onderscheidt: die *Satzung* als Strafgeding, als Tauschgeschäft, als Anweisung von Executionsgegenständen. Tegen deze verdeeling valt wel een en ander aan te merken, zooals blijkt uit STORBE II. § 106, noot 11, speciaal tegen het bestaan eener categorie van de *Satzung* „als Strafgeding.”

uitgeoefend; zoo zien wij b. v. verschillende toepassingen in de steden en op het land ¹⁾. De vormen waaronder het Duitsche pandrecht voorkomt, zijn zoo uiteenlopend, dat men er van heeft afgezien een algemeen begrip of type vast te stellen. „Es würde dadurch eine theoretische Abstraction in dasselbe hineingetragen, von welcher die Quellen keine Spur enthalten” ²⁾.

Eene hoofdonderscheiding, die gemaakt moet worden, is die tusschen het genomen en het gegeven pand.

Het eerste was Pfändung, het tweede Satzung; het eene pand heette Pant, het andere Wedde ³⁾, doch werd ook voor beiden het woord pand gebruikt. Over de Pfändung vindt men in de oude Frankische en Saksische wetten regelen, die noodzakelijk waren omdat het een ingrijpen in het vermogen des schuldenaars tegen zijn wil geldt ⁴⁾. De Satzung had eene wettelijke regeling minder noodig, daar zij door overeenkomst werd tot stand gebracht.

Men onderscheidt de Satzung in eene *ältere* en in eene *neuere* bij de eerste waarvan het pand den

1) STOBBE, Handb. d. deutschen Privatr. II. § 107. p. 272, 280.

2) v. MEIBOM t. a. p. p. 31.

3) PFAND, pant. a. v. paner = rooven, wegnemen; pannus = afgerukt gedeelte, vandaar pand = portio, segmentum.

WEDDE a. v. vida, witu, ich wite = te zamen binden, aanknoopen, verbinden.

4) De Pfändung is te vergelijken met het *pignus praelorium* en het *pignus in causa iudicati captum*.

schuldeischer in bezit gegeven, om hem tevens het genot daarvan te verschaffen; terwijl bij de tweede de schuldenaar meestal in het bezit bleef. De eerste was gebruikelijk bij het in pand geven van gronden, de tweede meer in de steden voor gebouwde panden.

Aan de Pfändung nu sluit zich die vorm der nieuwere Satzung aan, waarbij de schuldenaar voorwerpen aanwijst, die de schuldeischer zal mogen executeeren, in geval hij (schuldenaar) in gebreke bleef zijn schuld te voldoen. Deze ter executie aangewezen voorwerpen bleven gewoonlijk in het bezit van den schuldenaar. Het doel van deze „Satzung als Anweisung von Executions-Gegenstände" was dan ook om, zonder dat er eenig vermogensbestanddeel van den schuldenaar in het vermogen van den schuldeischer overging, een bestaande schuld te verzekeren. De overeenkomst moest de tusschenkomst van de overheid vervangen en een deel der formaliteiten van het gerechtelijk genomen pand overbodig maken ¹⁾.

Niet alleen van onroerende maar ook van roerende zaken was Satzung mogelijk ²⁾. Alles wat een geschikt voorwerp ter executie was, kon daartoe

1) v. MEIBOM t. a. p. 402 v. Op p. 403. „Die Satzung (als Anw. etc. nl.) gewährt dem Gläubiger zur Sicherstellung seiner Forderung an einem Gegenstände diejenigen Rechte, welche er gehabt haben würde, wenn dieser Gegenstand für ihn im Exekutionswege als Pfand genommen worden wäre." Reeds in het contract bij DEMOSTHENES (zie pag. 8) is iets dergelijks te vinden.

2) Volgens MEIBOM. t. a. p.

aangewezen worden; de schuldeischer werd dan gezegd daarop „*respectum habere*”.

Waren roerende zaken als voorwerpen ter executie aangewezen, terwijl zij in handen van den schuldenaar bleven, dan gaf dit inderdaad slechts geringe zekerheid aan den schuldeischer, daar deze tegen derden krachtens het „*Hand muss Hand wahren*”, weinig in te brengen had¹⁾. Daaraan werd te gemoet gekomen door de medewerking van den magistraat bij deze *Satzung* (die immer eene bekentenis van de schuld bevatte), welke medewerking *probandi causa*, om het bewijs der schuld te vergemakkelijken, geen vereischte tot de geldigheid was²⁾.

Door deze aanwijzing van eenig voorwerp was waarop de schuldeischer zijn schuld zou kunnen verhalen, werd de bevoegdheid des schuldenaars ten opzichte daarvan aanmerkelijk beperkt. Hij mag die zaak niet vervreemden, noch als leen, noch als pand, noch als erfenis, hij mag haar niet verhuren, en wanneer het eene roerende zaak is, die in zijn bezit gebleven is, ook niet op eene andere plaats brengen, noch haar door specificatie veranderen. Het verkoopen wordt als diefstal beschouwd.

In die beperkte beschikkingsbevoegdheid van den schuldenaar is de zekerheid van den schuldeischer gelegen, want deze krijgt geen zakelijk recht op het

1) STOBBE, t. a. p. § 154, 3.

2) Volgens MELBOM p. 419.

bij de *Satzung* aangewezen pand ¹⁾. Wanneer dus het pand in het bezit van den schuldenaar gebleven was en deze vervreemde het, dan kon de schuldeischer zijn pandrecht tegen derden niet doen gelden. Wel kon hij binnen jaar en dag vorderen dat de vervreemding ongedaan zou gemaakt worden en het pand weder bij den debiteur zou terugkeeren ²⁾.

Was het pand aan den schuldeischer overgegeven, zooals bij de *ältere* *Satzung* gebruikelijk was, dan werd hij in het bezit daarvan beschermd en had tegen iedereen derden bezitter, die het tegen zijn wil had verkregen, eene vordering tot teruggave.

Maar tevens is ook de schuldeischer in zijn vorderingsrecht beperkt, daar hij zijn schuld alleen op het aangewezen voorwerp kan verhalen; ten minste zoolang hij niet getracht heeft dit te doen, mag hij op geene andere wijze zijn recht tegen den persoon des schuldenaars of tegen de borggen doen gelden ³⁾.

Oorspronkelijk schijnt het gebruikelijk te zijn geweest, dat de schuldeischer, wanneer de schuldenaar

1) v. MEIBOM t. a. p. p. 437.

STOBBE " § 107, 4.

2) Dit was Maagdenburgsch recht: volgens het *Brünner Schöffenbuch* kreeg de crediteur, wanneer de debiteur het pand vervreemde, een recht, om onmiddellijk betaling van den debiteur te vorderen, maar kon hij het pand niet onder derden volgen. STOBBE t. a. p. p. 276.

3) v. MEIBOM t. a. p. p. 421 v.

niet betaalde, den eigendom van het pand verkreeg; later moest het verkocht worden en werd de schuldeischer uit de opbrengst betaald, terwijl het overschot aan den pandgever bleef. Maar indien het pand niet toereikende was, dan was er in sommige stadrechten bepaald, dat dit door den schuldenaar niet zou behoeven aangevuld te worden, „umbreke eme ook wat, de schade is sijn.”

Dit wordt o. a. uitgesproken in het Hamburgsche stadrecht van 1270 (I. 14.), in het Lübecksche Recht (III. 255.) en in het Stadcr recht (I. 10.). Of het echter de gemeenrechterlijke regel is geweest, wordt betwijfeld ¹⁾. Immers is in vele bronnen het tegendeel bepaald, en gingen later ook Hamburg en Lübeck tot het tegenovergestelde beginsel over ²⁾.

Toch is het opmerkelijk, dat dit beginsel, al zij het dan ook in de eene plaats langer dan in de andere, gegolden heeft en juist in de steden, waar, nevens het Landrecht, ook het Zeerecht zijne bakermat had. Op hoogst merkwaardige wijze heeft het zich niettegenstaande den invloed van het Romeinsche recht op eene enkele plaats weten te bewaren, nl. in Dantzig, waar het zelfs in een willekeur van 1597 nog wordt uitgesproken, ja zelfs in eene van 1761. De

1) v. MEIBOM t. a. p. 425. STOBBE, § 107, II. 6 zegt, dat de *oudere* vorm de beperkte gehoudenheid meebracht, de *jongere* ook verder verhaal toeliet.

2) Hamburger Stat. 1292 C. X. „Umbreke eme och wat, dhat scal eme dhe voldon, des dat goet oder dat erve was.”

overeenkomst in de beginselen van dit pandrecht (zij het ook exceptioneel of primitief), met het beginsel der beperkte gehoudenheid van den bodemerijncmer, heeft er toe geleid het laatste uit het eerste te verklaren en daaraan vast te knoopen ¹⁾.

Inderdaad is dit niet moeielijk, bij eene nadere beschouwing van het pandrecht op schepen toegepast, waarvan talrijke voorbeelden in de bronnen gevonden worden ²⁾. Zoowel bij de *Satzung* van onroerende goederen, als bij het in pand geven van roerende, (*essende Pfänder* of *Kistenpfand* of *Schreinpand*) vinden wij verschillende opvattingen omtrent de gehoudenheid des schuldenaars. Volgens de eene is, zooals wij zagen, diens geheel vermogen voor de schuld aansprakelijk en wordt het pand den schuldeischer

1) Dr. EHRENBURG t. a. p. p. 182, definieert het bodemerijcontract als: „ein Darlehensvertrag unter vertragsmäsziger Anweisung van Executions-Objecten“ en voegt daarbij: „wie er sich anomal und unseren heutigen Rechtsideen wenig entsprechend, daher auch im Ganzen ohne grosze praktische Bedeutung, aus dem alten Rechte herübergerettet hat in unsere moderne Zeit.“

2) STOBBE. t. a. p. II § 154 p. 628 en § 106. De quaesties over het al of niet voorkomen van een pandrecht op roerende zaken, zonder overgave van het pand (hypotheek) aan den schuldeischer, en de vraag of en in welken vorm de neuere *Satzung* ook voor roerende goederen bestond, behoeft ons niet bezig te houden, daar schepen ook toen meestal met onroerende goederen werden gelijk gesteld, (STOBBE § 154 p. 626), en er geen twijfel bestaat dat zij zonder overgave aan den schuldeischer verpand konden worden.

gegeven om zich bij voorkeur boven andere schuldeischers daaruit te voldoen. Volgens de andere echter is de schuldenaar alléén door het gegeven pand en ten opzichte daarvan verbonden, en werd er een uitdrukkelijk beding vereischt, om hem ook verder persoonlijk en in zijn overig vermogen aansprakelijk te maken. De laatste opvatting schijnt in 't algemeen de oudste te zijn geweest ¹⁾).

Als een gevolg daarvan droeg ook de schuldeischer het gevaar van het pand, en behoefde de schuldenaar, wanneer dit vermindering had geleden of zelfs geheel te niet was gegaan, niets te vergoeden. De schuldeischer verkreeg bij gerechtelijke uitspraak den eigendom, indien de schuldenaar het pand niet wilde inlossen en moest zich tevreden stellen met hetgeen het overschot opleverde, maar behoefde ook het meerdere dan de waarde der bestaande schuld niet aan den schuldenaar uit te keeren. Wilde de schuldenaar het gegeven pand inlossen, gesteld dat het in het bezit van den schuldeischer was, dan moest deze alle schade daaraan toegebracht goed maken en niet alleen voor zijne *culpa*, maar ook voor *casus* was hij aansprakelijk.

Volgens de latere bronnen is hij slechts voor zijne *culpa* gehouden.

Terwijl ook roerende goederen, zonder overgave aan den schuldeischer, als pand gegeven werden, was dit bij onroerende zaken, bij de *neuere* *Satzung*, de

1) STOBBE t. a. p. p. 623.

gebruikelijke vorm. De schuldenaar bleef daar in het genot en in het gebruik dier panden. Vooral bij de verpanding van schepen had dit eene practische strekking, daar de schuldenaar door de overgave van zijn schip zich veelal van zijne inkomsten beroofd zou hebben gezien. Daar echter bij in pandgeving zonder overgave aan den schuldeischer de zekerheid voor dezen, zooals wij zagen, betrekkelijk gering was, werd daaraan op verschillende wijzen te gemoet gekomen. Het Hamburger Stadtrecht van 1270 (L. 13) bepaalde, dat schepen voor den raad moesten verpand worden. Voorts liet men den schuldenaar beloven, dat hij het schip vóór de betaling der schuld niet zou verkoopen of weder verpanden.

Merkwaardig is eene bepaling van het Lübecksche recht (bij Hach II. 147) onder het opschrift: „Von Weddeschatte dat recht”. Indien iemand in Lübeck zijn schip verpand, er daarna mede wegzeilt en het elders verkoopt, dan houdt het op pand te zijn, zoodat de pandschuldeischer het buiten Lübeck niet in beslag zal kunnen nemen; komt het echter terug, dan herleeft het pandrecht. Daarmede wordt aan dit pandrecht een zakelijk karakter gegeven, dat overigens aan het Duitsche pandrecht vreemd is, en dat daaraan eerst na de invoering van het Rom. recht werd toegekend. De vorm, waarin deze uitzondering is gekleed, nl. die van het te niet gaan en weder herleven van het pandrecht, is wellicht alleen aan de onmogelijkheid eener executie in het buitenland te danken.

Evenals bij de *ältere Satzung* het pand maar ééns kon verbonden worden, daar het den schuldeischer werd gegeven, om hem tevens het genot daarvan te verschaffen; hield men aan dit beginsel ook bij de *neuere Satzung* een tijd lang vast; maar later werd het gebruikelijk om meer dan één pandrecht op dezelfde zaak te geven, dan echter altijd voor de meerdere waarde (*residuum*), die het pand had. Het was dus niet bevreemdend meer dan eenmaal een schip tot onderpand te doen strekken.

Natuurlijk zal er dan ook sprake kunnen zijn van voorrang tusschen de verschillende crediteuren, maar aanvankelijk schijnen daaromtrent geene vaste beginselen te hebben bestaan ¹⁾. Het Duitse recht kende geene algemeene stilzwijgende of wettelijke pandrechten; elke pandrecht werd door overeenkomst of door gerechtelijke tusschenkomst gevestigd; zoo had men dus niet te doen met de rangregeling van verschillende groepen van crediteuren, maar bepaalde zich de strijd telkens tot twee schuldeischers, die, op hetzelfde voorwerp rechten willen doen gelden, tot eene beslissing moesten komen over den voorrang. ²⁾ Terwijl in 't algemeen de regel gold dat de oudere pand-crediteur bevoorrecht is boven den jongeren, konden er echter motieven zijn om een andere rangorde in acht te nemen ³⁾. Een

1) STOBBE p. 274.

2) v. MEIROM p. 445 v.

3) STOBBE p. 275.

dier motieven was o. a. aanwezig, wanneer de eene crediteur de voldoening van den anderen had mogelijk gemaakt, zooals b. v. wanneer deze latere kosten gemaakt had tot behoud of herstel van het executievoorwerp ¹⁾. Wanneer in geval van nood door een schipper geld op een reeds verpand schip was opgenomen en het schip daarvoor ten tweeden male verpand was, dan was het dus ook volgens het Duitse recht billijk, dat de latere schuldeischer voorrang zou hebben boven den vroegeren.

Het Duitse pandrecht, in eene zijner oorspronkelijke vormen toegepast op schepen, levert ons het bodemerij-contract met zijne eigenaardigheden, zooals die zich tot op den tegenwoordigen tijd hebben bewaard. De Noordsche bodemerij moet dus werkelijk haren oorsprong hebben gehad op nationalen bodem buiten den invloed van vreemd recht. En hoewel wij het eerst daarvan uitdrukkelijk melding vinden gemaakt in eene Hollandsche ordonnantie, kunnen wij, ook om bovenvermelde redenen niet twijfelen, of het een uitvloeisel is van het Duitse pandrecht.

Opmerkelijk is het voorts, dat het artikel der Amsterdamsche ordonnantie, later als art. 40 in het Wisbysche zeerecht opgenomen, waarschijnlijk uit die verzameling in de Hamburgsche Stadsrechten van 1497, art. 4, en van 1603, II, t. 14, art. 7, nagenoeg woordelijk is overgenomen.

1) v. MEIBOM p. 453.

De naam „bodemerij”, waarin het eigenaardige van deze leening is uitgedrukt, nl. dat zij op den *bodem* gevestigd is, wijst ook op een Noordelijke herkomst ¹⁾ en tevens op een der oorspronkelijke verschilpunten met de andere leeningen op het schip of de lading, die onder den naam van *foenus nauticum*,

1) Duitsch: Bodmerei of Bodmery; Engelsch: bottomry; Zweedsch: Bodmeri; Deensch: bodmerie; Oostfriesch: bodmeré, bodmerei, Nederl.: bodemerij „Das Wort selbst leitet sich nicht direct von „*Bodem*” (Boden, Schiffsboden, bz. das Schiff selbst cf. Grimm u. a.) ab, sondern entweder von dem in den Hanse-Städten gebräuchlichen, mnd. (s. Seh. u. L.) *bodemen*, *boddemen* (auf den Boden od. Kiel eines Schiffes, d. h. auf Schiff u. Ladung leihen) od. von einem Subst. *bodemer*, *boddemer*, welches Wort möglicherweise früher den Bodcnleger, Kielleger oder Gründer u. Erbauer (cf. bei Grimm „*bodmer*” *tabulator*) bezeichnete, so dass das Wort „*bodmeré*” (gebildet wie *angäferé*, Angeberei, *Sägeré*, Sägerei etc.) sich ursprünglich blos auf das Legen des Kiels od. Bodens von Schiffen, od. der Bau eines Schiffes selbst bezog, u. also „auf Bodmerei geben u. leihen zunächst so viel hiess, als auf die Gründung u. den Bau von Schiffen Geld vorschliessen, wofür etc. en verder *bodmeré* kann ja niemals von Boden entstanden sein, sondern erfordert zunächst ein subst. *bodmer*, *boddemer*, als Comp. von *bodem* u. *er*. (J. TEN DOORNKAAT KOOLMAN, Wörterbuch der Ostfriesischen Sprache II, Norden 1879).

De *Guidon de la mer* heeft tot opschrift van Ch. XVIII: *Du contract de bomerie*, qui est argent à profit, ou grosse aventure. Doch dit is aan het Duitse stamwoord ontleend, terwijl tijdens de samenstelling van de *Guidon* wel bekendheid met de Noordsche handelstermen kan ondersteld worden, maar noch in Spanje, noch in Italië het stamwoord bekend was.

creditum navale, cambi a risch de navilis, contrat à la grosse aventure, e. a. voorkomen.

Een ander karakteristiek verschilpunt, dat ons tot het zelfstandig ontstaan der bodemerij zonder den invloed van het Romeinsche recht en van de Zuidelijke zeerechten zou doen besluiten, is dat, dat in de aangehaalde artikelen alleen sprake is van de leening, door den schipper of scheepskapitein in geval van nood en tot voortzetting der reis gesloten. Het ligt in den aard der overeenkomsten gedurende de reis gesloten, dat het de schipper zal zijn die handelt, en het is slechts in bijzondere gevallen dat de reeders de contracteerende personen zijn, b. v. wanneer zij de reis medemaken ¹⁾.

Het is bij deze eigenlijke bodemerij dan ook het geval niet dat beide partijen winst beoogen en zich tot dat doel associeeren, maar hoogstens is het hier de geldschieter, die door de hoogere renten eenig voordeel kan behalen, terwijl het doel van den geldopnemer slechts is een totaal verlies of groote schade door het niet voortzetten der reis te voorkomen.

In de laatste tijden der middeleeuwen drong in Duitschland meer en meer het Rom. recht door, en moest het inheemsche recht daarvoor wijken. Natuurlijk was dit ook het geval bij het pandrecht. Maar terwijl aan den eenen kant, en voorzeker voor het grootste gedeelte, de romcinsch-rechtelijke beginselen het pleit beslisten, bleven aan den anderen kant op enkele punten de eigen-

1) v. KALTENBORN t. a. p. § 191.

aardigheden van het Duitsche pandrecht meester van het terrein ¹⁾). Meestal echter als particuliere rechten, hetzij geldend op enkele bijzondere plaatsen, zooals b. v. het beginsel der beperkte gehoudenheid van den schuldenaar in het Dantziger recht; hetzij ten opzichte van speciale toepassingen. Dit laatste was wel het geval bij de bodemerij. Het is trouwens niet bevreemdend dat de invloed van het Romeinsche recht minder sterk was tegenover de scherper afgeteckende gewoonten en behoeften van het zeerecht, dan tegenover de meer algemeen toepasselijke beginselen van het landrecht.

Een noodzakelijk gevolg van dit gemis aan overeenstemming tusschen de regelen der bodemerij, zooals die bleef bestaan, en het Rom. recht, was dat men nu moest trachten de bodemerij naar de Rom. rechtsbeginselen toe te passen. Daaruit ontstonden vele moeielijkheden, vooral wat de vraag betreft hoe men het verband van het verbodemde zou verklaren en of men daaraan den naam van pand kon geven. Bij de meeste schrijvers vindt men daarvan de sporen, zelfs nog bij v. Kaltenborn, (t. a. p. II § 195.), wiens woorden ik wil aanhalen.

„Es scheint übrigens keinen Zweifel unterworfen werden zu können nach den Ausdrücken der alten Seerrechte, welche zuerst der Bodmerei gedenken, dass eine *Verpfändung* der Gegenstände, auf welche das

1) STOBBE t. a. p. § 108. II.

Darlehn gegeben wurde schon im Mittelalter zur Zeit der Entstehung der Bodmerei stattgefunden habe. Es liegt das schon im Namen der Bodmerei selbst, und sodann heisst es schon im Wisbyschen Seerechte ausdrücklich, dass das Geld *auf den Boden* des Schiffes gegeben werde, und das an dem Schiffe der Kaufmann binnen Jahr und Tag sein Geld suchen müsse, womit doch unstreitig das Pfandrecht angedeutet ist."

In het statuut van Hamburg van 1603 ¹⁾, T. XVIII art. 2, wordt de oudere bodemerij-schuld bevoorrecht boven de jongere, terwijl het oog blijkbaar op den in het Rom. pandrecht gewonen regel *posterior potior est priore* ²⁾ gevestigd was.

„Nimmt ein Schiffer bey den Redern und Schiffsfreunden, nach Inhalt des vorhergesetzten Artikels, oder auch sonsten ausserhalb Landes, Geld auf Bodemerey, so soll allerwege derjenige, welcher die älteste Pfandverschreibung beweislich einzuwenden hat, *praeferiret* und vorgezogen werden" ³⁾.

Eene ordonnantie van 1618 echter, de juistheid inziende van het bovenaangehaalde beginsel, waarbij dien pandhouder een voorrecht wordt gegeven,

1) PARDESSUS t. a. p. III, 3. 363. In dit Statuut vinden wij (voor het eerst) bepaald: „Von Bodemerey-gelde ist mann nicht schuldig eine Haverrey zu bezahlen."

2) l. 5 D. qui pot. in pignore.

3) PARDESSUS t. a. p. III, p. 388.

die kosten tot behoud van het pand gemaakt heeft, heeft in dien zin het art. veranderd en in plaats van „die älteste”, „die jüngste” gezet.

Als een gevolg van den invloed van het Duitsche pandrecht is ook de nog heerschende opvatting te beschouwen, dat de leening op bodemerij een leening is aan het schip, alsof men niet aan den schipper maar aan het schip, aan de zaak zelve leende.

Von Gerber ¹⁾ definiëert de bodemerij-overeenkomst als „ein Darlehnsvertrag mit Verpfändung von Schiff, Fracht und Ladung, bei welchem der Darlehnsgeber (Bodmerist) das Bodmcreigeld nebst der bedungenen Prämie nur nach der Ankunft des Schiffs am Orte, an welchem die Bodmercireise endigt, fordern und sich *deshalb nur an die verbodmeten Gegenstände halten kann.*” De crediteur mag dus, in geval hij zijn geleende sommen kan terugvorderen, niet een ander vermogensdeel van den debiteur laten executeeren; hij moet zich, indien hij niet voldaan wordt, alleen aan de verbodemde zaak zelve houden; hij heeft alleen met die zaak te doen, *res solum obligata est.* Uit dit oogpunt heeft het A. D. H. G. de bodemerij beschouwd ²⁾ en deze beschouwing consequent doorgevoerd, zoodat ook alle waardevermin-

1) Deutsches Privatrecht, § 204.

2) MR. J. A. LEVY t. a. p. 672.

DR. W. LEWIS, das deutsche Seerecht II p. 1.

V. GERBER, in de noot, t. a. p.

dering van het verbodemde ten laste van den geldschieter komt. Zoo draagt hij niet alleen zeegevaar maar ook gevaar van vuur en eigen bederf ¹⁾.

Een andere consequentie van deze beschouwing is dat de bodemerij-gever geen avarij draagt ²⁾. „Dem Bodmereigläubiger fällt weder die grosse noch die besondere Haverei zur Last". Deze regel wil echter niet zeggen, dat de gever nimmer door avarij kan worden geschaad, maar alleen dat zijn recht tot terugvordering niet zal worden ingekort, indien slechts het verbodemde nog toercikende is voor zijn verhaal ³⁾.

Waar nu in dit stelsel toch van een persoonlijke aansprakelijkheid van den schipper (art. 693), van den reeder (art. 696), of van den ontvanger der lading (art. 698) sprake is, wordt die gegrond op eene onrechtmatige handeling.

1) Protocolle der Hamburger Conferenz. VI. p. 2593.

MR. LEVY schijnt zich te vergissen, wanneer hij l. c. zegt, dat uit dit stelsel volgt, dat de geldgever het verlies door eigen bederf *niet* draagt. Misschien is het een drukfout. De juistheid van dit beginsel is reeds aangetoond door M. PÖHLS en door FRANCK, t. a. p. p. 90.

2) A. D. H. G. art. 691.

3) Al. 2 van art. 691 voegt er dit, wel eenigszins overbodig, bij. „In soweit jedoch die verbodmeten Gegenstände durch grosse oder besondere Haverei zur Befriedigung des Bodmereigläubigers unzureichend werden, hat derselbe den hieraus entstehenden Nachtheil zu tragen."

Over de waarde van den regel, die aan deze beschouwing ten grondslag ligt: „res solum obligata est”, kan ik verwijzen naar hetgeen daarover hierboven (p. 2) gezegd is. Hij past niet in de tegenwoordige rechtsbegrippen, maar heeft historische waarde, vooral dáár, waar daaraan een consequent doorgevoerd stelsel, zooals dat van het A. D. H. G., ten grondslag ligt.

Het Preuss. A. L. R. ¹⁾ huldigde een anderen regel en gaat uit van eene leening, waarbij de geveer tevens optreedt als verzekeraar tegen zeegevaaren. Wij zullen nader in de gelegenheid zijn de herkomst en de gevolgen van deze opvatting na te gaan.

Vooraf echter nog een woord over de ontwikkeling van de bodemerij op vaderlandschen bodem.

Verwer zegt in zijn aantekening op art. 40 van het Wisbysche zeerecht: „men siet hier aen sulk cene onses Vaderlants Costuyme, dat ons Bodemerye-recht niet en is iets, dat wij Hollanders sou-

1) § 2359 (II, 8, 14): „Bodmercy ist ein Darlehnscontract, bey welchem der Gläubiger, wegen Verpfändung eines Schiffes oder der Ladung desselben, oder beider zusammen, die Seegefaher übernimmt.”

Het Algem. Land. f. d. Preuss. Staaten is gegeven 5 Febr. 1794 en gold voor Pruisen en Oost-Friesland, uitgenomen een gedeelte van Pommeren, waar het Zweedsche Zeerecht van 1667 van kracht bleef, tot op de invoering van het A. D. H. G. op 31 Mei 1861.

den ontleent hebben van de Roomsche regten; maer in 't tegendeel van eene inlantsche gewoonte, al voordat het Roomsche regt bij ons was doorgedrongen, waerom het ook in de eerste plaetse naer den draedt van deze Costuyme moet berecht worden".

Het was een „hoofdstuk van den seevaerdigen handel, omdat de Beurse ten uitersten gelegen legt aen de versekertheyt der Credytgeveren; opdat dese, in plaetse van deugdelyk gelt, niet gepaeit en werden met wind van chicane" 1).

De meeste handelssteden maakten verordeningen op de bodemerij, vooral om die tot gevallen van nood te beperken en het misbruik tegen te gaan. Zoo wordt in een statuut van Amsterdam van 13 Aug. 1527 de bodemerij des schippers aan *dese zijde der see* verboden en beperkt tot de gevallen van nood en aan gene zijde der zee, tenzij hij uitdrukkelijke toestemming van de reeders hebbe 2).

1) Aanteekening op § 24 van de Verhandeling van 't Recht der Hollandsche Bodemerijen. Deze verhandeling is een supplement op hetgeen DE GROOT in zijne Inleyding tot de Holl. Regtsgeleerdheyt (III, 11) over bodemerij had gezegd, en van aanteekeningen voorzien. De eerste druk is van 1711 te Amsterdam. Hoewel BIJNKERSHOEK, t. a. p. III 16, den koopman VERWER tamelijk uit de hoogte behandelt, getuigt deze verhandeling van groote kennis en scherpzinnigheid, en wordt nog immer tot de bronnen voor ons vaderlandsch Zecrecht gerekend. HOLTJUS. t. a. p. II p. 360.

2) Handvesten van Amsterdam, 1748 II. p. 541.

Eene ordonnantie van Dordrecht van 1533 dient eveneens om het misbruik van het in pand geven en verkoopen van schepen tegen te gaan; tevens geeft zij bepalingen over het zakelijk verband, dat de houders van „waterbrieven, handschrift of andere obligatiën, op schepen” hebben ¹⁾.

Deze waterbrieven, naderhand bijbrieven en kustingbrieven genoemd, waren contracten, waarbij hij, die een schip laat bouwen of koopt, voor de nog verschuldigde gelden dit schip verbindt. Zij verschillen van de bodemerij daarin, dat het verlies van het schip de verbintenis niet doet te niet gaan en dat de oudere waterbrieven vóór de jongere gaan ²⁾. Wél ging door het verloren gaan van het verpande schip met de hypotheek ook het voorrecht verloren, maar de crediteur bleef in zijn overig vermogen voor de schuld gehouden.

Uitvoeriger, doch immer uit het oogpunt van de bevoegdheid en de verplichtingen des schippers, wordt in de ordonnantie van Karel V, van 19 Juli 1551 en in de „nader ordonnantie” van Philips II van Spanje, van 31 Oct. 1563, in twee artikelen over bodemerij gehandeld.

In art. 12 (Tit. van schippers en kooplieden) wordt den schipper volmacht gegeven om, in geval van nood

1) BALEN, Beschrijving der stadt Dordrecht p. 656.

2) v. D. KEESSEL Thes. sel. DLI.

's JACOB t. a. p. p. 536.

en buiten 's lands zijnde, bodemerij te nemen of van de lading te verkoopen; bij onmogelijkheid hiervan, de touwen, d. i. het scheepsraad te verkoopen of te verzetten ¹⁾. Deze volmacht wordt in art. 19 (Tit. van Asscurantiën) nader omschreven en de op te nemen som bepaald tot een bedrag van een vierde van de waarde van het schip, tenzij de nood dwong meer geld op te nemen „mits doende blijken van al sulken noot”. En indien hij tot verkoop van eenig scheepsraad moet overgaan, dan eveneens niet meer dan voor een vierde. In dit art. 19 wordt tevens een volgorde aangewezen, die de schipper moet in acht nemen, nl. 1°. moet hij, zich geld willende verschaffen, trachten iets van het aan den reeder toebehoorende op het schip, te verkoopen; ontbreekt hem de gelegenheid daartoe dan mag hij 2°. geld op bodemerij (op den bodem) trachten te verkrijgen, en mislukt ook dit dan mag hij 3°. van de lading, die den koopman toebehoort, verkoopen ²⁾.

Tot nog toe vinden wij dus uitsluitend van de eigenlijke bodemerij, d. i. die onder verband van het schip gesloten is, melding gemaakt en wel „over penningen, buiten 's lands opgenomen tot bewaer-nisse van schip ende goedt, ofte tot inkoop van eenige nootsakelijkheden, ofte andersins tot bevordering van de reisc”, welke vereischen in het Placcaet over den

1) Zie pag. 44.

2) PARDESSUS, t. a. p. IV. p. 41.

VERWER t. a. p. Aant. op art. 19.

XL^{en} penning op schepen (art. 36) aan de bodemerij worden gesteld. De bodemerij op *koopmanschappen* schijnt later in zwang te zijn gekomen; Verwer¹⁾ zegt daarvan dat die eerst in de xvii^e eeuw zou zijn doorgedrongen, ten minste dat hem daarvan uit publieke akten niets vroeger bekend is, dan uit een artikelbrief van de West-Indische Compagnie van 1647.

Nadat de Hollandsche scheepvaart zich ook tot de Middellandsche zee had uitgestrekt, „heel tot Smirne toe”, en toen de Perzische en Armenische kooplieden hunne waren ook naar Amsterdam brachten, zou ook de bodemerij op goederen, — „synde het eene vaste Praetyque, van hunne voorzegde goederen ter plaetse van de inschepinge te bezwaren met bodemerije; eerst wel de herwaertskomende goederen; vervolgens ook wellicht degene, welke syluiden weder van hier uitwaerts voerden,” — bekend zijn geworden. Die kooplieden deden dat, omdat het hun ondoenlijk was te wachten totdat zij de opbrengst hunner waren uit Europa zouden ontvangen hebben en zij nu aanstonds met de opgenomen penningen een nieuwen handel konden aanleggen.

Het is klaarblijkelijk, dat hiermede niets anders dan het groot-avontuur contract, dat in de Middellandsche zee thuis behoorde, bedoeld is. Verwer maakt, waar hij over bodemerij op goederen spreekt, een onderscheid tusschen die, welke buitenslands, d. i.

1) t. a. p. p. 151.

gedurende de reis, uit nood, en die welke hier in Holland is gesloten ¹⁾. Wanneer hij zegt, dat omtrent bodemerij op goederen buitenslands gesloten hetzelfde recht geldt als wanneer het schip verbodemd is, dan is dit daarom dat deze bodemerij op goederen eene geheel gelijksoortige en naar analogie van die op schepen behandeld is.

De hoofdzaak in Verwer's verhandeling is dus de eigelijke bodemerij uit nood op schepen, en deze geheel analogisch toegepast op goederen.

Evenals de Groot, beschouwt hij die uit het oogpunt van geldleening of *mutuum*, waarbij de geveer gevaar loopt zijne geleende gelden te verliezen.

Echter neemt deze niet het gevaar der verbodemde zaak zelve op zich (zooals de verzekeraar); het *kan* echter zijn dat door het verlies of de schade dier zaken zijn geld in gevaar komt.

Dit gevaar is het gevaar van de zee, of „de rechte avonture vander see” ²⁾.

Het sluit eigen bederf, daling van prijzen en schuld des schippers en opnemers uit ³⁾. De gehoudenheid

1) V. D. KEESSEL. Th. DLIII.

2) Waarschijnlijk in aansluiting aan het *periculum maris* der Romijnen. VERWER beweert terecht, dat het contract met *foenus nauticum* in het R. R. niets zekers of bepaalds was, maar „een bloot stuk van stipulatie,” zoodat het daaromtrent medegedelde niets dan een *species facti* is en het recht daaromtrent slechts explicatie is tot elk bijzonder geval betrekkelijk.

3) VERWER t. a. p. § 7. Ook van den schipper, hoewel V. D. KEESSEL (Th. DLIX) zegt, dat *imperitia* en *negligentia* van

des schippers tot teruggave van het geleende wordt bepaald en gelimiteerd door alle toevallen, die dit gevaar uitmaken, en wel krachtens de formule waaronder het geld is opgenomen „op bodemerye en rechte kansse van der See”.

De principale obligatie is verzekerd door een accessoir pandrecht, gevestigd op de verbodemde zaken ¹⁾.

Dit pandrecht rust volgens Verwer (§ 25) niet op beding maar op de wet, en wel eerst krachtens „onse beschrevene gewoontens van der see”, later ook volgens het *Placcaet* over den XL^{en} penning op schepen, art. 36, uitgebreid bij eene resolutie van 5 Febr. 1665. Met de „beschrevene gewoontens der see” is bedoeld het art. 4 der Amsterdamsche ordonnantie en de daarin voorkomende uitdrukking „op den bodem”.

Toen het Romeinsche recht meer en meer zijn invloed deed gevoelen, verzezen daarmede allerlei wettelijke en stilzwijgende pandrechten, die men in

den schipper tot het *periculum maris* behooren. Hij beroept zich op VERWER, die ad § 15 zegt, dat de toevallen „buiten den schuldenaer” ten laste des geldschieters zijn. Maar is de reeder niet aansprakelijk voor den schipper?

In het W. v. K., art. 587, wordt van den *geldopnemer* gesproken en daardoor onmiddellijk de schipper (als die nl. de geldopnemer is) persoonlijk aansprakelijk gemaakt.

1) VERWER t. a. p. ad § 7: „Sijne (des opnemers) obligatie, tot wederomgevinge van 't opgenomen geld, is in personam *principaliter*: doch in rem maar *accessorie*.” Zie ook ad § 33.

het Germaansche recht niet kende ¹⁾. Zoo werd ook het verband op het schip tot een wettelijk, stilzwijgend pandrecht gemaakt.

Ook het begrip van een accessoir pandrecht, in zijn geheel staande en vallende met de obligatie tot welker verzekering het gevestigd was, is uit het Romeinsche recht afkomstig en, zooal niet aan het latere, dan toch aan het primitieve Germaansche pandrecht vreemd ²⁾. Vandaar dat men, het uit Romeinsch-rechtelijk oogpunt beschouwend, niet kon verklaren hoe de geldschietcr krachtens zijn pandrecht recht had op het geredde, wanneer er schipbreuk geleden was, en de voorwaarde, waarvan het vervallen der verbintenis afhankelijk gesteld was, daardoor vervuld was.

De Groot en Verwer na hem, de laatste mecnende dat het uitsluitend eene vaderlandsche gewoonte was, redeneeren juist, daar zij de voorwaarde van behouden aankomst of vergaan buiten beschouwing laten blijven.

1) STOBBE t. a. p. § 108, X. De tegenstellingen van het Duitsche en het Romeinsche pandrecht en de ontwikkeling van het laatste in Deutschland worden hier op hoogst duidelijke wijze voorgesteld, p. 280—293.

2) STOBBE, t. a. p. p. 267, spreekt dit voor de *ältere Satzung* uit; VON MELBOM, t. a. p. p. 437, is nog algemeener, als hij zegt: „Der Gedanke dasz das Pfandrecht ein damit (het vorderingsrecht) verbundenes accessorisches Recht sei, ist dem Deutschen Rechte fremd,“ etc.

Zij gingen uit van het gevaar der panden, dat voor rekening des geldschieters is, en waardoor de gehoudenheid des geldopnemers kan worden beperkt. Verwer zegt in § 15: „Soo dat het stuk van Bodemerye bij ons dit bysonders heeft: Dat, bij allerley ongelukken tot des Uitleeners gevaer staende, de persoonlyke gehoudenisse des opnemers door de gemelte onse Wet wort bepaelt ende ingebonden tot *soo verre die bodem soo veel te lande brengt*”.

Zoodra men daarentegen uitging van eene voorwaardelijke leening, door een pandrecht verzekerd, was er grond om, volgens het aangenomen Romeinsche recht, den geldschieter zijn recht op het geredde te ontzeggen. Vandaar tallooze gedingen en groot verschil in uitspraken. Wij zagen daarvan reeds een voorbeeld op p. 18.

Bijnkershoek zegt: „origo contractus ex Jure Romano est” ¹⁾, en neemt in zijne definitie eene voorwaarde aan.

Immers zegt hij: „Bodemerij definitio contractum, quo pecunia creditur magistris navium in exteris regionibus, sive dominis navium et mercium in his regionibus, ea lege, ut, si navis pereat, creditor jus crediti amittat, si salva advenerit in locum destinatum, sors restitatur cum usuris nauticis, vel majoribus vel minoribus, ut pro ratione periculi inter creditorem et debitorem convenit”. Hij weet daarin

1) Quaest. Jur. Priv. p. 506.

maar van twee gevallen: *si navis pereat*, en *si navis salva pervenerit*. Daarom moest hij met Voet zijn toevlucht nemen tot een fictie om het recht van den geldschieter op het geredde te handhaven.

Van der Keessel is juister in zijne definitie (zie p. 3), hoewel hij ook een voorwaarde schijnt aan te nemen. Maar daar hij die vastknoopt aan het vergaan van het *pand* (niet van het *schip*) heeft hij recht om in Th. DLXII te zeggen: „Navi pereunte, si ex ejus armamentis forte ad litus appulsis aliquid solvi possit, hoc omne creditori debetur, cum et haec expresse pignori solcant obligari.”

Voor roerende goederen, zooals de lading (want schepen werden, volgens het Placcaet op de XL^e penning, met onroerend goed gelijkgesteld) kan men niet van een eigenlijk pandrecht spreken (ten minste niet van een zakelijk pandrecht), indien de goederen in de macht des opnemers bleven, „ofschoon het recht is even goed tegen hem” ¹⁾. Om hieraan te gemoet te komen wordt de aanteekening van het bodemerij-contract op het cognoscement bevolen en daarmede eene inbezitstelling van den schuldeischer gefingeerd. De schipper teekent daarnevens eene belofte, dat hij de verbodemde goederen niet anders dan met toestemming van den geveer op bodemerij zal laten volgen (§ 31) ²⁾. De reden dat deze be-

1) VERWER t. a. p. § 30; VAN DER KEESSEL, Th. DLXIII.

2) Art. 583 W. v. K.

paling alleen toepasselijk is gemaakt op de vrijwillige bodemerij is, dat bij het verpanden van goederen in eene noodhaven de aantekening op de cognoscenten, die in handen van den bevrachter gebleven zijn, onmogelijk is geworden.

De verbodemde voorwerpen staan dus in een dubbele betrekking tot de overeenkomst, daar hun verlies of waardevermindering door avonture van de zee de gehoudenheid des geldopnemers kan wijzigen en zij tevens den geldgever tot zekerheid moeten strekken. In sommige gevallen zullen deze functiën samentreffen, in andere geheel buiten elkanders gebied blijven, b. v. indien de panden door schuld van den opnemer of door eigen bederf verloren gaan. Zoodra daarentegen het verbodemde zoozeer door zeegevaar heeft geleden, dat de schuld niet meer daaruit kan worden voldaan, vallen beide betrekkingen samen en zal ook bij geheel vergaan van het verbodene, met het pand de persoonlijke verbintenis tot teruggave van het geleende zijn te niet gegaan.

De geldopnemer is schuldig te betalen „soo verre die bodem zooveel te lande brengt”, en krachtens zijn pandrecht op het verbodemde mag de geldschieter het pand, of, b. v. in geval van schipbreuk, ook het overschot daarvan aanspreken ¹⁾.

1) V. D. KESSEL Th. DLXII. — BLJKERSHOEK Quacst. Jur. Priv. t. a. p. p. 509.

Terwijl de latere schuld bevoorrecht is boven de vroegere, d. i. die welke in een vorige noodhaven gemaakt is, zijn er ook nog andere stilzwijgende pandrechten, die voorrang hebben boven de bodemerij-schulden, als bergloonen, huur der equipage, bijdrage van het schip of goederen in avarij-grosse, etc. Daarna wordt de bodemerij-schuld betaald uit het verbodemde, voor zooveel mogelijk nl., zonder „eenige kortinge, toelage ofte evenredigheid van last” (§ 24), want *bodemerij draagt geen avarij*. Dit wordt reeds uitgesproken in het bovenaangehaalde statuut van Hamburg van 1603 (Tit. XVIII 6). „Von Bodemerey-gelde ist man nicht schuldig eine Haverrey zu bezahlen 1)”. Ook op art. 7 Tit. v. Schipbr. van de ordonnantie van 1563, teekent Verweraan: „Wort wijders van outs en onwedersprekelijk onder ons gecostumeert dat Bodemerye geen Avarije draagt”. Indien het bij de bodemerij-overeenkomst te doen was om het gevaar voor het schip of de goederen gedeeltelijk over te dragen op den geldschietcr, zooals dit bij het contrat à la grosse het geval is, waar de geldschietcr zich met den geldopnemer voor eene onderneming als het ware associeert, om daardoor te deelen in de winst of in het verlies, of indien de geldopnemer in het geheel geen schade wil lijden en den geldschietcr als verzekeraar beschouwt, dan is

1) Daarin is het adagium juistcr dan in het Hollandsch uitgedrukt, door de bijvoeging van het woord *Gelde*.

het rationeel dat ook de bijdragen, door de verbodemde zaak voor avarij-grosse op te brengen, worden vergoed door den geldschieder, en dat ook het nadeel, door particuliere avary geleden, gezamenlijk en pro rata gedragen worde. Het spreekt van zelf dat de bodemerij-premie dan hooger zal moeten zijn.

Bij de eigenlijke bodemerij ligt een andere beschouwing ten grondslag, en is het eene letterlijke toepassing van het beginsel der bekende clause, dat de bijdrage voor avarij-grosse den geldschieder niet benadeelt, zoolang zij ten minste *wegens haar voorrang* de lager gerangschikte bodemerij-schuld niet primeert. Mocht in dit geval de geldopnemer nog bovendien het bedrag der bijdrage van het terug te gevene aftrekken, dan zou hij langs twee wegen in de avarij-grosse dragen.

Even waar als dit is voor bodemerij op schepen, is het ook voor die op goederen, uit nood en gedurende de reis gesloten. Daarentegen zal men voor de vrijwillige bodemerij, hetzij op schepen, hetzij op goederen, naar den aard van het contrat à la grosse, aan een ander stelsel de voorkeur moeten geven.

In dit opzicht heeft ook Verwer niet onderscheiden, daar hij anders in het oog zou hebben gehouden dat de bodemerij op goederen, maar buitenslands gesloten, eene analogie van de eigenlijke bodemerij is, terwijl daarentegen de binnenlandsche in navolging van het contrat à la grosse ontstaan is.

Dat de bodemerij-penningen niet proportionaliter dragen in avarij-particulier, is eveneens een gevolg

van de strikte toepassing der clause „soo verre de bodem soo veel te lande brengt”. Dezelfde redenen, die voor de avarij-grosse gelden, heeft men ook hier toepasselijk gemaakt.

Dat de practijk der bodemerij bij ons te lande daarmede in overeenstemming was, bewijst eene „Verklaringe van kooplieden tot Amsterdam, over 't ware recht der Hollantsche *Bodemerijen*”, als aanhangsel opgenomen achter Verwer's verhandeling.

Deze verklaring is gedagteekend van 17 Sept. 1699 en onderteekend door een 15tal namen. Zij constateert de practijk der bodemerij ter beurse van Amsterdam, en wel 1°. dat de bodemerij-gever niet contribueert in avarij-grosse, en 2°. dat, indien het verbodemde toereikende is voor de schuld, de bodemerij-penningen *geheel* moeten betaald worden, ook al ware het door „cas fortuit” verminderd. En indien men iets anders wenscht te bepalen, dat men dit dan uitdrukkelijk zal stipuleeren. Het feit dat eene dergelijke verklaring werd gegeven, bewijst echter dat de practijk niet geheel onbestreden was.

Ook bij de samenstelling van het Wetboek van Koophandel begreep men dat de vrijwillige bodemerij naar andere beginselen moest worden behandeld dan de bodemerij uit nood, maar achtte de uitdrukkelijke vermelding er van onnoodig. In het Ontwerp van 1830 was er niets over gezegd. De Kamer van Koophandel te Rotterdam vond het toen geraten een artikel op te nemen, waarin het

beginsel van art. 330 al. 2 C. de C. ¹⁾, maar *alleen* ten aanzien van bodemerij vóór het aangaan der onderneming, werd uitgedrukt. Vrijwillige bodemerij zou diensvolgens in avarij mede dragen; niet alleen in avarij-grosse, maar ook in avarij-particulier, daar de Kamer, evenals naar het Fransche recht, den geldschietter als verzekeraar beschouwde, en de ondernemer of geldopnemer in dit geval slechts met één persoon, nl. den geldschietter, zou te doen hebben en de assurantie dan overbodig zou zijn. Bij bodemerij uit nood echter, meende de Kamer, moest de geldschietter van het dragen in avariën vrij zijn, volgens de Oud-Hollandsche en andere usantiën (art. 21 der Amsterdamsche Ordon. van 1744), omdat daar dan de te verbinden zaken meestal verzekerd waren en de geldschietter een deel der risico van den verzekeraar zou overnemen.

De Regeering droeg daarop in het Ontwerp van 23 Maart 1835 een nieuw artikel voor, luidende: „Bodemerij uit noodzakelijkheid gesloten draagt geen avarij, indien het tegendeel niet uitdrukkelijk is bedongen”. Hierop werd wederom aanmerking gemaakt, daar het immers zeer goed het geval kon zijn, dat de bodemerijgever mede in de avarij zou dragen, nl. indien het verbodemde niet meer toereikend was voor de terug-gave van het geleende, overeenkomstig de clausule: „hij is schuldig soo verre” etc.

Hierop werd in het Ontwerp van 21 October 1835

1) „Les avaries simples sont aussi à la charge des prêteurs, s'il n'y a convention contraire.”

aan het bovenstaande toegevoegd (vrij overbodig, daar dit bij ons als beginsel geldt en alleen door het zien op Frankrijk, waar eene andere conditie, die van perte entière nl., in zwang was, kon uit het oog verloren worden): „dan de schade die uit het verlies of de vermindering van art. 569 voortvloeit”.

Merkwaardig is het antwoord der Regeering op de opmerking, dat men voor: „bodemerij uit noodzakelijkheid” liever moest zeggen: „bodemerij gedurende de reis in een noodhaven tot bestrijding voor buitengewone behoeften gesloten”. De woorden „uit noodzakelijkheid”, zoo antwoordde zij, omvatten alle gevallen waar de dwang gebiedend is, niet alleen de noodhaven. Hiermede is juist uitgedrukt dat niet de wijze waarop en de omstandigheden waaronder bodemerij wordt opgenomen den aard daarvan bepalen, maar wel de strekking van het contract, zooals wij dit reeds vroeger opmerkten.

Aldus nu werd het nieuwe artikel vastgesteld, blijkbaar naar aanleiding en in den geest van de opmerkingen der Kamer van Koophandel te Rotterdam. Er had dus bij bepaald moeten worden, dat vrijwillige bodemerij wél in avarij draagt; te meer daar *dit* de uitzondering op den oud-Hollandschen regel zou uitspreken terwijl het nu bestaande artikel alleen dien regel uitspreekt. Door velen is dan ook a contrario beslist, dat volgens ons handelsrecht vrijwillige bodemerij niet in avarij draagt. ¹⁾

1) MR. VOÛTE, Iets tot toelichting van den regel: *Bodemerij draagt geen avarij*. Utrecht 1879.

Terwijl het genoegzaam gebleken is, dat in Frankrijk het bodemerij- en het groot avontuur-contract reeds vroeg bekend waren, ligt er eene groote tijdruimte tusschen hetgeen wij daarvan hebben gevonden in de statuten en ordonnances van Marseille en Barcelona en de bepalingen in de latere bronnen van het zeerecht.

In een *Edit sur l'amirauté* van 1584 wordt slechts ter loops, in art. 96, den „mariniers” verboden meer „argent à profit” op te nemen dan zij voor hunne reis noodig hebben ¹⁾.

Eene belangrijke bijdrage tot de geschiedenis van het contrat à la grosse wordt ons gegeven in den *Guidon de la mer*. Omtrent den oorsprong van deze belangrijke verhandeling over zeerecht is men in het onzekere. Waarschijnlijk is zij tusschen 1556 en 1584, te Rouaan vervaardigd ²⁾. De meeste onderwerpen uit het zeerecht worden er in behandeld, en vooral de assurantie. Hoewel de maker onbekend is,

1) PARDESSUS, t. a. p. IV. 295, is in twijfel of het woord „marinier” schipper of schepeling beteekent, waarvan af zal hangen of het een verbod is van bodemerij door den schipper voor meer dan hij noodig heeft, of van bodemerij door de schepelingen op hun loon. Er wordt verboden eene grootere som op te nemen dan „qui ne leur est requis pour leur voyage.” O. i. beteekent dit: *dan voor hun reis benoedigd is*, en moet het dus op den schipper zien.

2) PARDESSUS t. a. p. II 369 v. De oudste uitgave is van 1607: eene latere die van CLÉIRAC in zijne *Us et coutumes de la mer* (p. 179) van 1671.

schijnt het dat aan deze verzameling niet een officieel karakter moet worden toegekend, maar dat zij veeleer eene studie of verhandeling van een of ander bekwaam koopman is geweest ¹⁾.

Het is een der oudste bronnen, waarin over assurantie gesproken wordt, die, hoewel reeds vroeger bekend en toegepast, gedurende de XVI^{de} eeuw een vaste plaats onder de contracten van den zeehandel begon in te nemen ²⁾.

1) PARDESSUS t. a. p. II, 371.

2) Vooral in Barcelona, waar reeds 1435 eene ordonnantie daarover werd uitgevaardigd. Ook in Frankrijk wordt zij in een edict van Karel IX van 1556 reeds *genoemd*.

De zeeverzekering tegen premie schijnt van Portugeeschen oorsprong, misschien reeds in de laatste helft der XIVe eeuw dáár bekend te zijn geweest, en van daar zich over Europa te hebben verspreid. (REATZ, Geschichte des Europäischen Seeversicherungrechts I, 14). Hoewel reeds vroeger een gemeenschappelijk dragen van het gevaar eener onderneming in het *contratto d'agerminamento* (p. 22) bekend was, was dit nog niet het zelfstandige verzekerings-contract tegen premie, dat later zulk een gewichtige rol vervult.

Terwijl in 1537 nog een placcaat over assurantie gegeven was door KAREL V, werd zij in 1568 door den hertog VAN ALVA voor deze landen verboden, doch reeds in 1570 werd dit verbod opgeheven en door eene regeling bij voorloopig placcaat vervangen. Van het placcaat van 1549 hebben wij reeds melding gemaakt. Dit werd gedeeltelijk overgenomen in de ordonn. van 1551 en deze in die van 31 Octbr. 1563. Talrijke latere ordonn. der Hollandsehe handelssteden doen zien dat de toepassing der zeeverzekering zich ook hier uitbreidde. In het Noorden duurde het

Het opkomen van de verzekering tegen de gevaren der zee is voor de bodemerij en het inzicht in de daaraan ten grond liggende begrippen niet onbelangrijk. Emérigon zegt in den aanhof van zijn *Traité des contrats à la grosse*: „Le contrat à la grosse et celui d'assurance ont une grand affinité. Ils paraissent souvent régis par les mêmes principes” etc. Niet alleen op de beschouwingen over het contrat à la grosso, maar ook dáár waar de rechten van den verzekeraar met die van den geveer samentreffen, is de invloed van het verzekeringscontract belangrijk.

Niet weinig strijd, niet weinig verwarring is er uit de verwantschap en de gelijkenis van de beide contracten ontstaan ¹⁾.

De Guidon behandelt de bodemerij in Ch. XVIII, onder het opschrift: „Du contrat de bomerie, qui est argent à profit, ou grosse aventure”, en in Ch.

langer eer de verzekering doordrong, zoodat zelfs in het Hansereces van 1614 nog geen melding daarvan gemaakt wordt. Toeh had Hamburg reeds vroeger het Antwerpsche assurantierecht en de polis van de Antwerpsche beurs overgenomen, volgens welke zij tot het einde der 18e eeuw bleef verzekeren. (Zie voor de geschiedenis der zeeverzekering in de Nederlanden: REATZ, Ordonnances de 1569, 1570, 1571, Bruxelles 1877).

1) Ook de GUIDON heeft het noodig geacht, in Ch. I, art. 4, het onderscheid tusschen bodemerij en verzekering aan te duiden, en vindt dit daarin, dat bij het eerste de penningen vooraf worden gegeven, terwijl bij het tweede slechts de belofte tot schadevergoeding wordt afgelegd.

XIX met het opschrift: „De la diversité des obligations que contracte le Maistre de navire”. Uit het woord *bomerie*, dat wij tot nog toe in geen der Fransche bronnen vonden en dat kennelijk eene verfransching is van het duitsche *Bodemerei*, en uit de toespeling in art. 2 van Ch. XVIII op het verbod der bodemerij in de rechten der Hanse-steden, mogen wij besluiten tot bekendheid met de Noordsche bodemerij. Toch staat in den Guidon de vrijwillige bodemerij op den voorgrond en wordt zij uit dat oogpunt behandeld (Ch XVIII art. 1) ¹⁾.

De bepalingen van den Guidon vinden wij terug in de beroemde *Ordonnance de la Marine*, vervaardigd op last van Lodewijk XIV ²⁾; wij zullen, bij het behandelen van het contrat à la grosse naar aanleiding daarvan, gelegenheid hebben naar de artt. van den Guidon te verwijzen.

De Ordonnance ³⁾ bevat in den 5^e titel van het

1) Nevens het nemen van argent à profit is hier sprake van een ander middel om het schip uit te rusten, nl. van het „s'assurer de victuailleur,” waarmede een contract van maatschap bedoeld wordt tusschen reeder (bourgeois) en leverancier of geldschieder tot het koopen van victualie, etc. (victuailleur). De vennoten deelen naar verhouding van hunne besteede kapitalen in winst of verlies.

2) PARDESSUS t. a. p. II p. 371.

3) Zie over de samenstelling en over de vermoedelijke redacteurs, PARDESSUS t. a. p. IV p. 239v., VALIN, Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681; VERWER, Verhand. over Bod. Aent. op § 24.

III^e boek eene tamelijk volledige regeling van het stuk der bodemerij, waaruit voor het grootste gedeelte de redacteuren van den Code de Commerce hebben geput.

Pardessus ¹⁾ zegt evenwel over dezen titel der Ordonnance: „Ce titre confond dans les mêmes règles deux espèces de prêts, très bien distinguées en Flandre, en Hollande et sur la mer Baltique, savoir: l'emprunt fait sur le corps et accessoires du navire, et l'emprunt fait sur des marchandises expédiées par mer”. Juister ware het o. i. wanneer hij gezegd had, dat de Ordonnance de eigenlijke bodemerij gedurende de reis gesloten uit hetzelfde oogpunt beschouwt, als het vóór de reis vrijwillig gesloten contrat á la grosse, waardoor op beide overeenkomsten wordt toegepast wat slechts op eene van beiden naar haren aard had behooren te zijn toegepast. Voorts dat de eene leening oorspronkelijk alleen onder verband van schip en toebehooren, de andere uitsluitend op goederen werd gesloten. Evenwel moet dit onderscheid niet te streng worden opgevat, daar op beiden gewoonten — die voorzeker tot de eigenaardigheden van het contract behooren — ten allen tijde uitzonderingen zullen zijn voorgekomen. Maar inderdaad schijnt ons het kenmerkende verschil van beide contracten meer in hunne verschillende strekkingen, dan in de verschillende wijzen van uitvoering gelegen.

1) t. a. p. IV p. 367.

Valin ¹⁾ zegt: „Ce contrat est appelé à *grosse aventure*, ou à la grosse, par abbréviation, parce que le prêteur, courant risque de perdre la somme, il la met effectivement à l'aventure. Il est appelé aussi à *retour de voyage*, parce que à l'ordinaire la somme n'est payable avec le profit maritime, qu'au retour du voyage du navire sur lequel le prêt est fait.”

Welk beginsel heeft den maker der Ordonnance geleid bij het vaststellen van de regelen, die het recht van den geldschieter of de gehoudenheid des geldopnemers na afloop der reis bepalen?

Wij moeten ter beantwoording dier vraag onderzoeken: 1°. welke vereischen aan de bevrijding van schuld van den geldopnemer worden gesteld en wat op die vereischen invloed kan uitoefenen, 2°. welke de aard is van het verband der verbodemde zaken.

Vooreerst valt op te merken, dat het geheel verloren gaan van het verbodemde de verbintenis doet te niet gaan. „Tous contrats à la grosse demeureront nuls par la *perte entière* des effets, sur lesquels on aura prêté, pourvu qu'elle arrive par *cas fortuit* dans le temps et dans le lieu des risques (art. 11). Slechts door *perte entière* gaat het contract te niet en deze *perte entière* moet veroorzaakt zijn door *cas fortuit*.

Hier is dus niet alleen sprake van *periculum maris*, maar van elk *cas fortuit*, mits deze niet een

1) Commentaire L. III, Tit. V.

gevolg is van *vice propre* of van *le fait des propriétaires* etc. (art. 12). EMÉRIGON¹⁾ zegt wel, dat het *en règle générale* slechts *fortune de mer* is, die den geldopnemer bevrijdt, maar hij rekent daartoe ook verbeurdverklaring, als het ten minste den geldschieter bekend was dat het schip contrebände bevatte.

Schade door eigen bederf behoort niet tot cas fortuit; maar wil de geldschieter deze schade dragen dan kan dit gestipuleerd worden. De verzekering vergoedt ook geene schade door eigen bederf, en de gevaren, die voor rekening van den verzekeraar zijn, zijn het volgens de Ordonnance ook voor den gever op bodemerij²⁾.

De geldschieter draagt in 't algemeen geen schade door beschadiging (endommagement), volgens art. 16 v. d. Ord., in navolging van den GUIDON (Ch. XIX, 5).

Evenals bij het Grieksche, staat bij het Fransche contract (zie p. 6) het beginsel van eene conditioneele geldleening op den voorgrond³⁾, en volgens dit beginsel heeft slechts de al of niet vervulling dier voorwaarde invloed op de gehoudenheid van den geld-

1) t. a. p. Ch. VII, Sect. II.

2) GUIDON de la mer, Ch. V. 8.

EMÉRIGON t. a. p. Ch. VII, Sect. I, § 3.

VALIN t. a. p. ad. art. XII.

3) EMERIGON t. a. p. Ch. VII, Sect. I, § 1. „l'heureuse arrivée du navire forme la condition essentielle et caractéristique du contrat de grosse.” Het is tegen deze opvatting dat VERWER zoo hevig te velde trekt, t. a. p. ad § 24.

opnemer. Dit beginsel ondervindt eene wijziging, door de daarneven opkomende assurantie, in dier voege dat men den geldschicter bij prêt à la grosse tevens als verzekeraar laat optreden.

De Guidon ¹⁾ bepaalde in 't algemeen, dat de gever nooit in avarij-particulier zou mede dragen. De Ordonnance voegde daarbij: „s'il n'y a convention contraire”, en wel zeer terecht volgens Valin (ad art. 16), omdat zonder deze convention contraire het contract niet aan zijn doel (van verzekering nl.) zou beantwoorden en er dan ook nimmer een contrat à la grosse werd gesloten, zonder dat het omgekeerde van art. 16 werd gestipuleerd. Valin wil daarom dat de geldschicter proportionaliter in de schade door vermindering of beschadiging zal dragen; terecht merkt Fremery ²⁾ hiertegen aan, dat indien er eene stilzwijgende reductie van het verbondene tot het bedrag van het geleende plaats had, art. 2 van de Ord. (Titre des contrats à grosse aventure etc.), waarbij uitdrukkelijk wordt toegestaan om het geheel of *een gedeelte* der lading of van het schip te verbinden, overbodig zou zijn geweest.

Pothier ³⁾ wil onderscheiden tusschen schade (endommagement) en verlies (en bloc) van een gedeelte.

Hij neemt aan, dat de voorwaarde van bevrijding des schuldenaars slechts bestaat tot voor zoover als er

1) Ch. XIX art. 5: „L'argent à profit n'est contribuable en aucune avarie”.

2) Etudes, p. 257.

3) Traité des contrats à la grosse, N^o. 47.

behouden is. „Dans tous ces cas la condition n'existe que jusqu'à concurrence de la valeur de ce qui est resté, et elle défailit pour le surplus.” Deze beslissing moge op billijkheid gegrond zijn, de uitleg daaraan gegeven, als of de voorwaarde zelve door de ramp verandert (nl. dat zij nu niet meer op het geheele verlies, maar op een deel der lading zou zien), kan, streng genomen, niet met de woorden van art. 11 (zie boven p. 95) worden overeen gebracht.

Emérigon daarentegen, die meer aan de oude Marseillaansche costumes vasthield ¹⁾, beweert dat in Marseille nimmer in de avarie simple door den geldgever werd gecontribueerd.

Ten opzichte van avarie grosse is het anders; daarin draagt de geldschieter immer; eene convention contraire is zelfs niet geoorloofd ²⁾. Zoowel de Ordonnance als de Guidon bepalen dit, omdat het een regel van billijkheid is, dat, wanneer door een ander kosten zijn gemaakt, die tot behoud van het uwe strekken, gij daarin mededraagt. Het is de negotiorum gestio, waaraan men zich niet mag onttrekken.

„Pourquoi, zoo vraagt Emérigon, cette différence entre les avaries simples et les avaries grosses, vis à vis du donneur? C'est parce que l'avarie simple ne concourt en rien à l'accomplissement de la *condition* du contrat et à l'arrivée du navire, au lieu que, sans

1) FREMERY t. a. p. p. 255.

2) EMERIGON, t. a. p. Ch. VII, Sect. I. § 2; VALIN, ad art. 16.

le secours du rachat et du jet, le navire ne serait jamais parvenu à bon port." etc.

Zooals wij zagen, gaat de persoonlijke verbintenis door geheel het verloren gaan van de verbonden zaak te niet, maar toch behoudt de geldschieder rechten op hetgeen daarvan gered wordt. Art. 17 van de Ord. drukt dit uit in de woorden: „Seront toutefois en cas de naufrage les contrats à la grosse réduits à la valeur des effets sauvés.” Het geval van *naufrage* schijnt als voorbeeld niet strikt te moeten worden opgevat en hier te beteekenen elk *cas fortuit* (Cf. art. 11), dat perte entière veroorzakende, de voorwaarde van bevrijding des schuldeischers doet vervuld worden ¹⁾. Het geredde (le sauvetage) blijft den geldschieder verbonden, en hij kan het met eene zakelijke actie opvorderen, terwijl de betrekking met den geldopnemer wordt opgelost, tenzij hij schuld heeft aan de ramp of op andere wijze aansprakelijk is (b. v. volgens artt. 14 en 15 der Ord.)

Wat is nu de aard van dit recht, wat is de aard van het verband volgens de Ordonnance?

De strijd over deze vraag, naar aanleiding van art. 18 tusschen Emérigon en Valin, moet ons nog eenige oogenblikken bezighouden, waarna de vraag zelve zal kunnen worden beantwoord.

Art. 18 ²⁾ geeft den geldschieder een voorrang

1) POTHIER, t. a. p. no. 47.

2) „S'il y a contrat à la grosse et assurance sur un même chargement, le donneur sera préféré aux assureurs sur les effets sauvés du naufrage pour son capital seulement.”

boven den verzekeraar op de geredde goederen en terecht vraagt men naar de reden van deze bepaling. Daar het verboden is (Ord. III, t. VI art. 16) om het verbodemde te verzekeren, moet hier op het geval gedoeld zijn dat de geldopnemer voor een deel van de waarde der lading geld bij een contrat à la grosse heeft opgenomen, voor een ander deel verzekering heeft gesloten, om zelf geen gevaar te loopen. Even goed als hij voor dit restant eene verzekering heeft gesloten, had hij daarop een tweede prêt à la grosse kunnen sluiten, of zelf het gevaar loopen.

De voorgeschoten penningen hebben aan de onderneming mede het aanzijn gegeven, en de belangen van den geldschieder zijn dus met die van den geldopnemer in dezelfde zaak, naar verhouding van de daarin gestoken kapitalen verbonden; beide belanghebbenden moeten nu ook in het verlies dragen en wel pro rata van hunne inleggelden. Maar wat er nu nog gered wordt, moet volgens hetzelfde beginsel tusschen beiden verdeeld worden. Stel nu dat op eene lading ter waarde van *f* 20,000 eene som van *f* 10,000 geschoten is, dan deelen geldschieder en geldopnemer, indien de laatste de rest nl. niet verzekerd heeft, gelijkelijk in de sauvctage. Ingeval hij verzekerd had, zou hij den assureur in zijne rechten op het geredde moeten subrogeeren en zou deze dus ook de helft van het geredde krijgen.

Vandaar, zoo zegt Valin, dat, wanneer men het art. 18 letterlijk wil opnemen, men een schreeuwende

onbillijkheid begaat, daar er geen reden is waarom de geldschietcr beter van conditie zou zijn, wanneer de geldopnemer het andere gedeelte ten zijne gevare hield of belecnde, dan wanneer hij dit verzekerde.

Dit gevoelen deelt hij mede aan Emérigon, die hem tracht te weerleggen, maar inderdaad op slechte gronden. Immers, zoo antwoordt deze, concurreert een panddebiteur nimmer met zijn crediteur in de opbrengst van het pand, en daar de assuradeur hier in de plaats treedt van den verzekerde-geldopnemer, mag ook de geldschietcr niet met den assuradeur concurreeren ¹⁾. Voorts voert hij aan, dat hij, wiens penningen hebben gestrekt om de onderneming tot stand te brengen, veel meer recht heeft op hetgeen daarvan terecht komt dan een verzekeraar, die slechts eene vergoeding van mogelijke schade waarborgt.

De eerste grond door Emérigon aangevoerd berust dus op het karakter van pand der verbodemde zaak, en wel dáárop dat het verband de geheele in pand gegeven zaak omvat, waarmede de schuldenaar dus alle rechten op die zaak aan den schuldeischer voor de betaling der schuld afstaat. Dit beginsel schijnt door de herinnering aan het oude Marseillaansche statuut den redacteur der Ord. bij het maken van art. 18 te hebben geleid, zooals dit blijkt uit de bepaling van art. 2.

Omdat men nl. door ééne geldopname, waarvoor het geheele schip of de geheele lading verbonden

1) *Traité des contr. à la gr.*, Ch. XI, sect. II, § 2.

werd, niet de mogelijkheid van een volgende wilde zien uitgesloten — wat met de gelijksoortige bodemerij uit nood, die intusschen in zwang was gekomen, onvereinigbaar was — werd de bepaling opgenomen dat men ook een gedeelte kon verbinden.

Intusschen is dit beginsel van pand, door Emérigon verdedigd, in strijd met de beginselen, die ten grondslag liggen aan de bevoegdheid van den geldopnemer om het niet verbodemde deel der lading (nl. ingeval niet uitdrukkelijk, b. v. *de helft*, of *een derde* der lading is verbonden), te doen verzekeren, waardoor hij immers in de noodzakelijkheid kan komen ten gevolge van rampen, aan de verzekeraars zijne rechten op de sauvetage over te dragen. Het is in strijd met de voorafgaande beschouwing van Valin, die volgens hem op de Coutume gegrond is ¹⁾, dat de geldopnemer met den geldschieder een gelijk recht heeft op de sauvetage, naar verhouding van hunne belangen.

De tweede grond, door Emérigon voor de juistheid van art. 18 aangehaald, weerlegt zich zelf, daar ook volgens hem de geldschieder maar voor de helft de onderneming heeft tot stand gebracht en de andere helft door eens anders penningen zijn gefourneerd, die daardoor een gelijk recht op de sauvetage krijgt.

Maar Emérigon geloofde zelf niet vast aan de juistheid van zijne verdediging; immers hij schreef in zijn

1) FREMERY, Etudes p. 257.

Traité des assurances ¹⁾: „La préférence accordée parmi nous aux donneurs dérive du droit arbitraire, et ce droit est soumis à la variation des usages et à l'incertitude des opinions humaines, parce qu'il n'est pas nécessairement lié avec les principes essentiels et fondamentaux de la matière dans laquelle on l'établit”.

Hij deelt mede, hoe in Livorno volgens de bestaande Coutumes een vonnis werd geveld, waarbij aan de verzekeraars werd toegestaan, met al de geldschieters op bodemerij te concurreeren in de opbrengst van geredde goederen, terwijl de bodemerij-penningen waren gegeven „*en hypothèque sur la cargaison*”.

Art. 7 van de Ord. zegt, dat het schip en de vracht voor de penningen, die gestrekt hebben tot uitrusting („*pour les nécessités du voyage*,”) en de lading voor de penningen, die gestrekt hebben om haar te verschaffen, zullen verbonden zijn („*seront affectés par privilège*.”)

Dit verband is dus een zakelijk voorrecht, zooals dit volgens art. 2, titre des navires (L II t. X.) op schepen kan gevestigd worden. Tevens zien wij hierin eene bevestiging van Valin's beschouwing, in zoverre het voorrecht hier wordt gegeven op de zaken waarvoor de penningen zijn besteed. De rang dezer voorrechten wordt geregeld in art. 16, titre de la saisie et vente des vaisseaux, etc. (L. I t. XIV.)

Bij het maken van den Code de Commerce heeft men in art. 331 met Valin de Coutume gehuldigd en den

1) Ch. XVII, Sect. XII.

verzekeraar met den geldschieder op bodemerij, wat het recht op de sauvtage betreft, gelijk gesteld ¹⁾; zoodat hetgeen wat, na betaling der volgens art. 191 hooger bevoorrechte schulden overblijft, pro rata tusschen geldschieder en verzekeraar wordt verdeeld. Consequent hiermede is in art. 330 het dragen in avarij-particulier, mede in tegenstelling der Ordonnance, tot regel gesteld.

Wij zijn aan het einde gekomen van ons onderzoek naar de geschiedenis der bodemerij, ondernomen vooral met het oog op een der *essentia* daarvan, nl. de beperkte gehoudenheid van den debiteur of geldopnemer; of liever, niet zoozeer aan het einde van het onderzoek — daaraan ontbreekt waarlijk te veel — als wel aan het einde van ons overzicht der geschiedkundige ontwikkeling van het instituut ²⁾.

1) Evenals in de Ordonnance heeft men ook hier het onbillijke voorschrift behouden dat de geldschieder alleen voor zijn kapitaal, niet voor de premie opkomt.

2) Echter ook dit is slechts ten deele waar. Waarom wij hier dan eindigen, waarom wij ook niet over Englands geschiedenis der bodemerij hebben gesproken?

Het antwoord op deze vragen moge men zoeken in art. 14 b. van het Kon. Besluit van 27 April 1877 (Staatsbl. n^o. 87), in verband met de Wet op het H. O., en in den niet altijd in acht genomen spreuk van Holland's grootsten rechtsgeleerde: „*hora ruit*”. Misschien dat later, „weêr en getij dienende,” het ontbrekende zal worden aangevuld, het onjuiste verbeterd, het slecht geordende gerangschikt!

Ten duidelijkste zien wij in twee aanvankelijk geheel gescheiden contracten van het zeerecht elkander allengs naderen, om eindelijk in de costumen en wetgevingen aan elkaar te worden verbonden en samen te groeien.

Het verschil tusschen beiden bestaat 1°. in hunnen ouderdom, 2°. in hun vaderland, 3°. in hunne strekking en 4°. in hun aard.

Ongetwijfeld toch is het Zuidelijke zeerecht ouder dan het Noordelijke, evenals de beschaving van het Zuidelijke deel van Europa eene oudere geschiedenis heeft dan die van het Noorden. Zeker is het, dat de bronnen ons voor het eerste hooger dan voor het laatste opvoeren.

Ook wat hun vaderland betreft, zijn beide contracten gescheiden en schijnt men het zelfstandig tot stand komen der Noordelijke bodemerij te mogen aannemen. Immers kan men niet aan den invloed van het Romeinsche recht denken, waar juist de oorsprong wordt afgeleid uit een vóór de receptie van dat recht reeds bestaand pandrecht. Van kennisneming of invloed van andere zerechten blijkt niet. Terwijl de boorden der Middellandsche zee ons de bronnen leveren van het *τόκος ναυτικός* der Grieken, van het *pecunia traiectitia* der Romeinen, van het *contrat à la grosse aventure*, dat onder verschillende benamingen en vormen in de zerechten van Italië, Zuidelijk Frankrijk en Spanje voorkomt, ontmoeten wij in het Noorden, aan de kusten der Noord- en Baltische zee, bijna uitsluitend de eigenlijke bodemerij.

Daarmede hangt het verschil in strekking samen. Nevens vele andere was het *contrat à la grosse*, in navolging van de oudere, gericht op gemeenschappelijken handel, op het vertrouwen van de kapitalen aan het beleid van den zeeman, tot het gemeenschappelijk maken van winsten; en deze is immer, als de oorspronkelijke beschouwing, in het Fransche recht de heerschende gebleven. Maar tevens bestond dáár de vaart voornamelijk uit de kleinere kustvaart, langs een dichtbevolkte kust. Een levendig verkeer had, door middel der meerdere handelsbetrekkingen, een grootere mate van crediet ten gevolge, zoodat de bodemerij uit nood dáár, hoewel niet onbekend, niet in zulk een groote behoefte voorzag. Dit was integendeel het geval in het Noorden, waar men de bodemerij alleen als een hulpmiddel voor den schipper in de uiterste gevallen van nood beschouwde en de bodemerij vóór de reis gesloten zooveel mogelijk beperkte, omdat men daarin slechts een middel tot bedrog van de zijde des geldopnemers zag.

En eindelijk bestaat er een groot onderscheid in den aard der rechtshandeling. Niet beter is dit te kenmerken dan door de opmerking, dat bij het *pecunia traiectitia* der Romeinen het pand niets wezenlijks was, terwijl wij daarentegen gezien hebben, dat de eigenlijke bodemerij van het Noorden niets anders dan een vorm van pandrecht was. Bij deze laatste is de beperkte gchoudenheid eene eigenaardigheid van het pandrecht; in het Romeinsche recht kan daarvan geen sprake zijn. Overal dus waar men aan de leening

een pandrecht heeft verbonden, dat naar het gemeene recht, d. i. het Romeinsche, moet beoordeeld worden, moeten ook de eigenaardige beperkingen in de teruggave van het geleende uit andere oorzaken verklaard worden.

Ten slotte zij nog gewezen op het verschil, of de leening onder verband van het *schip*, of onder verband van de *lading* gesloten is. Dit hangt samen zoowel met de verschillende strekking als met het verschil in de rechtshandeling. Wat het eerste betreft, zagen wij, dat reeds in het Grieksche contract het geleende geld moest strekken om *goederen* te koopen, evcnals dit later bij het contrat à la grosse wel het meest voorkomende geval zal zijn geweest, hoewel het zich bij schepen eveneens zeer goed laat denken.

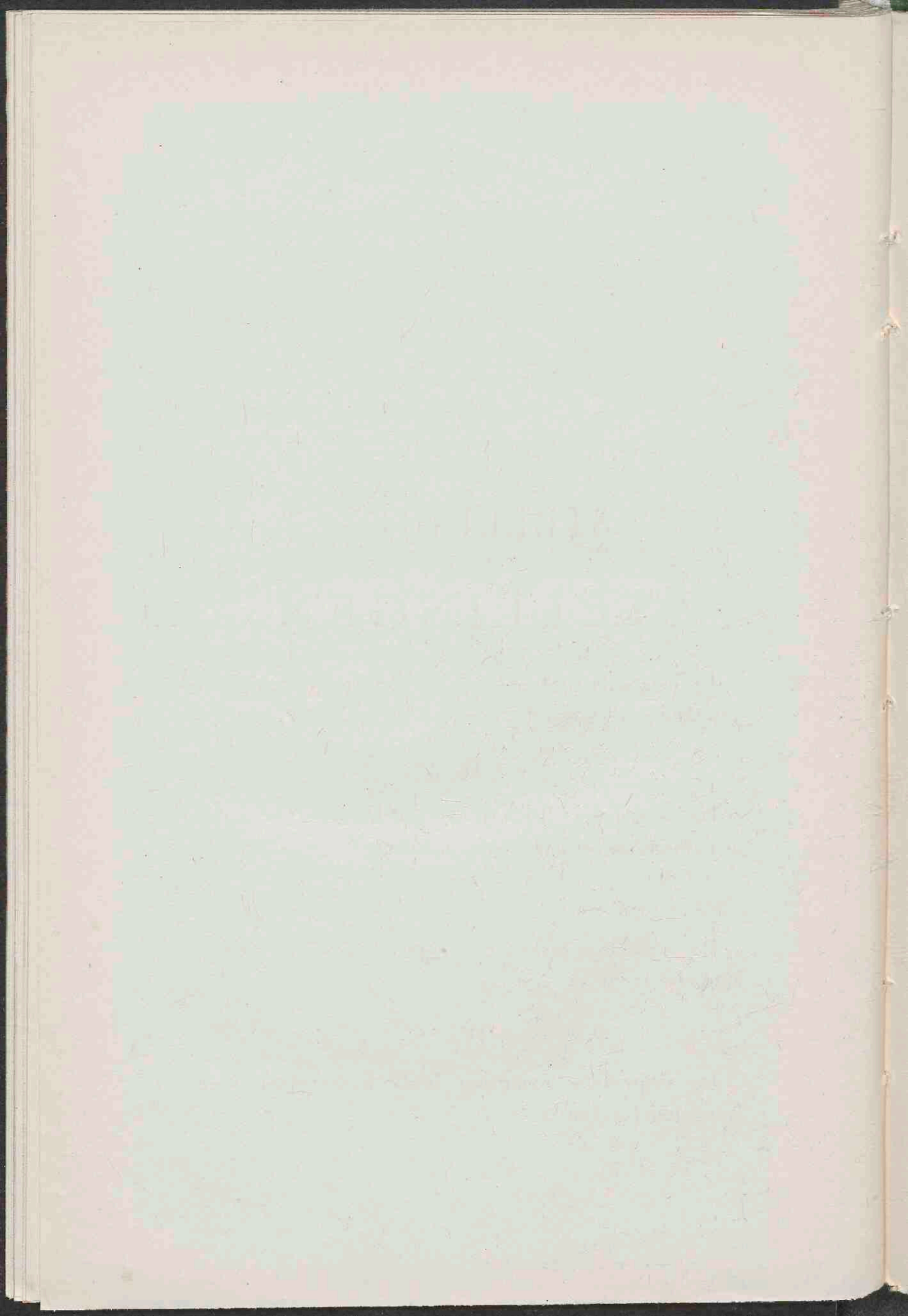
Bij de bodemerij uit nood zal de schipper, als lasthebber zijner reeders, de eigenaren van het schip, in de eerste plaats het *schip* verpanden, terwijl echter ook hier de verpanding van goederen van nut kan zijn. Wat de rechtshandeling aangaat, is alleen op te merken, dat in het Romeinsche recht een zakelijk pandrecht op roerende goederen werd verkregen, ook zonder overgave daarvan aan den schuldeischer, terwijl een dergelijke hypotheek in het Germaansche pandrecht zoo al niet onmogelijk was, dan toch slechts geringe zekerheid verschafte.

Toch hebben deze belangrijke punten van verschil niet kunnen beletten, dat de zoo uiteenloopende contracten door elkaar zijn gemengd. Trouwens waren er belangrijke punten van overeenkomst, zooals wij

in de inleiding reeds opmerkten, en hebben deze den onderscheiden oorsprong uit het oog doen verliezen.

Dat dit aan de juistheid en duidelijkheid der wettelijke bepalingen op het stuk der bodemerijen niet dienstig is geweest, zal wel geen betoog behoeven.

STELLINGEN.



STELLINGEN.

I.

De eigenlijke bodemerij is oorspronkelijk een vorm van Duitsch pandrecht.

II.

De wetgeving behoort de soorten van bodemerij te onderscheiden naar hare strekking.

III.

De vrijwillige bodemerij draagt volgens het Nederlandsche recht in avarij.

IV.

De vrijwillige bodemerij heeft haar belang voor den handel verloren.

V.

Wanneer de eischer eerst na de *litis contestatio* het recht dat hij doet gelden heeft verkregen, moet hij worden afgewezen; geene uitzondering is met Keller en Wächter bij de *bonae fidei actiones* aan te nemen.

VI.

Terecht zegt Windscheid: Lehrbuch des Pandektenrechts, I § 248: „Das Pfandrecht geht nicht unter durch bloßen Nichtgebrauch und ebensowenig geht es unter durch die Ersitzung des Eigenthums der verpfändeten Sache; sondern es geht nur unter durch eine gegen das Pfandrecht gerichtete Ersitzung der Freiheit.”

VII.

De bezitter der erfenis is gehouden den erfgenaam uit te keeren de zaken die de overledene op eene oneerlijke wijze (*causa injusta*) heeft verkregen.

VIII.

De huwelijksvoorwaarden kunnen der vrouw het recht om afstand te doen der gemeenschap van winst en verlies ontnemen.

IX.

De giften der geheele of gedeeltelijke nalatenschap tussehen aanstaande echtgenooten hebben den aard van erfstellingen.

X.

De bekentenis van een der partijen in zake van echtscheiding geldt als bewijs.

XI.

Hij die wegens zwakheid van vermogens onder curateele gesteld is, mag geen testament maken.

XII.

Art. 366 B. W. moet gelezen worden: Gedurende het huwelijk hebben de ouders en na deszelfs ontbinding door den dood heeft de langstlevende" enz.

XIII.

Het bestaan van een raam met openslaand venster in een muur, onmiddellijk grenzende aan het naastgelegen erf, moet aangemerkt worden als het zichtbaar teeken van bezit van erfdienstbaarheid van licht en de betimmering van dat licht moet gehouden worden voor stoornis in dat bezit.

XIV.

De Staat is niet aansprakelijk voor de onrechtmatige daden zijner dienaren.

XV.

Wettelijke regeling van de stichtingen is dringend noodig.

XVI.

De bewijskracht der koopmansboeken (art. 10 W. v. K.) strekt zich uit tot leveringen van den eenen koopman aan den anderen in privé gedaan.

XVII.

Visschersvaartuigen zijn zeeschepen in den zin van het W. v. K.

XVIII.

Onder de kosten tot aanbouw van een schip (K. 313 8°) behooren ook die tot levering van zeilen, takelaadje enz. alles voor de eerste uitrusting van het schip.

XIX.

De bodemerij-premie is ten onrechte niet onder de bevoorrechte schuld van art. 313, 9° W. v. K. opgenomen.

XX.

Erfgenamen kunnen hunne mede-erfgenamen niet collectief dagvaarden ter laatste woonplaats van den overledene.

XXI.

Een gedaagde-vreemdeling kan van den eischer-vreemdeling de zekerheidstelling *iudicatum solvi* eischen.

XXII.

De leer dat eene als aanwijzing (van schuld) aangenomen omstandigheid kan rusten op de verklaring van één getuige is onjuist.

XXIII.

De onderscheiding van faux intellectuel en matériel is niet af te keuren.

XXIV.

Hij die zich in gesloten jachttijd, zonder de in art. 26 der wet van 13 Juni 1857, Sb. bedoelde buitengewone machtiging, met geweer in het veld bevindt tot het schieten van schadelijk gedierte, is strafbaar volgens art. 40 van voornoemde wet.

XXV.

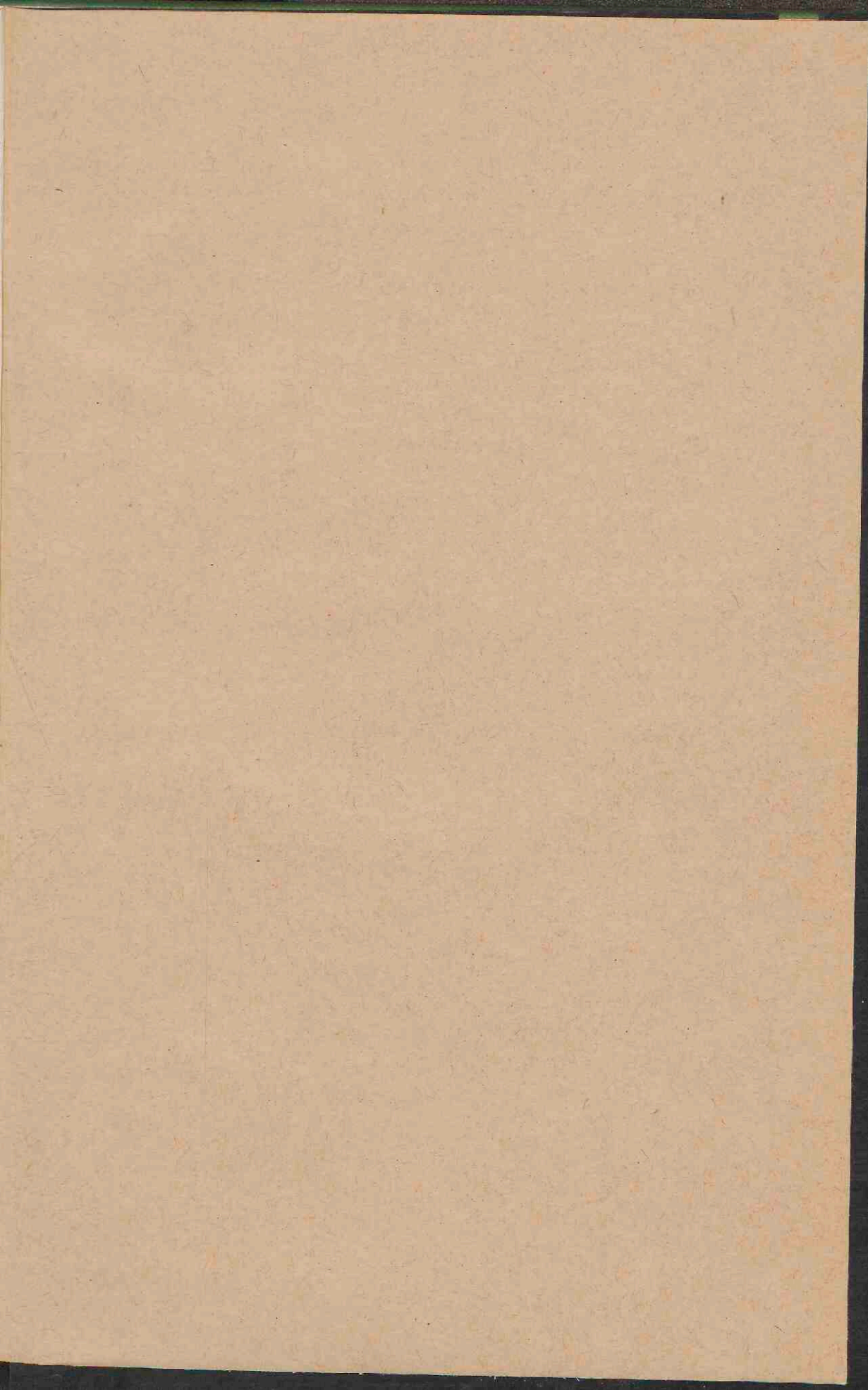
De bepaling van art. 55 van het Algemeen Pol-
derreglement der provincie Zeeland (goedgekeurd bij
Kon. besluit van 12 Febr. 1873 N°. 2) waarbij aan
vreemdelingen in de vergaderingen van ingelanden
kies- en stemrecht wordt verleend, is in strijd met
art. 5 der Grondwet.

XXVI.

College-gelden moeten afgeschaft worden, examen-
gelden des noods verhoogd.

XXVII.

De overneming en de exploitatie van de spoorwegen
in ons land door den Staat zouden af te keuren zijn.



489 7.32.12

