



# Het handels- en zeerecht in de adatrechtsregelen van den rechtskring Zuid-Celebes

<https://hdl.handle.net/1874/323053>

*17. juu. 1921, 1931.*

HET HANDELS- EN ZEERECHT IN  
DE ADATRECHTSREGELN VAN  
DEN RECHTSKRING ZUID-CELEBES

DOOR

MR. L. J. J. CARON



N.V. UITG. MIJ. C. A. J. VAN DISHOECK  
BUSSUM

BIBLIOTHEEK DER  
RIJKSUNIVERSITEIT  
UTRECHT.









*1.92-1937*

HET HANDELS- EN ZEERECHT IN DE ADATRECHTS-  
REGELEN VAN DEN RECHTSKRING ZUID-CELEBES

RIJKSUNIVERSITEIT UTRECHT



0738 5424

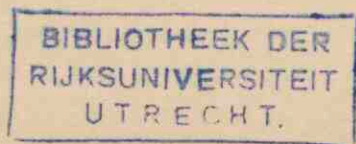
# HET HANDELS- EN ZEERECHT IN DE ADATRECHTSREGELEN VAN DEN RECHTSKRING ZUID-CELEBES

ACADEMISCH PROEFSCHRIFT TER VER-  
KRIJGING VAN DEN GRAAD VAN DOCTOR  
IN DE RECHTSGELEERDHEID AAN DE  
RIJKSUNIVERSITEIT TE UTRECHT, OP GE-  
ZAG VAN DEN RECTOR MAGNIFICUS DR.  
W. E. RINGER, HOOGLEERAAR IN DE FA-  
CULTEIT DER GENEESKUNDE, VOLGENS  
BESLUIT VAN DEN SENAAT DER UNIVER-  
SITEIT TEGEN DE BEDENKINGEN VAN DE  
FACULTEIT DER RECHTSGELEERDHEID,  
TE VERDEDIGEN OP WOENSDAG 23 JUNI  
1937 DES NAMIDDAGS 4 UUR

DOOR

Meester LEONARDUS JOHANNES JACOBUS CARON  
geboren te Pekalongan

N.V. UITG. MIJ. C. A. J. VAN DISHOECK  
BUSSUM





AAN  
MIJNE VROUW, DE TROUWE GEZELLIN  
MIJNER  
INDISCHE BESTUURSJAREN,  
DRAAG IK DEZE STUDIE IN  
GROOTE DANKBAARHEID VOOR HAAR  
NIMMER ONTBROKEN STEUN OP





## VOORWOORD

Dit proefschrift is ontstaan uit de behoefte uiting te geven aan de groote dankbaarheid voor heel veel geluk en schoons, gedurende een geheel leven als Europeesch bestuursambtenaar in Nederlandsch-Indië, mij geschonken.

Het bedoelt ook eene bijdrage te leveren aan de wetenschappelijke kennis, zonder welke besturen slechts een gissen, een gevoelskwestie wordt, en waarvan het gemis groote en vaak onherstelbare nadeelen voor de bevolking medegebracht heeft.

Vele oudere en jongere collega's zijn mij op deze wetenschappelijke paden voorgegaan; zij vormden door hunne arbeid een gebouw van degelijke kennis, bestemd voor gebruik door de komende bestuurdersgeneraties. Voor dit gebouw hoopt dit werk mede een steen te hebben bijgedragen.

Dank ben ik in hooge mate verschuldigd aan U, Zeergeleerde Dr. L. de Vries, voor de vertaling van het handschrift codex 3292 uit de Leidsche Universiteitsbibliotheek. Dat U mij, nog wel tijdens Uw verlof, dus in den tijd voor ontspanning bestemd, hebt willen helpen met zoo'n ingespannen en moeizamen arbeid kan ik zeker nooit hoog genoeg waardeeren. Ook aan U, Hooggeleerde Professor Dr. C. C. Berg, wien ik reeds het voorrecht had in mijne Bali-jaren te leeren kennen, en die mij toen reeds zulke goede diensten hebt bewezen bij het werk der Kyrtria Liefrink—v. d. Tuuk, betuig ik mijn besten dank voor Uwen zoo hoog gewaardeerden, mij verleenden, steun.

Dank ben ik verder verschuldigd aan alle mijne collega's, die in Celebes mij steunden bij het verzamelen van bouwstoffen, welke in dit werk zijn verwerkt. Namen noemen zal ik nalaten,

## VIII

het zouden te veel zijn, die ik moest memoreeren. Voor twee oude vrienden dien ik eene uitzondering te maken.

Gij waarde Swaab, mijn vriend en opvolger in Celebes, steunde door Uw enthousiasme en leiding mijne collega's-bestuursambtenaren in het verzamelen van gegevens. Weest er van overtuigd dat ik U daarvoor zeer erkentelijk ben.

Gij waarde heer Noeroedin, die ik in mijne controleursjaren in het begin dezer eeuw, in die roerige tijden, in Celebes, heb leeren kennen en waardeeren als uitnemend paedagoog, gij hebt mij nu, na uwe pensionneering, welke geen rust beteekende, als assistent aan het wetenschappelijk bureau der Matthesstichting, wel zeer doen profiteeren van Uw gedegen kennis van land en volk van Zuid-Celebes. Weest er van verzekerd dat Uw steun en groote vriendelijke welwillendheid mij steeds voor den geest zullen blijven staan.

En nu kom ik tot U, Hooggeleerde Professor Mr. Dr. H. Westra. Het is voor mij wel een zeer bijzonder voorrecht dat gij mijn promotor hebt willen zijn.

Gij, die mij immer welwillend tegemoet tradt, die mij met Uwe nooit verflauwende belangstelling steeds weer bij mijn arbeid blijmoedig deedt stemmen, aan U mijn dank voor dat alles. Ik dank U nog bovendien bij de samenstelling van dit proefschrift, voor Uwen grooten steun en leiding en ik moge U dan ook de verzekering geven, dat Uwe warme belangstelling en critiek voor mij onmisbaar zijn geweest.

---

## VERBETERBLAD, behoorende bij het proefschrift van Mr. L. J. J. Caron.

Door het feit, dat dit proefschrift reeds anderhalf jaar geleden gereed was, is geen rekening gehouden met de inmiddels van gouvernementswege gegeven nieuwe voorschriften op het gebied van scheepspapieren. Hierdoor is het op blz. 177 onder 13 vermelde gedeeltelijk verouderd, terwijl eveneens van de bijlagen de modellen V, VI, XI en XII vervangen zijn door de modellen F, I, A, B en C van de Zeebrieven- en Scheepspassenverordening van S. 1935 no. 564. Wellicht is ook het model XIII niet meer juist, waar de daarin aangehaalde staatsbladen vervangen zijn door de Bakengeldordonnantie van S. 1935 no. 468 jo. 1936 no. 651. Mij is echter onbekend of een veranderd model werd vastgesteld.

Op blz. 177 onder „13. Scheepspapieren” moet in verband daarmee gelezen worden in de eerste alinea: Scheepspapieren zijn: de kleine pas voor vaartuigen van minder dan 20 m<sup>3</sup> en de jaarpas voor vaartuigen van 20 of meer m<sup>3</sup>.

Tweede alinea: Verder bij vaartuigen van 20 m<sup>3</sup> en daarboven een eigendomsacte.

Vierde alinea: Jaarpassen worden jaarlijks verwisseld, kleine passen jaarlijks gevisceerd.

Negende alinea: Vaartuigen van 100 m<sup>3</sup> en daarboven hebben voorts een bakengeld te voldoen.

Tevens wordt van dit verbeterblad gebruik gemaakt om op blz. 150 alinea's 2 en 3 van Hoofdstuk III aan te vullen en te verduidelijken. Die alinea's dienen te luiden:

Weliswaar zijn de bepalingen van den IVden titel van Boek II koophandel „van het huren van scheepsofficieren en scheepsgezellen en derzelve regten en pligten” volgens S. 1873 no. 119 van toepassing verklaard op Inlanders dienstdoende als schipper, scheepsofficier of scheepsgezel op schepen en vaartuigen op Europeesche wijze getuigd, welke ingevolge de wettelijke bepalingen van een Nederlandsch-Indischen zeebrief moeten voorzien zijn, maar verreweg het grootste deel der zeevaarders dient op schepen, welke op Inlandsche wijze zijn getuigd en enkel van een jaarpas c.q. kleine pas zijn voorzien. Het adatrecht is daarom voor het allergrootste deel der inlandsche zeevarenden van Zuid-Celebes van toepassing. Bovendien is thans het verschil tusschen schepen, die op een jaarpas of zeebrief varen, niet meer gelegen in de tuigage, doch in de tonnage (Zie S. 1934 no. 78 jo. 1935 no. 565 nader uitgewerkt bij S. 1935 no. 492). In verband hiermede hangt de toepassing van S. 1873 no. 119 op inlandsche zeevarenden thans n.b.m. in de lucht.





## INLEIDING

Wie het voorrecht had eenigen tijd in Zuid-Celebes te verblijven, werd niet getroffen door de uitgebreide bevolkingsprauwvaart?

Voor al voor een Nederlander, die thuis gewend is mede te leven met alles wat op de zee betrekking heeft, valt de groote bedrijvigheid in deze tak van volkswelvaart op en het kan niet anders of zijne belangstelling brengt hem ertoe, dieper in te gaan op alles wat met dit verschijnsel verband houdt. En dan ligt het voor de hand dat men zich eerst een indruk gaat vormen wat de zeilvaart voor Nederlandsch-Indië beteekent (naast de stoomvaart).

Het onderstaand staatje geeft daarvan een mooi overzicht.

Alle in 1933 in de havens van Ned.-Indië  
aangekomen zeilvaartuigen

Uit buitenlandsche havens	Uit Ned.-Indische havens
---------------------------	--------------------------

Zeilschepen:

a. 456 170,044 bruto M.	83 27,119 bruto M.
-------------------------	--------------------

b. 2756 277,074 „ „	76181 2,045,330 „ „
---------------------	---------------------

a. Zijn schepen van 300 of meer kub. meter inhoud, netto.

b. Zijn schepen van minder dan 300 kub. meter netto inhoud, dus de kleinere vaartuigen, waartoe alle Inlandsche prauwen kunnen worden gerekend.

In sommige streken is deze Inlandsche scheepvaart zelfs zoo druk, dat men b.v. te Makasser, als een onderdeel der aldaar gebouwde oeeaanhaven, een speciale prauwhaven voor gebruik der Inlandsche prauwvaart heeft moeten bouwen, met de noodige steigers en goedangs, waar het steeds zeer bedrijvig toegaat, al



zijn de Westmoeson-maanden uit den aard der zaak dan ook de slapste periode van deze bedrijvigheid. En zelfs een zeer oppervlakkig onderzoek door navraag leert dan dat een levendige prauwvaart langs de Noordkust van Java verder naar havens op Borneo en Sumatra en vooral naar Singapore, benevens Oostelijk naar de kleine Soendaeilanden en de Molukken nog heden ten dage aangetroffen wordt.

Wat de prauwvaart voor Makasser en voor de geheele „Groote Oost”, beteekent, leeren de cijfers van deze haven.

Wat ze beteekent voor Zuid-Celebes waar deze prauwen voor het grootste deel tehuis behooren leeren de cijfers van de kleine havens in dat gebied.

Vaartuigen op jaarpassen varende  
welke de haven Makasser binnenvielen

Jaar	Aantal	Bruto inhoud in M <sup>3</sup>
1928	7403	128712
1929	7541	140560,97
1930	7224	143327,63
1931	7369	166555,01
1932	7912	192575,27
1933	7660	185432,96
1934	6454	164211.

Vaartuigen op jaarpassen varende  
welke de kleine havens in Zuid-Celebes binnenvielen

Jaar	Aantal	Bruto inhoud in M <sup>3</sup>
	Haven Paré Paré	
1932	1634	39229,15
1933	1585	46614,58
	Haven Barroe	
1932	357	5969
1933	267	4539

Jaar	Aantal	Bruto inhoud in M <sup>3</sup>
	Haven Palima	
1932	687	25384,93
1933	763	35769,94
	Haven BadjoE	
1932	600	15545,38
1933	614	16436,68
	Haven Paloppo	
1932	398	3730,34
1933	398	4131,66
	Haven Malili	
1932	172	1393,98
1933	251	1619,41

Met deze cijfers moge worden volstaan, ofschoon het aantal kleine havens, w.o. in de Mandharstaten, zeker even belangrijke, zoo niet, belangrijker havens veel grooter is, waarvan ik echter geen cijfers kon krijgen.

De bemanning is van 5 tot 20 koppen per prauw.

De grootte der prauwen bedroeg van 8 tot 50 M<sup>3</sup> per prauw.

Deze enkele gegeven cijfers geven reeds een voldoende duidelijk beeld van het belang dat deze vervoergelegenheid voor de inlandsche huishouding biedt. De verleiding op deze cijfers dieper in te gaan moet ik weerstaan. Uit een oeconomisch oogpunt van groot belang, is de beteekenis ervan voor deze studie slechts secundair.

Niet minder belangrijk dan thans was de prauwvaart zeker in het verleden.

De Javaansche scheepvaart, welke vóór den val van Mod-

jopahit 1518 A.D., belangrijk was, werd door de kortzichtige politiek van Mataram te gronde gericht, en alhoewel wij van Rouffaer<sup>1)</sup> weten, dat Makasser voordien reeds een belangrijke scheepvaart bezat, heeft het uitschakelen van de Javaansche scheepvaart toch zeker de vlucht, welke de zeevaart in Zuid-Celebes nam, sterk gestimuleerd.

Toen de Nederlanders op het tooneel der geschiedenis in den Indischen Archipel verschenen en een specerijen-monopolie in het uiterste Oosten van dezen archipel vestigden, werd eene contrôle over de prauwvaart het eerst noodige, ter bescherming van dat monopolie.

De vestiging te Makasser, de deur voor het binnentreden in de Groote-Oost, had bovendien het voordeel de contrôle mede te brengen over de Straat Makasser, den toegangsweg uit de Zuid-Chineesche zee naar den Archipel.

Naast Batavia, dat in 1619 bezet werd (Djakatra) en dat de Soendastraat beheerschte en Malakka, dat de straat van dien naam onder Hollandsche contrôle bracht (1641), bleef Straat Makasser nog buiten bereik van het toezicht der V.O.C.

Makasser als waker aan dien toegangsweg was de laatste contrôlepost, dien wij bezetten. Hierdoor was de Indische Archipel in wezen reeds een afgesloten Hollandsche invloedssfeer geworden en het groote Oost-Aziatische potentieele Hollandsche koloniale gebied werd geboren.

Na een gelukkig gevoerden oorlog toch werd in 1667 het fort Rotterdam verkregen en de V.O.C. kreeg voor het eerst territoriale rechten in Celebes.

Speelman realiseerde de behoeften van oogenblik en toekomst en schiep de voorwaarden voor de vlucht van onze koloniale aspiraties in het Oosten van ons tegenwoordig Aziatisch gebied.

---

<sup>1)</sup> Zie Rouffaer: Van Malakka Emporium vóór 1400 A.D. Bijdragen K.I. den den deel 77 1921.

Onze vestiging te Makasser, onze oorlogen tegen Goareezen en daarmede verbonden volkeren ontstonden dus niet in de laatste plaats om de concurrentie te weren, die deze prauwvaart in de Molukken met den zeer winstgevende specerijenhandel de V.O.C. aandeed. En waar deze prauwvaart toen reeds van groot belang bleek, was het te verwachten, dat een samenstel van rechtsregelen voortvloeiende uit deze prauwvaart het zeeverkeer regelde.

Het is er almede gesteld als overal elders en bevreemding kan het dan ook niet wekken, dat verschillende beschrijvingen van dat recht, elk geldend voor een zeker rechtsgebied, uit dien tijd tot ons zijn gekomen.

De voornaamste is zeker het in het midden der vorige eeuw 1869 door Dr. B. F. Matthes, gepubliceerde Boegineesche handels- en scheepswetboek, dat afkomstig bleek van den Matowa der Wadjoreezen te Makasser Amana-Gappa.

Amana-Gappa deed al niet anders dan het toen geldend handels- en zeerecht ten behoeve van zijn zeevarende landgenooten beschrijven, een werk dat tot op heden steun aan hanteering van het geldend bovenbedoeld recht verleende en zelfs nu nog in vele handen is en geraadpleegd wordt.

Dit handels- en zeerecht gewijzigd door de tijden, aangepast aan de behoeften, gold en geldt nog voor den rechtskring van Zuid-Celebes; die kring, dien wij nu plegen aan te duiden met Makasaarsch-Boegineesch is er een, welke ondanks alle politieke veranderingen der samenstellende volkeren, stellig nog een samenhangend geheel vormt. Het zal het doel van dit geschrift zijn de beschrijving van dat recht te geven in verband met hetgeen elders uit den Indischen archipel bekend werd om ten slotte te komen tot eene beschrijving van hetgeen thans als adatrecht op dit gebied van kracht is.

---



## HOOFDSTUK I

### HET HANDELS- EN SCHEEPVAARTWETBOEK VAN AMANNA-GAPPA

In 1869 publiceerde Dr. B. F. Matthes een studie over de Wadjoreezen en voegde daar aan toe het handels en scheepvaartwetboek van Amana-Gappa benevens de vertaling daarvan.

De studie zelf is heel interessant, doch opname daarvan in dit geschrift zou te veel plaats vergen en mede voor het doel, dat gesteld werd, irrelevant zijn. Ik meen dan ook te kunnen volstaan met enkele punten uit die studie te memoreeren en dan het wetboek in zijn geheel in vertaling te doen volgen.

De groote bondgenoot van Speelman, Aroe-Palakka, nam in 1670 de hoofdstad van Wadjo Tossora in en als toenmaals te doen gebruikelijk was, verwoestte hij het land Wadjo. Er ontstond dus hongersnood en om deze te ontvluchten emigreerde een deel der bevolking. Dit meest energieke deel, dat den moed had elders een nieuw leven te beginnen, trok overal heen, maar velen vestigden zich vooral te Makasser, waar de rijst toenmaals zeer goedkoop ter markt kwam en men dus verzekerd kon zijn gemakkelijk aan den kost te komen.

Mede zal de keuze van Makasser wel bepaald zijn door de grootere veiligheid die er ging heerschen nadat Speelman er het fort Rotterdam verkregen en geducht versterkt had, hetgeen voor deze handelaren en zeevaarders van groot belang moet zijn geweest.

Zeker zal ook de gunstige ligging uit een handels- en navigatieoogpunt, waarop hier niet verder ingegaan kan worden, stimuleerend op het zich vestigen aldaar hebben gewerkt. Hoe dan ook, te Makasser ontstond een groote Boeginesche kolonie

en de behoefte aan een eigen hoofd of Matowa werd spoedig gevoeld.

Dit hoofd stond natuurlijk onder den vorst van Boné, onze bondgenoot Aroe-Palakka, die na de verovering van Wadjo tevens Ranrang I Toewa van dat land was geworden.

De derde Matowa nu was Amana-Gappa.

Acht maanden na zijn optreden droeg de vorst van Boné hem, op verzoek van den vertegenwoordiger der V.O.C., het toezicht over alle, de Boegineesche taal sprekende, te Makasser gevestigde personen op. Doch dit toezicht had voor niet Wadjoreezen slechts zoover gelding als het zaken van handel en scheepvaart betrof.

„Ik verlang alzoo, Matowa” dus luidde de taal van den Vorst, „dat alle Bonieren Soppengers, Loewoeneezen, in één woord, alle „volkstammen, die de Boegineesche taal spreken, en te Makasser handel drijven, onder uwe orders staan, onverschillig „of zij tot de ondergeschikten of tot de hoofden behooren; tenzij „zij zaken afgescheiden van den handel hebben, waarmede gij „natuurlijk niets te maken hebt” <sup>1)</sup>.

De Matowa Wadjo werd dus nu, behalve het hoofd der Wadjoreezen, zijn landgenooten, tevens Matowa Baloe of Inlandsch handelshoofd.

De rechten en verplichtingen van zoo'n Matowa werden bij de investituur steeds weder opnieuw wereldkundig gemaakt en waar ze uit handelsoogpunt zeker ook belang hebben laat ik ze hieronder volgen.

Ze waren samengevat in zeven artikelen als volgt:

„1. De matowa is eenigermate met een' vogelverschrikker op „t veld te vergelijken. Evenals de rijstdiefjes op het gezigt daar „van zich wel wachten zullen om met onstuimigheid op de padie „aan te vallen; evenzoo moeten de Wadjoreezen hunnen matowa „ontzien, en bij het inslaan van koopwaren nimmer meer bieden

<sup>1)</sup> Zie Dr. B. F. Matthes. Over de Wadjoreezen 1869 Makasser.



„dan hij gedaan heeft. En zoo zij soms het een of ander, waarop „hij geboden heeft, later voor denzelfden prijs bekomen kunnen, „moeten zij het niet voor zich-zelven willen behouden, maar het „hunnen matowa, daarvoor aanbieden.

„2. Indien de Wadjorezen koopwaar inslaan en die bijna ter- „stond weder met winst verkoopen, voordat de matowa die nog „gezien heeft, zijn zij verplicht hem hiervan kennis te geven, en „de winst die zij op die waar gehad hebben, gelijkelijk met hem „te deelen.

„3. Wanneer de matowa een handelsvaartuig van hem zelve „te water laat gaan, heeft dit bij bevrachting steeds de voorkeur „boven andere.

„4. De matowa heeft het recht om met iedere Wadjoresche „handelsprauw, onverschillig waar zij naar toe ga, commissie- „goedren mee te geven, mits de waarde van 100 reyaal of f. 200 „niet te boven gaande; en de anakoda of prauwvoerder is ver- „plicht, die mee te nemen, en ze in het belang van den matowa te „verkoopen zonder daarvoor eenige vracht of onkosten in rekening „te mogen brengen (men vergel. daarover verder het Boeg. wet- „boek van koophandel en scheepvaart).

„5. Indien er een Wadjoreesch handelsvaartuig te Makassar „aankomt, hetzij dit al of niet op het droge gesleept worde, moet „men aan den matowa een reyaal betalen.

„6. De Wadjorezen zijn verplicht voor den matowa een huis „te bouwen, te vernieuwen of te verplaatsen, al naar hij verlange. „Zelfs moeten zij daartoe zelve voor eigen' rekening het hout „kappen, vervoeren en bewerken. Het eenige, waarop zij aan- „spraak hebben, is, dat zij op den dag dat de palen overend ge- „zet worden, bij het naar huis gaan ieder wat in een blad gewikkel- „de sokko (in de wasem gekookte rijst) met tjangkoeling (een lek- „kernij gemaakt van klapper) met bruine suiker en een weinig „meel, ook gebezigd als vulsel voor gebak) mee naar huis krijgen.

7. „Als een der Wadjoresche handelaren komt te sterven, wordt

„er van het geld, dat hij door zijne zaken verdiend heeft, eene „zekere som afgenomen tot het slagten van een buffel en het laten „doen van lijkgebeden. Van dien buffel nu, gelijk van iederen „buffel die bij eenig feest geslagt wordt, moet een stuk aan den „matowa gebragt worden, onverschillig of men hem bij die gele- „genheid al dan niet als gast genoodigd hebbe.

„Verder werd ook bij vernieuwing bekend gemaakt, dat de „padangkang's of padjawa's, wij zouden zeggen groothandelaars, „de pagade's of houders van warong's en kleine winkels, en einde- „lijk de paleleyang's of rondventers van koopwaren, ieder binnen „hun grenzen moesten blijven. De groothandelaars mogten bij- „voorbeeld geen kraampjes of kleine winkels houden, evenmin „waren rondventen. De houders van kraampjes of kleine winkels „moesten inkoopden van de groothandelaars, en de rondventers „weder van de houders van kraampjes. Om van Chinesche en „Hollandsche handelaren in te koopden, was hun verboden, dat „stond alleen aan de Wadjoreesche groothandelaren vrij. De hou- „ders van kraampjes mogten geen waren rondventen.

„Zoo iemand die bepalingen overschreed, werd hij met algemeen „goedvinden beboet met 20 manden sokko en tjangkoeling (men „zie bl. 8, reg. 3 v.o. vlg.) En deze lekkernij werd dan in de „langkara (het Boeg. bidhuis) door de vergaderde menigte gegeten.

„Bij herhaling van het misdrijf werd deze zonderlinge straf „nogmaals toegepast.

„Wanneer iemand zich echter tot drie keeren toe bezondigd „had werd hem de vergunning om handel te drijven ontzegd.

„Zoo hij dan berouw toonde en vergiffenis vroeg, kon hij weder- „om in genade aangenomen worden. In dit geval werd hij door „de hoofden voor den matowa gebragt, en besloot men de zaak „met een diner, terwijl de jongelui zich na afloop daarvan voor de „woning van den matowa met de rottanbal of raga amuseerden.

„Als eischen die algemeen aan een Matowa gesteld werden gol- „den:

- „1. Rechtschapenheid
- „2. Vriendelijkheid en zachtaardigheid
- „3. Vaardigheid in het spreken
- „4. Omzichtigheid en beleid
- „5. Goede afkomst
- „6. Bedrevenheid in kennis der adats, of oude gebruiken
- „7. Inschikkelijkheid jegens zijn medemenschen.

Aan den zesden eisch, dien Amana-Gappa wel in hooge mate bezat, danken wij tenslotte de samenstelling van de rechtsregels die het handels- en scheepvaartverkeer van die dagen in dat deel van den Indischen archipel beheerschten.

Nu zoude ik over kunnen gaan tot het laten volgen van het wetboek, ware het niet, dat eenige critische beschouwingen, die Dr. Matthes doet voorafgaan m.i. belangrijk genoeg zijn voor de beoordeeling van eenige andere zeerechtbeschrijvingen, die later ook in dit werk bespreking vinden, zoodat ik Dr. Matthes vóór het behandelen van het wetboek nog even aan het woord laat.

Men meene niet, dat hier hetzelfde wetboek aangeboden zal worden, als (de Heer) Leupe in het Tijdschrift voor Nederlandsch Indië. jg. 1849, vijfde Aflevering, bl. 305 en vlgd., onder den titel van „Wetboek voor zeevarenden van het koninkrijk Makassar en Boegie, op het eiland Celebes”, aan het publiek meegedeeld heeft. Dit stuk werd door den Heer Leupe op nieuw uit den in de „Collection de lois maritimes” van J. M. Pardessus opgenomen Maleischen tekst vertolkt, en met de daarbij gevoegde aantekeningen van Professor Dulaurier verrijkt. Ook daar vindt men een opschrift dat ons op zijn minst genomen aan groote overeenstemming van dat Maleische werk met de Boeginesche oendang-oendang van Amanna Gappa zou doen denken, te weten: dat van „Code maritime des royaumes Mangkasar (Makassar) et Bougui, dans l'île Célébes.” En toch hoe vreemd het klinken moge, die titel is letterlijk het eenige punt van



overeenkomst. Zelfs wordt in het Maleische wetboek niets anders, dat eenige betrekking op Zuid-Celebes heeft, vermeld, dan „dat, „wanneer een jonk te Makassar komt, daarvoor aan regten ge- „heven worden twee gantangs buskruid, drie zeilen en twee bos- „sen rotting per petakh, te Bima daarentegen zeshonderd pitis „van Java ,twee zeilen en een' halve bos rotting per petakh”, alsmede „dat te Makassar voor slaven het regt berekend wordt „van 10 man per petakh”. Ziet daar alles. Daarentegen verschilt het Maleische stuk, wat strekking en inhoud betreft, nagenoeg niet van het insgelijks in het werk van Pardessus door Dulaurier uitgegeven „Code maritime du royaume de Malacca”. Welligt is het dus slechts een wetboek voor Maleijers, die zich naar Makassar of Bima wenschen te begeven. Hoe men op de gedachte gekomen zij, om het geschrift in kwestie aldus te betitelen, moet ik verklaren niet te begrijpen, te meer daar ook bij Pardessus geen Maleische titel voorkomt, die, al ware het ook maar in de verte, op Boeginezen of Makassaren zinspeelt.

Dat Raffles, zooals Pardessus in bovenaangehaald werk Deel VI, bl. 378, mededeelt, in de Asiatic Researches, Deel XII, bl. 130 beweren konde: „dat de zeewetten van Malakka met eenige „kleine wijzigingen door verschillende oude en machtige staten „op Celebes aangenomen waren, en dat zij door de meeste koop- „lieden op dat eiland nog nagekomen werden”, is wel een bewijs, dat Raffles nog zeer weinig met den toestand van Zuid-Celebes en deszelfs bevolking bekend was, want tot op den huidigen dag zal men bezwaarlijk één Boeginees of Makassaar vinden, die instaat zou zijn, om het Maleisch van dat Makassaarsche wetboek te ontcijferen. Zoo de Maleiers dus hun wetboek op Zuid-Celebes hadden willen invoeren, zouden zij zeker begonnen zijn, met het in de Boeginesche of Makassaarsche taal te laten overbrengen. Dat dit echter niet geschied zij, zou ik bijna onder eed durven te verklaren, want ik heb hier, in weerwil van langdurigen omgang met Inlanders, nog nooit eenig spoor van zulk een wetboek ont-

dekt. Trouwens er komt dan ook te veel in voor dat volstrekt van geene toepassing op de Boeginesche praauwen zijn zoude, daar bij de laatste alles veel eenvoudiger ingerigt, en het personeel slechts zeer beperkt is. Zelfs zouden sommige bepalingen die onder de Maleijers hoogst wenschelijk kunnen zijn, bij een volk als de Boeginezen alligtelijk aanleiding tot oproer geven. Indien bijvoorbeeld een gezagvoerder op een Boeginesche praauw zijn volk volgens het Malakkaasch wetboek gedurig met het uitdeelen van slagen wilde doen straffen, geloof ik, dat hij spoedig bij een amok zijn leven zoude laten.

En thans genoeg hiervan. Zoo iemand de waarheid van het bovenstaande nog eenigszins in twijfel trekken mogt, verwijs ik hem liever naar het in het Tijdschrift voor Nederlandsch Indië voorkomend werk van den Heer Leupe.

Keeren wij thans tot het zooveel beter op Zuid-Celebes bekende en voorzeker teregt als Boegineesch betitelde handels- en scheepswetboek terug.

Ofschoon deze oendang-oendang van Amanna Gappa reeds geruimen tijd geleden, zoowel door de Engelschen als de Franschen en Duitschers, niet alleen in het Boegineesch maar ook in de talen de drie genoemde natiën, gepubliceerd zij, acht ik het toch geenszins onbelangrijk, om dit werk ook nog eens onder ons Nederlanders het licht te laten zien; te meer daar het vroeger geleverde niet alleen veel minder uitvoerig is <sup>1)</sup>, maar ook, wat tekst en vertaling betreft, hoogst gebrekkig genoemd mag worden.

In 1832 verscheen te Singapoera een klein boekje in 12° onder den titel van: „A Code of Bugis maritime laws”. Hiervan schijnt slechts een' zeer kleine oplage gedaan te zijn, zoodat het

---

<sup>1)</sup> Terwijl mijn handschrift 25 hoofdstukken bevat, heeft men in gemelde uitgaven slechts 14 hoofdstukken, waarvan nog 5 over niets anders dan vracht van goederen, en 3 over vracht van slaven en slavinnen handelen, hetgeen in mijn handschrift in slechts twee hoofdstukken zamengevat is.

mij, in weerwil van alle genomen moeite, niet heeft mogen gelukken om nog een exemplaar daarvan te Singapoera magtig te worden. Trouwens dit is geenszins te verwonderen, wanneer men uit het zesde in 1845 verschenen deel van de „Collection de lois maritimes” van J. M. Pardessus, bl. 377, verneemt, dat deze schrijver er reeds zelfs in 1837 nog ternauwernood één exemplaar van bekwam.

Dat zeldzaam stuk werd onder de leiding van den Heer Dulaurier in het zoeven genoemde werk van Pardessus afgedrukt, met den titel van „Code Bougui” bestempeld, en van eene Fransche vertaling met aantekeningen voorzien. Deze overzetting echter geschiedde niet uit het Boegineesch, waarmede Dulaurier onbekend was, maar volgens zeggen van Professor Veth (Hand, van het Ned. Bijbelgen. 1847, bl. 51) naar een Maleische bij het Boegineesch gevoegde vertolking.

Later (in welk jaar, blijkt niet uit den titel) verscheen nogmaals te Parijs een afdruk van den Boegineeschen tekst van dit zelfde „Code Bougui” onder het opschrift van: „Chrestomathies Océaniques. Textes en langue Boughi. Imprimerie Orientale „Callet, R. de Seine 53.”

Eindelijk werd dit zelfde stuk nogmaals in 1854 te Weenen aan de hof- en staatsdrukkerij uitgegeven door den Heer E. Seelieb.

Ofschoon ook deze geleerde volkomen onbekend was met het Boegineesch, voegde hij er echter niet alleen een' vertaling maar ook een' opgave van Boeginesche rededeelen en zelfs een vocabulaire bij.

Tot dit alles werd hij volgens eigen' verklaring in staat gesteld door eene in 1832 te Serampore uitgekomen Engelsche brochure en een onuitgegeven Boegineesch Woordenboek.

Ook deze brochure heb ik tot mijn leedwezen niet magtig kunnen worden. Het komt me echter, naar de Weener navolging te oordeelen, bijna zoo goed als zeker voor, dat dit stuk geheel uit dezelfde bron is voortgekomen, als het insgelijks in 1832 te



Singapoera gedrukte „Code of Bugis maritime laws”, waarvan het stuk van Dulaurier in de „Collection de lois maritimes” van Pardessus zijn’ oorsprong te danken had. De drie mij bekende stukken toch (te weten: de twee Fransche en het eene Duitsche) komen, wat den tekst betreft geheel met elkander overeen, tenzij men het een verschil mogt willen noemen, dat de veelvuldige fouten in het plaatsen van letters en punten, gelijk ook in de afscheiding der woorden, niet steeds op dezelfde plaats voorkomen.

Verre zij het van mij, dat ik een’ Dulaurier en een’ Seelieb hard zou willen vallen, omdat zoo groote slordigheid van tekst het lezen en verstaan alles behalve gemakkelijk maakt.

Evenmin wil ik het hun als een’ smet aanwrijven, dat hunne overzetting soms volstrekt niet met het origineel klopt, of dat het Boegineesch nu en dan maar geheel onvertaald gebleven is; want zij waren beide der Boegineesche taal onkundig, en moesten dus den Maleischen en Boegineschen gids blindelings volgen. Dat zij dit met naauwgezetheid gedaan hebben, vertrouw ik ten volle; en dat doende hebben zij het wetenschappelijk publiek geleverd, wat zij konden.

Maar ik heb een’ grievet tegen hunne gidsen, want die hebben hen deerlijk misleid, zooals zij zelve, naar ik hoop, zullen erkennen, wanneer zij daar, waar onze tekst overeenkomt, hunne vertaling met de hier geleverde, believen te vergelijken.

Dat genoemde heeren zich niet enkel tot een’ vertaling van hun ongetwijfeld grondig bekende talen bepaalden, maar zich ook aan beschouwingen over het Boegineesch waagden, was mijns inziens een halsbrekend werk. Hoe het hun daarbij gegaan zij, blijke uit enkele opmerkingen, die voorzeker met vele andere konden vermeerderd worden.

Zoo teekent Dulaurier, o.a. bij matowaë aan, dat het is: jurisconsulte, litteralement: „un praticien, a practioner in law”; doch het beteekent: het hoofd, afgeleid van matowa, een Hoofd.

Hier bedoeld het Hoofd der Wadjorezen, met name Amanna Gappa (lett.: de vader van Gappa. niet Vater Gappa, zooals Seelieb, of Père Gappa, zooals Dulaurier beweert, het is zamengesteld uit ama, vader na, pers. vnw. 3e pers). Het Boeginesche werkwoord soe, of met het voorvoegsel ma: masoe, uitgaan, naar buiten gaan, vergelijkt Dulaurier met het Mal. masoq, ingaan, binnengaan. Zeker geen klein verschil, maar stellig nog vreemder klinkt zijne opmerking omtrent het Boeginesche lao of, zooals hij het zeer verkeerd schrijft, laok. Dit woord beteekent onder alle Boeginezen eenvoudig gaan, onverschillig op welke wijze men zich ergens heen begeve; maar nu blijft Dulaurier het te vertalen met: aller en mer, mettre à la voile, het NB. afleidende van het wortelwoord (!?) laoe doch aangenomen, dat laoé een wortelwoord van lao zou kunnen zijn, zoo is laoé in de beteekenis van zee niets anders dan het Maleische of Javaansche laoet, dat in den door Dulaurier gevolgden Boegineschen tekst verdwaald is; zee beteekent in het Boegineesch eigenlijk: tasi.

En thans genoeg hiervan.

En wat zal ik nu zeggen van de door Seelieb opgemaakte lijst van Boeginesche deelen der rede? wat van het Boeginesche vocabulaire?

Hierover kan ik insgelijks tot mijn leedwezen geen gunstig oordeel uitbrengen. Ook thans wederom slechts een enkel voorbeeld uit vele.

In het stuk over de deelen der rede wordt aan iyo (gij) de beteekenis van het voornaamwoord van den derden persoon enkelv. gegeven. Het voornw. 3e pers. meerv. heet volgens hem mannantaoewe, doch zoowel mannang als taoe beteekent menschen. Het zou dus letterlijk menschen beduiden, nog al een verschil met zij. Wijslijk wordt vertaald met matjai (hij is knap); slechts met pede madja (hoe langer des te slechter); zoowel iya-doewaë (die twee); ten minste, minstens, met: makoelle adja (lett.: het kan, die het toch niet); de uitroep ha! met isagi (wie weet het?).

In het vocabulaire vindt men bij herhaling twee en meer bij elkander gevoegde woorden als enkele opgegeven. Zoo bijvoorbeeld nalao, hij gaat (zam. uit na vnw. 3 pers. lao, gaan); nawelaiwi, hij of zij, of het, verlaat hem of haar, enz. (zam. uit na vnw. 3 pers., welai, verlaten vnw. 3 pers.); ritokkongi, het woord vergoed (zam. uit ritokkong, vergoed worden, van tokkong, vergoeden, i vnw. 3 pers. dat Nb. met Stellvertreter (ons plaatsvervanger) vertaald wordt; wakkelena, gemagtigde van hem of haar, enz. (zam. uit: wakkele, gemagtigde, na vnw. 3 pers. Hoe manreni (hij heeft gegeten), in het Duitsch wie, zo (unter der Bedingung), en ta-lappa (niet los, niet vrij, van) ausgenommen, nicht erlaubt, ausnehmen, nicht erlauben, beteekenen kan, is mij alles behalve duidelijk.

Doch het wordt tijd, dat ik eindigde; want ik geloof, dat het na deze weinige voorbeelden wel overbodig zijn zal, om den toekomstigen beoefenaar der Boeginesche taal tegen het gebruik van zulk een vocabulaire te waarschuwen.

En hiermede neem ik thans vooreerst afscheid van al die vroeger in het licht verschenen' uitgaven van het Boegineesch handels- en scheepswetboek, in de hoop, dat de inhoud van het handschrift, waarvan den Lezer hiernevens de Boeginesche tekst met de vertaling aangeboden wordt, hem niet al te zeer teleurstelle. Indien hij hier iets denkt te vinden, dat naar onze begrippen slechts eenigermate aan de eischen van een wetboek voldoet, zoo zal hij zich zeer bedrogen vinden. Hij verwachtte eenvoudig een stuk, waaruit hij de denkbeelden der Boeginezen in zaken van handel en scheepvaart eenigszins kan leeren kennen.

Amanna Gappa, die alles behalve, gelijk Dulaurier en Seelieb uit diens titel van Matowa hebben willen afleiden, een rechtsgeleerde was, heeft slechts de onder de Wadjorezen hier en daar verspreide bepalingen trachten te verzamelen. En zoo ontstond het werkje, dat ik thans aan het publiek aanbied. De vertolking daarvan viel mij niet overal even gemakkelijk, omdat Amanna



Gappa, evenals de meeste Boeginesche schrijvers, zich van tijd tot tijd zoo kort en onduidelijk uitdrukt, dat men den zin zijner woorden dan pas met zekerheid weergeven kan, wanneer men het onderwerp, waarvan sprake is, vooraf door mondelinge mededeelingen van Europesche en Inlandsche handelaren goed bestudeerd heeft. Van daar dan ook, dat zelfs de gewezen tomarilang van Bone, met name Aroeng Oedjoeng, een man, die het Boegineesch bijzonder magtig is, toen ik hem tijdens mijn verblijf te Amali in Bone deze oendang-oendang zien liet, verklaren moest, wegens onbekendheid met het onderwerp den zin op vele plaatsen niet te begrijpen. Alle handelaren echter, die met mijn handschrift kennis maakten, begrepen den zin der woorden terstond, en verklaarden éénparig, dat zij nog nooit een oendang-oendang gezien hadden, die zoo volledig was als de mijne. Dat ook wij echter van zulk een geschrift gewagende, nog niet van volledig spreken, zal den Lezer uit de aantekeningen kunnen blijken, dewijl daarin nu en dan bepalingen omtrent handel en scheepvaart voorkomen, die men nog te vergeefs in den tekst zoekt. En dat wel, ofschoon ik reeds hier en daar in den, bij de vertaling gevolgden Boegineschen tekst, eenige insgelijks van Amanna Gappa afkomstige bepalingen, die ik in mijn Handschrift in het geheel niet of minder goed vermeld vond, uit andere bronnen overgenomen had. Nu eens ontleende ik die uit de boven besproken' uitgaven, dan eens uit een' oendang-oendang van zekeren Abdoe-I-lah, die echter slechts de 21 eerste in mijn handschrift voorkomende hoofdstukken bevatte, dan weder eens uit een handschrift van Daëng Matona, dat, behalve vele andere zaken, ook enkele losse onder de Wadjorezen gebruikelijke bepalingen omtrent handel en scheepvaart bevatte.

Hiervan geef ik aan het einde van den Boeginneschen tekst zoo beknopt mogelijk rekenschap.

En thans meen ik genoeg gezegd te hebben ter inleiding van mijne oendang-oendang bij het publiek.

VERTALING  
VAN  
DE OENDANG-OENDANG, OF HET  
Boegineesch handels- en  
scheepswetboek

HOOFDSTUK

*Over het ontstaan van deze Oendang-oendang*

Er kwam een Wadjorees te Makasser met name Amanna Gappa (d.i. de vader van Gappa), en vestigde zich aldaar om handel te drijven.

Er was veel vertier onder de Wadjorezen te Makasser. En zij kwamen overeen, om genoemden Amanna Gappa tot matowa (of hoofd) aan te stellen. Toen pas heeft men onderling goedgevonden om de oendang-oendang, of adats ten opzichte van praauwvaart en handel, vast te stellen. En hiermede hebben ingestemd de matowa's, wel te verstaan: al de Wadjoresche matowa's te Makasser, op Sumbawa en te Pasir; opdat men geen oneenigheid hebbe, hetzij men zeile of over land ga, hetzij men zich op zee bevinde of op het vaste land, hetzij men houder van een kraampje of groothandelaar, hetzij men schuldeischer of schuldenaar zij, in welke zaken het ook wezen moge, zoowel van verkoop als van onderling leenen.

De oendang-oendang nu is in dit werk ingedeeld in 25 hoofdstukken.

I-Soemang, de zoon van den afgetreden', in den kampong der menschen van Timoeroeng woonachtigen, imam Katte (of pre-



diker) La-Boene, die insgelijks tot imam is aangesteld geworden in den kampong der Wadjorezen; hij is het, die tot verduidelijking voor elk stuk een afzonderlijk kapittel genomen heeft.

De 25 hoofdstukken van de oendang-oendang luiden aldus:

Het eerste hoofdstuk handelt over de vracht voor goederen.

Het tweede hoofdstuk handelt over den anakoda (kapitein), en diens verhouding tot de djoeroemoedi's (stuurlui) en de djoe-roebatoe's (stuurlui) van den voorsteeven, gelijk ook tot de sawi's.

Het derde hoofdstuk handelt over het terugbrengen en onderweg verkoopen van handels-goederen.

Het vierde hoofdstuk handelt over het veranderen van den koers door den anakoda.

Het vijfde hoofdstuk handelt over het scheepstuig.

Het zesde hoofdstuk handelt over de vereischten voor een' anakoda.

Het zevende hoofdstuk bevat de bepalingen omtrent koop en verkoop.

Het achtste hoofdstuk handelt over het opnemen van geld of goederen, terwijl men van huis is.

Het negende hoofdstuk handelt over goederen en schulden uit een vroeger huwelijk, alsmede over de verplichtingen der handelaren onderling.

Het tiende hoofdstuk loopt over de behandeling van regtzaken.

Het elfde hoofdstuk handelt over de magt van den anakoda op zee, en over het wenschelijke om de aan boord ontstane kwesties onmiddellijk door den anakoda te laten uitmaken.

Het twaalfde hoofdstuk handelt over hetgeen men ten opzichte van goederen, die men bij wijze van bagilaba (deeling van winst) tot het drijven van handel ontvangen heeft, in acht behoort te nemen.

Het dertiende hoofdstuk handelt over het onderling voorschieten van geld.

Het veertiende hoofdstuk handelt over den schuldenaar.

Het vijftiende hoofdstuk handelt over den man, die belast is met het overbrengen van koopwaren.

Het zestiende hoofdstuk handelt over den koopman die aan boord komt te sterven.

Het zeventiende hoofdstuk handelt over de wijze van restitutie, zoo men geld of koopwaren te leen ontvangen heeft.

Het achttiende hoofdstuk handelt over de kaloela's, of menschen die aan den persoon van den anakoda verbonden zijn.

Het negentiende hoofdstuk handelt over het opnemen van geld of goederen door ondergeschikten.

Het twintigste hoofdstuk handelt over het redden van schipbreukelingen.

Het een en twintigste hoofdstuk bevat eenige voorschriften van Amanna Gappa en anderen omtrent het te leen geven van geld en goederen, hetzij bij wijze van bagilaba, of andere wijze, gelijk ook omtrent het vervolgen van schuldenaren.

Het twee en twintigste hoofdstuk handelt over de vracht van slaven en slavinnen.

Het drie en twintigste hoofdstuk handelt over de vaste sawi's, de niet vast verbonden' sawi's, de sawi's die als passagiers meevaren, en de passagiers.

Het vier en twintigste hoofdstuk handelt over het geven van geschenken aan den vorst of den havenmeester des lands door den anakoda.

Het vijf en twintigste hoofdstuk handelt over hetgeen strekken kan tot behoud en tot vermeerdering van het bij wijze van bagilaba (verdeeling) van winst toevertrouwde geld of goed.

## HOOFDSTUK I.

*Over de vracht voor goederen.*

§ 1. Zoo men zich te Makassar aan boord begeeft,  
 of te Pasir,  
 of in de Boeginesche landen,  
 of op Sambawa,  
 of in Mandar,  
 of in Kaïli (Kajeli),  
 en gaat naar Atjeh,  
 naar Kedah,  
 naar Kambodja,  
 betaalt men 7 reyaal voor een' opbrengst van 107 reyaal <sup>1)</sup>.  
 Van de bovengenoemde plaatsen naar:  
 Silangor, (Salangor)

---

<sup>1)</sup> Over Pasir, Sambawa, Mandar, Kajeli en Atjeh zie men J. J. de Hollanders land- en volkenkunde.

Onder reyaal verstaan de Boeginezen, evenals de Makassaren, eene geldwaarde van *f* 2.— en niet, gelijk Dulaurier en Seelieb vermeenen, 1 schilling en 9 pence, of 52½ kreuzer, dus *f* 1.— en 5 cent. De seekoe is een halve gulden, en de tali een kwartje of 25 cent.

Onder Boeginesche landen verstaat men in het algemeen al de landen, waar Boegineesch gesproken wordt, doch hier vooral Wadjo en Bone.

Men zie de Holl. ter aang. pl.

Kedah is de naam van een rijk op het schiereiland Malaka.

Kambodja is een land van Azië tusschen Siam en Cochinchina. Bij de woorden „7 reyaal” t/m „107 reyaal” valt aan te merken, dat de letterlijke vertaling zou luiden: „7 reyaal op de honderd”. Doch de Boeginesche handelaar bedoelt hiermede: „7 reyaal op de 107.”

Zoo heb ik ook bij de volgende vrachtbepalingen „6 reyaal”, alsmede „5 reyaal enz. op de 100” vertolkt met „6 Reyaal” enz. „op de 106” enz.

Malaka,

Djohor,

Tana-poelo ,

is de vracht 6 reyaal voor een' opbrengst van 106 reyaal <sup>1)</sup>.

Of naar:

Palembang en

Tarangano (Trengganau),

is de vracht 6 reyaal voor een' opbrengst van 106 reyaal <sup>2)</sup>.

Of naar:

Batavia,

Sakodana (Soekadana),

Mampawa,

Tambasa (Sambas)

en Boeroeneng (Broenei)

is de vracht 5 reyaal voor een' opbrengst van 105 reyaal <sup>3)</sup>.

En naar:

Bandjara (Banjdjarmasing),

tot aan Barro (Berouw),

is de vracht 4 reyaal voor een' opbrengst van 104 reyaal <sup>4)</sup>.

Van Makassar:

naar Mandar

en Siladjá (Saleier),

<sup>1)</sup> Silangor (Salangor) Malaka en Djohor zijn gelegen op het schiereiland Malaka. Onder Tana-poelo, dat een verbastering van het Maleische tanah (landen) en poeloe (eilanden) schijnt te zijn moet men in vroeger tijd de plaatsen en eilanden van de kust van Sumatra tot aan Malaka en Singapoera verstaan hebben.

<sup>2)</sup> Over Palembang zie men de Holl., ter aang. pl.

Tarengano (Trengganau) is gelegen op schiereiland Malaka.

<sup>3)</sup> Over Batavia, dat onder de Makassarren en Boeginezen Djakattara heet, Sakodana (Soekadana), Mampawa, Tambawa (Sambas), en Boeroeneng (Broenei) zie men de Holl. ter. aang. pl.

<sup>4)</sup> Over Banjdjar (Banjdjarmasing) en Berro (Berouw) zie men de Holl. ter. aang. pl.



is de vracht  $2\frac{1}{2}$  reyaal voor een' opbrengst van  $102\frac{1}{2}$  reyaal <sup>1)</sup>).

Van Makassar:

of van de Boeginesche landen,

of van Mandar,

naar: Sambawa,

Gima (Bima),

Manggarai (Westelijk Flores),

is de vracht 4 reyaal voor een' opbrengst van 104 reyaal <sup>2)</sup>).

Zoo ook naar:

Boeton,

Moena,

Wawoniyo (Wowoni),

Toboengkoe (Tomboekoe),

Lahiya,

en de plaatsen aan de groote golven der Oostkust van Celebes

4 reyaal voor een' opbrengst van 104 reyaal <sup>3)</sup>).

Naar Ambon,

Banda,

Ceram,

Keï, en

de Aroe eilanden,

5 reyaal voor een opbrengst van 105 reyaal <sup>4)</sup>).

Van Sambawa naar:

<sup>1)</sup> Over Mandar en Saleijer zie men de Holl. ter. aang. pl.

<sup>2)</sup> Bima wordt onder de Boeginezen Gima, onder de Makassaren Dima genoemd. Over dit eiland en de andere hier genoemde plaatsen zie men de Holl. ter. aang. pl.

<sup>3)</sup> Lohiya is een plaats gelegen aan de Oostkust van 't eiland Moe-na. Daarover gelijk ook over de andere hier genoemde plaatsen, zie men de Holl. ter. aang. pl.

De woorden „en de plaatsen" t/m „Celebes" zijn eene vertaling van het Boegin. lappeë, dat letterlijk slechts beteekent de golven, doch hier volgens den Boeginees, gemelde plaatsen te kennen geeft.

<sup>4)</sup> Over de hier genoemde plaatsen zie men de Holl. ter. aang. pl.

de Manggaraï (Westelijk Flores)

Salaparang (Lombok), en

Bali,

2½ reyaal voor een' opbrengst van 102½ reyaal <sup>1)</sup>

Of naar Boeton,

Moena,

Mingkoka, (= Baaikongka = Bingkoka).

Benongko, en

Timor,

4 reyaal voor een' opbrengst van 104 reyaal <sup>2)</sup>

Van Pasir

naar: Barro (Berouw),

of Kaili (Kajeli),

of Semarang,

of Bali,

of Sambawa,

of Gima (Bima),

4 reyaal voor een opbrengst van 104 reyaal <sup>3)</sup>

Of naar: Batavia,

Mampawa,

Tambasa (Sambas),

tot binnen in de golf van Mandonoe,

4 reyaal voor een opbrengst van 104 reyaal <sup>4)</sup>.

§ 2. Wat betreft de goederen die veel plaats wegnemen, als

<sup>1)</sup> Bij Salaparang vooral te denken aan Ampanam op Lombok. Over deze plaats gelijk ook over de andere hier genoemde plaatsen zie men de Holl. ter aang. pl.

<sup>2)</sup> Benongko, of Bonongko, is een eiland ten Zuid-Oosten van Boeton. Over de andere hier genoemde plaatsen zie men de Holl. ter aang. pl.

<sup>3)</sup> Men zie de Holl. ter aang. pl.

<sup>4)</sup> Mandonoe is een eiland aan de Oostkust van Celebes bij To-boengkoë. Daarnaar de golf van dien naam genoemd. Over de andere hier vermelde plaatsen zie men de Holl. ter. aang. pl.

bij voorbeeld de soort van tabak die bij de Boeginezen bekend staat onder den naam van itjo Bakala (NB. de Makassaarsche tambako Kadiri, of Kedirische tabak)<sup>1)</sup>, zout ,gambir, rijst (bras) en dergelijke meer; voor al zulke artikels wordt gerekend de sima-biring, of kustvracht, dat is één reyaal voor een' opbrengst van elf reyaal (of 10 van de 110).

Zoo iemand geld mee aan boord brengt, betaalt hij pas vracht daarvoor, indien dit eene som van 110 reyaal bedraagt. Alsdan wordt daarvoor aan vracht berekend de helft van de sima-biring, of kustvracht, alzoo de helft van 10 reyaal, d.i. 5 reyaal.

Bij het medenemen van goud, gelijk ook van diamanten, is er dan pas sprake van vracht te betalen, als men driemaal zooveel, dus voor een waarde van 330 reyaal bij zich heeft. En in dat geval wordt voor die waarde 330 reyaal slechts de helft der Sima-biring of kustvracht, alzoo de helft van 10, d.i. 5 reyaal, gevorderd<sup>2)</sup>.

In beide gevallen moet men echter van te voren kennis geven, dat men geld of goud of diamanten bij zich heeft. Anders vervalt de bepaling, dat men slechts de helft van de sima-biring, of kustvracht, te betalen heeft<sup>3)</sup>.

<sup>1)</sup> Waarom die Kedirische tabak door de Boeginezen Bakalá-tabak genoemd wordt, weet niemand mij te zeggen. Zou het ook kunnen zijn naar Bakalan in het Kedirische?

<sup>2)</sup> Deze sima-biring, of kustvracht, ontleent hiervan haren naam, dat zij vroeger betaald werd voor het per praauw vervoeren van goederen langs de kust. Later werd deze hooge vracht ook berekend voor goederen die veel plaats innamen (baloe-rompa); van daar dat deze sima-biring ook den naam draagt van sima-rompa.

In tegenstelling hiervan heet de vracht voor goederen van waarde die weinig plaats innemen (baloe-rappi), te weten: de vracht die in het eerste gedeelte van dit hoofdstuk opgegeven is: sima rappi.

<sup>3)</sup> Bovendien wordt zoo iemand ook nog beboet. Verg. Mak. Rap. in mijn Mak. Chrestomathie, bl. 232, einde van art. 79.

De letterlijke vertaling van de woorden van den tekst luidt aldus:



De praauwvracht wordt slechts eens betaald, waar men ook naar toe ga <sup>1)</sup>. Zoo men op reis een' plaats aandoet, en er in slaagt om zijne waar te verkoopen; betaalt men geene vracht meer, zoo men voor den opbrengst daarvan weder andere goederen inkoopt; tenzij, wanneer men als 't ware een nieuwe reis begint door op een' plaats een jaar te verblijven, en een volgend jaar, wanneer dat vaartuig er weder komt, huiswaarts te keeren <sup>2)</sup>.

---

„wat het geld betreft, is er pas één vrachtbetaling (pasimang), als er 110 reyaal is. En van dat geld wordt dan halve vracht betaald. En wat het goud, gelijk ook de diamanten, betreft is er dan pas sprake van één vrachtbetaling, als er drie zulke betalingen (pasimang) zijn. Van het goud en de diamanten wordt evenals van geld slechts halve vracht betaald, zoo wij het zeggen (te weten: van te voren).”

Naar gelang van het aantal partijen goederen, waarvoor een vrachtbetaling of pasimang in aanmerking komt, alzoo naar gelang van het aantal pasimang krijgt ieder handelaar vrijheid om één of meer volgelingen mee te nemen. Ook wordt hem naar gelang daarvan een zeker aantal vakken van het vaartuig aangewezen, om zich daarin hetzij alleen of met zijne volgelingen, zoo hij die heeft, tegelijk met die eigen goederen op te schieten.

<sup>1)</sup> Bij de boven aangegeven vracht bepalingen is aangenomen, dat de handelaren de reis heen en terug mee maken. Is men niet van plan, om mee terug te gaan; zoo dient men daaromtrent vooraf in schikking te treden. Anders betaalt men natuurlijk het bovenstaande ten volle.

<sup>2)</sup> Wanneer de gezaghebber van een Boegineesche praauw, hetzij een padoewakang of andere soort, uit de Palosbaai, bij voorbeeld van Donggala, Wani en Pantoeloewang, voor iemand van de bekende vetstaarten (schapen) naar Makasser of elders overvoert krijgt hij, ter plaatse van bestemming aangekomen, 1 van de 12 stuks, die hij levend overgebracht heeft, tot vracht. Zoo er onderweg van die vetstaarten ziek worden, en men ze nog bij tijds slagt en opeet, worden vracht en hoornen aan den eigenaar ter hand gesteld. Komt echter een beest te sterven, voordat men het heeft kunnen slagten, zoodat het eten daarvan, zelfs volgens Inlandsch begrip, geheel vervalt, zijn vracht en hoornen voor den praauwvoerder.



## HOOFDSTUK II.

*Over den anakoda en diens verhouding tot de djoeroemoedi's en djoeroebatoe's, gelijk ook tot de sawi's.*

§ 1. Zoo men iemand een vaartuig toevertrouwt als anakoda of kapitein <sup>1)</sup>, onder voorwaarde dat deze de praauwvracht bezige om een kapitaal te formeren (tot aankoop van handels-artikelen), wordt de praauwvracht, als ten minste de djoeroemoedi's of stuurliu, en de djoeroebatoe's <sup>2)</sup>, of stuurliu van den voorstevē, menschen van den anakoda zijn, in tweeën gedeeld tusschen den eigenaar van het vaartuig en den anakoda.

Wanneer daarentegen de djoeroemoedi's en de djoeroebatoe's menschen van den eigenaar des vaartuigs zijn, wordt de vracht in drieën gedeeld,  $\frac{2}{3}$  voor den eigenaar van het vaartuig,  $\frac{1}{3}$  voor den anakoda.

Indien eindelijk de djoeroemoedi's en de djoeroebatoe's andere menschen (d.i. op zich zelve staande, noch van den een noch van den ander geheel afhankelijke menschen) zijn, wordt de vracht eerst in tweeën gedeeld tusschen den eigenaar der praauw en den anakoda. De anakoda deelt zijn deel dan weder in tweeën, om de eene helft voor zich zelve te behouden, de andere aan de djoeroemoedi's en de djoeroebatoe's af te staan, welke deze helft aldus onder zich verdeelen, dat de djoeroemoedi's  $\frac{2}{3}$ , en de djoeroebatoe's  $\frac{1}{3}$  bekomen.

Doch deze drie (te weten: de anakoda, de djoeroemoedi's en de djoeroebatoe's) bezigen de praauwvracht als kapitaal (tot aankoop van eigen handels-artikelen).

<sup>1)</sup> In vroeger dagen stond de kapitein van het vaartuig ook aan het hoofd der handelsondernemingen; tegenwoordig heet de kapitein meestal poenggawa, en heeft de anakoda alleen met de handelszaken te maken.

<sup>2)</sup> De djoeroemoedi's zijn doorgaans, evenals de djoeroebatoe's, twee in getal op een handelsvaartuig.

§ 2. Wat de bepaling der vracht op de praauwen betreft, zoo daarin eene vergissing plaats gevonden, en de anakoda de vracht reeds in handen heeft, kan die niet meer terug gevorderd worden (lett.: kan die niet meer uitgeworpen worden) <sup>1)</sup>.

§ 3. Als iemand enkel een vaartuig zonder bemanning voor een' zekeren tijd wil afhuren, wordt het vaartuig vooraf getaxeerd en de huur bepaald. Wanneer de huurder dien tijd overschrijdt, moet hij naar rato van den langeren tijd meer betalen, Vergaat het schip buiten schuld van den huurder, zoo heeft de huurder eenvoudig de huur te betalen, en verder niet. Is het echter door schuld van den huurder geschied, zoo betaalt deze niet alleen de huur, maar insgelijks de getaxeerde waarde van het vaartuig.

§ 4. Indien de sawi's onderling woorden krijgen, zoo zorgt de anakoda voor hun gemeenschappelijk welzijn, en doet de zaken af; die mogen niet voor den regter gebragt worden <sup>2)</sup>.

### HOOFDSTUK III.

#### *Over het terugbrengen en onderweg verkoopen van handelsgoederen.*

§ 1. Wanneer de koopwaren de plaats harer bestemming wel bereiken maar teruggebragt worden, als zijnde niet gewild, wordt er slechts halve vracht voor betaald.

§ 2. En zoo zij niet komen in het land, waarvoor men overeengekomen was, dewijl men onderweg de eene of andere plaats aandoende, ze daar verkoopt, wordt de volle vracht er voor betaald, evenals of zij de plaats harer bestemming bereikt hadden.

§ 3. Indien de praauw zonder land aangedaan te hebben,

---

<sup>1)</sup> Alleen dan wanneer de reis geheel afgelopen is, kan er sprake van restitutie zijn.

<sup>2)</sup> Over de sawi's zie men Hoofdstuk 23 en het daarbij aangetekende.

terugkeert naar de plaats van waar zij uitgezeild was, mag er geen vracht gevorderd worden, en heeft de prauw voor niemendal gevaren; doch zoo de prauw later weder naar de vooraf bepaalde plaats vertrekt, en men nog bij zijn voornemen blijft, om zich derwaarts te begeven, is het zaak dat men van ditzelfde vaartuig gebruik make, want zoo de sawi's ook al niet meer mee willen varen, kan de vracht in dit geval toch van hen gevorderd worden.

§ 4. Wanneer echter de anakoda naar een ander land dan het te voren bepaalde wil gaan, en de sawi's geen' zin hierin hebben, is de zaak uit, en behoeven zij niets te betalen.

#### HOOFDSTUK IV.

##### *Over het veranderen van den koers door den anakoda.*

Indien een anakoda zijn' koers verandert, en diens sawi's wegens dit verbreken van de overeenkomst terug willen keeren, moet de anakoda hun, dewijl zij de volle vracht betaald hebben, een vaartuig verschaffen, gelijkstaande met het zijne. Ook is hij verplicht, om de vracht van wege het terugvoeren dier sawi's voor zijne rekening te nemen.

#### HOOFDSTUK V.

##### *Over het scheepstuig.*

Het scheepstuig staat onder de orders of de behandeling van de djoeroemoedi's (stuurlui) en djoeroebatoe's (stuurlui van den voorsteven). Zij zijn het alzoo, die de sawi's voorgaan in de behandeling van al het scheepstuig.



## HOOFDSTUK VI.

*Over de vereischten voor een' anakoda.*

De voorwaarden van het anakoda-schap (of de vereischten voor een anakoda) zijn 14 in getal:

- 1°. Dat hij groote en kleine wapenen (d.i. kanonnen en geweren) bezitte met kogels en kruit (lett. met het voedsel voor die wapenen);
- 2°. dat zijn vaartuig stevig zij;
- 3°. dat hij kapitaal hebbe;
- 4°. dat hij op zijne hoede zij bij het zeilen;
- 5°. dat hij in staat zij, om voor zijne sawi's te waken, op zee zoowel als aan den wal;
- 6°. dat hij voor hen het woord kunne voeren (bijv. ten overstaan van den regter);
- 7°. dat hij gezind zij, om zich door zijne sawi's te laten waar-schuwen;
- 8°. dat hij geen onregt plege jegens zijne sawi's;
- 9°. dat hij liever zelf gebrek lijde, dan te gedoogen, dat zijn sawi's niet volop te eten hebben <sup>1)</sup>);
- 10°. dat hij opregt zij, en zijne sawi's niet belage;
- 11°. dat hij een groot geduld bezitte;
- 12°. dat hij bereid zij, om zijne sawis te laten kiezen (namelijk: uit de ingekochte goederen);
- 13°. dat hij in staat zij, om zich moeite te geven voor de koop-waren zijner sawi's;

---

<sup>1)</sup> Hier staat in het Boegineesch: maelo-pi masala ri-sawina, en heeft men volgens den Inlander te denken aan masala-anre, gebrek hebben aan eten, gebrek lijden; zoodat de letterlijke vertaling luidt: hij zij gezind om zelf gebrek te lijden voor zijne sawi's.

In een Makassaarsche overzetting dezer oendangoendang lees ik echter: ero-pi nikasalai ri-sawina. Dit beteekent letterlijk: hij zij gezind om te gedoogen, dat de sawi's jegens hem misdrijven.



- 14°. dat hij bereid zij, om onkosten te maken voor zijn vaartuig (opdat het niet verwaarloosd worde en achteruit ga) <sup>1)</sup>.

## HOOFDSTUK VII.

### *Over koop en verkoop.*

Bepalingen omtrent den verkoop, waarin Amanna Gappa te Makassar overeengekomen is met al de Wadjoresche matowa's te Pasir en op Sambawa, opdat er geen oneenigheid zij onder de kooplui, hetzij men vare of overland reize; hetzij men een kraampje houde of groothandelaar zij.

§ 1. Wat betreft het te leen geven; dit geschiedt op vijfderlei wijze:

- 1°. Onder den naam van bagilaba-pada (lett: gelijke deeling van winst), waarbij men geld of goederen te leen geeft, met bepaling van gelijkelijk in winst en verlies te deelen;
- 2°. onder den naam van bagilaba samatoela (lett.: deeling van winst met een accoord), een baligaba, waarbij alleen de winst te zamen gedeeld wordt;
- 3°. bij wijze van inrang-pattoe, of leening zonder interest of verlies;
- 4°. bij wijze van inrang-rewa, of een leenen van koopwaren, onder conditie van te mogen teruggeven, wat niet gewild is;
- 5°. heeft men hierbij melding te maken van de kaloela's of menschen, die aan den persoon van den anakoda verbonden zijn, en ook wel anagoeroe's of leerlingen genoemd worden. Deze kaloela's worden door den anakoda meestal belast met de lalowang of kommissie goederen, die alleen in het belang van den matowa, of het hoofd der Wadjorezen, te Makassar of waar ook, en dus geheel voor diens

---

<sup>1)</sup> Deze voorschotten zijn later te restitueeren door den eigenaar van het vaartuig.

rekening, meegenomen worden, zonder dat de anakoda daarvan eenig voordeel trekt.

Deze kaloela's hebben ook meestal onder zich de insgelijks geheel buiten de groote handelszaak blijvende inrang-ripasa (lett.: passer- of marktschuld), waaronder men te verstaan heeft eene kleine hoeveelheid geld of goederen, die zonder behoorlijk kontrakt zoo als 't ware en passant op de passer door iemand uitgeleend wordt, alleen met de afspraak, dat men na afloop der reize het geld of de waarde der goederen teruggeve.

N.B. Zoo de anakoda deze lalowang en inrang-ripasa onder eigen beheer hield; zou zulks alligt aanleiding tot verwarring van de particuliere met de gemeenschappelijke handelsgoederen en dientengevolge tot twist en oneenigheid kunnen geven <sup>1)</sup>.

§ 3. Wat alzoo de bagilaba-pada, of gelijke bagilaba, betreft; zoo deelt men daarbij gemeenschappelijk goed en kwaad. Doch iemands vrouw en kinderen mogen van die goederen geen gebruik maken <sup>2)</sup>.

<sup>1)</sup> De vertaling is hier vrij wat uitvoeriger dan de Boeginesche tekst, maar de Boeginees is dikwerf zoo kort en onnaauwkeurig in zijn manier van spreken en schrijven, dat het onmogelijk is, om hem te begrijpen, tenzij men de zaak waarover hij handelt door en door kenne. De letterlijke overzetting van No. 5 luidt aldus: de kaloela's, zij worden ook genoemd anagoeroe's of leerlingen. De voor niemendal meegenomen commissie-goederen zijn er buiten (te weten: buiten de groote handelszaak). (Er wordt echter ook melding van gemaakt), dewijl de inrang-ripasa insgelijks een leenen is (d.i. daar de voor niemendal meegenomen commissie-goederen evenals de inrang ripasa onder de rubriek van leenen vallen).

<sup>2)</sup> Wanneer de anakoda hetzij voor vrouw en kinderen, hetzij voor eenig ander particulier belang, van het bij wijze van bagilaba toevertrouwde geld of goed gebruik maakt, moet hij hiervan aanteekening houden, en dit heet dan ottong. Zulks moet bij de afrekening geresitueerd, of van de winst afgetrokken worden.

Eigenlijk mag de anakoda volstrekt niets van kapitaal afnemen, dan tot aankoop van hetgeen strekken moet, om hem als hoofd van

Zoo de waren bederven ten gevolge van het handeldrijven daarmede, deelt men gelijkelijk het goede en het kwade, dus ook het verlies.

Indien zij bij voorbeeld in handen van roovers vallen, of gestolen worden, of op zee bederven, of een' prooi der vlammen worden komt dit alles op gemeenschappelijke rekening.

De gevallen echter, waarin het bederf der goederen enkel en alleen ten laste van den overvoerder der goederen komt, en volstrekt niet gemeenschappelijk gedeeld wordt met den eigenaar der goederen, zijn vijf:

- 1°. wanneer de overvoerder daarvoor dobbelt, en zodoende de boel verspeelt;
- 2°. wanneer hij ze besteedt, om daarvoor te boeleeren;
- 3°. wanneer hij ze aanwendt, om daarvoor opium te schuiven;
- 4°. wanneer hij ze gebruikt voor de onkosten van het trouwen;
- 5°. wanneer hij ze uitleent, of op krediet geeft.

In al deze gevallen komt de schade geheel voor rekening van hem, die de goederen meeneemt.

En wat betreft de bagilaba samatoela (of de bagilaba waarbij een overeenkomst plaats gehad heeft); zoo is hij, die koopwaren

het vaartuig een goed figuur te doen maken. Dit bestaat uit de volgende artikelen:

- 1°. een mooie kris, bij voorbeeld: een pasantimpo, wier schede, met uitzondering van de djonga-djonga, geheel met goud beslagen is, in een maili, of gouden kokertje, dat aan den krisband vastgemaakt wordt, en een beschreven talisman bevat.
- 2°. een lans met gouden beslag.
- 3°. een groote en een kleine salappa of doos voor sierih en toebehooren,
- 4°. een schrijfkistje of trommel, en
- 5°. een mooie kleerenkist, van Grisee, of nog liever van Samarang afkomstig, die na afloop der reis in de slaapkamer geplaatst wordt, en daar den trots der Wadjoresche huisvrouw uitmaakt.

Dit alles moet de anakoda later in geld of in natura aan den eigenaar van zijn vaartuig afgeven.



medeneemt niet verantwoordelijk voor haar bederf; wanneer zij ten minste bederven, dewijl zij uit haren aard daaraan onderhevig zijn.

Zoo er winst is, krijgt de geldschieter  $\frac{2}{3}$ , en hij die de goederen heeft medegenomen  $\frac{1}{3}$  daarvan.

Indien die goederen echter niet bederven ten gevolge van het handeldrijven daarmede (maar uithoofde van de boven aangegeven' redenen), zoo komt de schade geheel ten laste van hem die ze heeft meegenomen <sup>1)</sup>.

§ 4. Wat aangaat het inrang pattoe (of het leenen onder voorwaarde dat daarmede de zaak afgedaan of pattoe zij, zoodat men en niet verder, hetzij van interest, hetzij van korting spreekt); hierbij heeft de eigenaar van het geld noch winst noch verlies te wachten.

§ 5. En wat betreft het inrang-rewa (of het leenen van koopwaren, onder conditie van te mogen teruggeven wat niet gewild is); zoo betaalt men hem, die de koopwaren in leen gegeven heeft, op tijd en plaats, waarop men zulks beloofd heeft, en op zoodanige wijze, als men onderling overeengekomen is.

§ 6. Onder djanjtji-nrewa, of overeenkomst van teruggave der goederen, heeft men (alzo) te verstaan, dat men den prijs der

<sup>1)</sup> Behalve deze bagilaba-pada en bagilaba-samatoela, heeft men ook nog bagilaba-tamate ponna en bagilaba-tjina. Bij de bagilaba-tamate ponna krijgt de geldschieter maar  $\frac{1}{3}$  van de winst de man wien hij het voorgeschoten heeft  $\frac{2}{3}$  daarvan; maar in dat geval behoeft de geldschieter ook niets van verlies van willen weten; van daar dan ook de benaming van bagilaba-tamate-ponna, lett.: een bagilaba waarbij het kapitaal niet sterft, dus onder alle omstandigheden in zijn geheel behoort gerestitueerd te worden.

Onder bagilaba-Tjina, of bij de Chineezen gebruikelijke bagilaba, verstaat men, dat de geldschieter, meestal een Chinees, aan den Wadjorees, of wie het zij, een kapitaal leent, onder bepaling, dat de Wadjorees 10 percent van de winst krijgen. Zoo er geen winst mogt zijn, bekomt de Wadjorees niets voor zijne moeite; doch hier staat ook tegen over dat hij geen verlies te duchten heeft.



koopwaren van te voren vaststelt. Zoo men dan die artikelen van de hand heeft kunnen zetten, weet men wat men aan den eigenaar te betalen hebbe. En zijn zij niet gewild geweest, dan kan men ze eenvoudig maar teruggeven, wanneer men ten minste slechts zorg gedragen heeft om ze geen verandering van voorkomen te doen ondergaan. Dat is het wat men noemt djanj-tji-nrewa of samboe.

§ 7. Wat de voor niemendal meegenomen commissie-goederen betreft; zoo heeft de afzender en schade en voordeel (lett.: en kwaad en goed) voor zijne eigen' rekening<sup>1</sup>).

§ 8. De anakoda mag dergelijke goederen niet uitleenen of op krediet geven. Wanneer hij zulks doet, en zij beschadigd raken, is hij verplicht ze te vergoeden. Dit is alzoo hetzelfde als met de bagilaba. Alleenlijk bestaat hier dit verschil, dat de vrouw en kinderen van hem, die goederen meeneemt daarvoor niet verantwoordelijk zijn en dat hij dus alleen voor zijn eigen persoon de nadeelige gevolgen hiervan ondervindt.

## HOOFDSTUK VIII.

*Over het opnemen van geld of goederen, terwijl men van huis is.*

Zoo iemand, op reis of van huis zijnde (lett.: op het veld en op reis), goederen leent, om te zien of hij die ook soms verkoopen kan, onder conditie van, hetzij zij gewild zijn geweest of niet, bij zijn' terugkeer, of wanneer hij den eigenaar weder ontmoet den onderling overeengekomen' prijs te betalen, en hij die verbintenis aangaat buiten weten van zijne vrouw en kinderen, behoeven die, indien hij op reis sterft, voordat hij zijne vrouw ontmoet heeft, niet te betalen.

---

<sup>1</sup>) Lett.: heeft dat goed tot kwaad zijn eigen kwaad en tot goed zijn eigen goed.

Mogt hij echter gestorven zijn, nadat hij de zijnen ontmoet had, zoo moeten zij betalen <sup>1)</sup>).

## HOOFDSTUK IX.

*Over goederen en schulden uit een vroeger huwelijk, alsmede over de verplichtingen der handelaren onderling.*

§ 1. Een' bepaling van de vroegere matowa's, of Wadjoresche hoofden, zegt, dat de goederen uit een vroeger huwelijk voor de kinderen uit dat eerste, en de goederen uit een later huwelijk voor de kinderen uit dat tweede huwelijk zijn. Desgelijks ook de schulden.

§ 2. Ten opzichte van de koopwaren volge men als een' schaduw (d.i. volge men stipt) de adats, of gewoonten, Dat voorts de kooplieden elkander niet voor dieven houden. Dat zij niet loeren op elkanders achteloosheid of onkunde. Dat zij elkander waarschuwen, en zooveel noodig <sup>2)</sup> gedurig herinneren.

§ 3. Wat betreft het op elkanders achteloosheid of onkunde loeren daaronder verstaat men bijvoorbeeld, dat men van iets dat niet vol is, zegt dat het vol is; dat men van iets dat beschadigd is, beweert, dat het gaaf is.

§ 4. Zoo de waar blijkt beschadigd te zijn, wordt die teruggegeven of tegen andere van dezelfde soort verwisseld. Zoo de maat blijkt niet vol te zijn, wordt die vol gemaakt.

§ 5. Men kan elkander echter de koopwaren niet teruggeven, zoo de koop eenmaal gesloten is, en de koper die koopwaar later weder zonder wettige reden niet wil hebben.

<sup>1)</sup> Dikwerf wil een Boeginesche vrouw den eersten nacht na de terugkeer van haar man niet met hem doorbrengen, dewijl zij eerst eens moet informeeren, of hij ook gedurende zijne afwezigheid schulden gemaakt heeft. Is dit 't geval, en heeft zij geen lust, om daarvoor mede aansprakelijk te zijn, zoo verlaat zij haar man. Anders blijft zij bij hem.

<sup>2)</sup> lett.: tot het treffen daarvan.

## HOOFDSTUK X.

*Over de behandeling van regtzaken.*

Indien men eene zaak voor den regter heeft, moet die geheel volgens de voorschriften van den Hadat, of de burgerlijke wet, behandeld worden; men moet beide partijen hooren, en op het vroeger gedrag van beklagde en beklager letten. Wat voorts hun rang aangaat zoo is het hetzelfde, of iemand koopman zij al dan niet. Ook mag de vorst den koopman nimmer onrecht doen.

En wanneer de woorden, getuigen en vroegere handelingen van de twee partijen gelijk staan, zoodat er aan beide zijden evenveel grond van regt bestaat, wordt het de zaak van Allah (.d.i. moet de eed het uitwijzen).

De beklager spreekt het eerst, en daarna de beklagde.

Vervolgens verzoekt men beiden om toch het regte van de zaak te zeggen. (NB. Men vraagt hun bijvoorbeeld af, of zij hunne verklaring des noods met een' eed zouden durven te staven).

Als men hen beiden verzocht heeft om heen te gaan, laat men de getuigen van weerskanten spreken. Nadat ook deze gesproken hebben, en verzocht zijn om heen te gaan, past de regter de wortels, d.i. grondbeginselen, eener goede regtsbedeeling op die zaak toe, en zich in gedachte voor den troon van Allah plaatsende, doet hij uitspraak. En wat betreft die wortels, of grondbeginselen, eener goede regtsbedeeling; men heeft hier vier groote en vier kleine of fijne <sup>1)</sup>.

---

<sup>1)</sup> Over de vier groote wortels of grondbeginselen eener goede regtsbedeeling is men het algemeen eens. Deze luiden aldus:

1°. men hoore beklager en beklagde;

2°. men late van weerszijden de getuigen spreken;

3°. men lette op het gedrag van den beklagde, voordat hij in regten vervolg werd;

4°. men geve acht op zijn rang in de maatschappij. Hoe dit ver-



Men mag geen geweld bij iemand bezigen, om de schuld te openbaren.

Hij, die betalen moet, mag niet zeggen, dat hij geen schuld heeft. Evenmin mag hij zeggen: zij is onwaar, teweten: de uitspraak des regters.

## HOOFDSTUK XI.

*Over de magt van den anakoda op zee, en over het wenschelijke om de aan boord ontstane kwestie's onmiddellijk door den anakoda te laten uitmaken.*

§ 1. Wat betreft den weg, dien de kooplui, onder zeil zijnde, hebben te volgen, wanneer er oneenigheid ontstaat; zoo is het zaak, om alle kwestie's terstond uit te maken, vóórdat men binnenzeilt in zijn land.

Zoo gij het op zee oneens wordt, doe de anakoda de zaak af, of als gij aan wal oneenigheid krijgt, moet gij gaan naar de tomatowa's of oudsten, van uw' kampong. (Met andere woorden, waar het vuur ontstaat, daar worde het ook uitgebluscht).

§ 2. Bezorg uw' to-matowa's (d.i. den to-matowa's van het

---

schil in rang bij den inlander ook invloed op de regtspraak heeft, blijkt bijvoorbeeld uit Hoofdstuk XI.

Naar de vier kleine of fijne wortels eener goede regtsbedeeling vraagt men doorgaans te vergeefs. En zoo men dan nog een antwoord bekomt, klinkt dit soms zeer vreemd. Een voorbeeld uit vele zij hier voldoende:

- 1°. men roepe Allah's hulp in, opdat de schuldige zoo spreke, dat zijn schuld aan het daglicht kome;
- 2°. op gelijke wijze neme men zijn toevlugt tot Allah, opdat de onschuldige door zijn eigen taal zijn onschuld stave.
- 3°. men beluistere den beklagde in zijn eigen woning;
- 4°. men trachte den beklagde door diens vertrouweling uit te laten hooren, en langs dezen weg achter het geheim der misdaad te komen.



land waar gij vandaan zijt) geen' moeilijkheid vanwege scheepskwestie's. Er zijn immers to-matowa's in het land, waar gij gegaan zijt om handel te drijven. Die to-matowa's en de sabannara (havenmeester) van dat land kunnen uwe kwestie's uitmaken. En de vorst van dat land spreke regt over u volgens den rapang, al naar dat gij verdient.

§ 3. De anakoda is op zee aan boord van zijn eigen schip met een' koning te vergelijken. Welke bepaling hij ook make, mag men zich daartegen niet verzetten. Dan slechts is dit geoorloofd, wanneer al de sawi's van het vaartuig het daaromtrent met de djoeroemoedi's en de djoeroebatoe's, die aan boord de rol van raadslieden des anakoda's vervullen, eens zijn.

Zoo nu de sawi's onderling twist krijgen, en de anakoda in overeenstemming met die raadslieden een vonnis uitspreekt, moet dit geëerbiedigd worden, al mogt hij daarbij ook wat onregt is, regt, en leugentaal waarheid genoemd hebben. Zelfs kan zoo'n uitspraak van den anakoda later, wanneer hij aan land komt, niet vernietigd worden.

Als bijv. een vorst aan boord een' vrije, doch die niet van vorstelijk bloed was, vermoordde, en de anakoda het doodvonnis over dien vorst uitsprak, zou hij daarvoor niet strafbaar zijn (of-schoon echter volgens de wet, zoowel van Boeginezen als Makassaren, zulk een vorst niet anders dan met geldboete had mogen gestraft worden vergl. Mak. Chrestom., bl. 214, Rap, Hoofdst. 11 en 12). Zoo ook, indien bijv. een vrije, doch die niet van vorstelijk bloed was, aan boord een' vorst vermoordde, en de anakoda den geringen man eenvoudig met boete straffe, in stede van hem ter dood te laten brengen, zou hij daarvoor insgelijks niet strafbaar zijn (alhoewel de man van geringe geboorte, die een' vorst vermoordt, volgens de wet van Makassaren en Boeginezen des doods schuldig zij, van wege het vergieten van een bloed, zooveel kostelijker dan het zijne! Vergl. insgelijks mijne Makass. Chrestomathie, bl. 213, Rap., Hoofdst. 10).

## HOOFDSTUK XII.

*Over hetgeen men ten opzichte van geld, of goederen, die men bij wijze van bagilaba (deeling van winst) tot het drijven van handel ontvangen heeft, in acht behoort te nemen.*

De gewoonte ten opzichte van hetgeen men bij wijze van bagilaba tot het drijven van handel in leen ontvangen heeft, zegt, dat iemands vrouw en kinderen dat geld of die goederen niet mogen gebruiken. Ook mag geen van beide uitgeleend, of verliedelijk, of verschoven, of tot goedmaking van de kosten voor het huwelijk, of ten gevalle van vrienden gebezigd worden.

En zoo er op iemands koopwaren verloren wordt, ten gevolge van handelingen, zooals boven vermeld zijn, wordt zulks vergoed door hem, die ze meegenomen heeft. Doch, indien het kapitaal er slechts is, wordt er niet meer over zijn gedrag gesproken.

Ook kan de familie van hem die de goederen meegenomen heeft niet gemaand worden, zoo lang als hij nog niet gekomen is; tenzij de eigenaar der goederen hem voor dood mogt houden. Doch dan krijgt hij ook slechts de helft, en heeft daarvoor goed noch kwaad, d.i. voordeel noch schade, meer te wachten.

Ofschoon er dus naderhand winst moge komen, is zulks geheel voor hem, welke de gemeenschappelijke goederen medegenomen heeft.

En al mogten ook al de goederen op zijn, betaalt zijne familie toch maar slechts de helft, wanneer het (ten minste) niet zeker is, dat hij de boel verdobbeld heeft.

Zoo hij echter dood is, en het duidelijk blijkt, dat de boel op is doordat hij zich niet gehouden heeft aan de bij de bagilaba in acht te nemen gewoonten, betalen zijne vrouw en kinderen het volle bedrag.

## HOOFDSTUK XIII.

*Over het onderling voorschieten van geld.*

§ 1. Bij het onderling te leen geven heeft men vijf punten te bespreken:

1°. den man, die te leen ontvangt,

2°. den borg, die terstond aangesproken kan worden, wanneer de schuldenaar niet op zijn' tijd betaalt,

3°. den borg, die enkel optreedt in geval van 't sterven of ontvlugten des schuldenaars,

4°. hem die maakt, dat leener en geldschieder elkander ontmoeten,

5°. hem, die hen met elkander in kennis brengt (lett. hen voorgaat, hen aanvoert).

§ 2. Wat nu betreft hem, die te leen ontvangen heeft, hij moet ook slechts betalen.

§ 3. De borg, genaamd sanggoe, moet betalen, ofschoon hij niet geleend heeft, zoo de man, voor wien hij zich als borg gesteld heeft, niet bezit om van te betalen.

§ 4. De borg, genaamd todo, kan niet gemaand worden, tenzij de man, voor wien hij zich als borg gesteld heeft, gestorven of weggelopen zij. Dan pas is het stellig dat hij gemaand kan worden, en is het ook stellig dat hij betalen moet. Van daar zegt men ook, dat die borg genaamd sanggoe, zijn' hals, en de borg genaamd todo, zijne beenen heeft laten binden.

§ 5. En wat aangaat hem, die leener en geldschieder met elkander in kennis gebracht, gemaakt heeft, dat zij elkander ontmoeten; de geldschieder (heeft niets met dezen te maken), hij maant slechts hem aan, wien hij te leen gegeven heeft, en die moet ook slechts betalen. Dewijl die menschen elkander nog niet kenden, heeft hij hen eenvoudig met elkander in kennis gebracht. Dewijl zij elkander nog niet ontmoet hadden, heeft hij hen in de gele-



genheid gesteld elkander te ontmoeten. De man die leener en geldschieter met elkander in kennis gebragt, gemaakt heeft, dat zij elkander ontmoetten, kan alzoo niet gemaand worden.

#### HOOFDSTUK XIV.

##### *Over den schuldenaar.*

Wanneer iemand tot delging zijner schuld alles wat hij bezit, gegeven, en ten laatste zelfs zijn' persoon verpand heeft, wordt er van zoo iemand, ofschoon hij ook daarmede zijne schuld niet geheel afloste, gezegd, dat zijn stam is uitgerukt. Men kan hem dus om die schuld ook nimmer meer vervolgen, zelfs al kwam hij later soms in beter' omstandigheden; want zijn stam is uitgerukt; waar zou hij dus later nog wat van daan krijgen?

Wat hem betreft, die geld tegen interest te leen krijgt, hem gaat het als een' tamarinde-boom, waar men gedurig bladen van aftrekt. Indien men, nadat al de blaadjes, die zich aan den boom bevonden, afgeplukt zijn, nog niet genoeg heeft, laat men ze weder uitschieten; en als zij weder uitgeschoten zijn, worden zij op nieuw afgeplukt. Daarom is het niet wenschelijk, van iemand te leenen tegen interest op interest. Indien hij dan ten laatste als slaaf verkocht wordt, voldoet de waarde van zijn persoon zelfs niet meer tot afdoening der schuld. Zijn stam wordt alzoo uitgerukt, en indien hij later weder in beter doen geraakt, nadat zijn stam uitgerukt is, krijgt de geldschieter daarvan niets meer; de ander daarentegen geniet zijn geluk en voorspoed dan slechts geheel alleen.

Onder het zoogenoemde laten wijken (d.i. voor altoos geheel afdoen) van de zaak verstaat men het volgende.

Zoo iemand eene menigte schuldeischers heeft; wordt de grootte van ieders pretensie tot maatstaf genomen, en ontvangt een ieder naar evenredigheid van hetgeen hij te leen gegeven heeft.



En hetzij men den stam van den schuldenaar uitrukke of niet (d.i. hetzij men den schuldenaar, na verkoop van alles wat hij bezit, al dan niet ook zelven voor dertig reyaal tot pandeling make), is de betaling hiermede voor goed afgedaan. Zoo hij dus daarna weder in beter doen mocht geraken, heeft hij alleen het voordeel van dien voorspoed, en hij kan niet meer gemaand worden tot afdoening der geheele schuld <sup>1)</sup>.

#### HOOFDSTUK XV.

*Over den man, die belast is met het overbrengen van koopwaren.*

Zoo de volgeling van uwe familie, die belast is met het overbrengen van koopwaren, zich aan slechte daden schuldig maakt, en gij hem (dientengevolge) gedurende de reis die goederen met geweld ontnemt, zonder daartoe volmagt te hebben, komt het op uw hoofd neder, als die artikelen beschadigd raken. De eigenaar dier koopwaren heeft slechts het goede en niet het kwade dier handelwijze te wachten.

Een ander geval is het, zoo gij, een' volmagt hebbende, die goederen met geweld tot u neemt. Alsdan komt zoowel het goede als het kwade voor rekening van hem, die u gemagtigd heeft. En gij hebt nimmer nadeelige gevolgen van uw' handelwijze te wachten.

#### HOOFDSTUK XVI.

*Over den koopman die aan boord komt te sterven.*

Indien een koopman op reis overlijdt, is men er op uit, om te zorgen, dat zijne erfgenamen geen' schade lijden.

<sup>1)</sup> Zoo in dit laatste geval de stam van den schuldenaar uitgerukt wordt, betaalt een van de schuldeischers, liefst de hoofdschuldeischer, den prijs van dien man, te weten dertig reyaal, en bekomt hem alzoo tot pandeling, terwijl hij de dertig reyaal met zijn mede-crediteuren naar gelang van ieders pretensie deelt.

Men doet de aanwezigen nederzitten, om zijne koopwaren te verkoopen en tot geld te maken <sup>1)</sup>. Men laat het bedrag dier som door getuigen constateeren en op papier stellen, om het vervolgens in de kist des overledenen te deponeren.

Indien men echter het geld gebruikt, het bijvoorbeeld uitleent, of er het een of ander voor koopt, en dit tot schade van de erfgenamen strekt, is men verplicht zulks te vergoeden. Zoo men daarentegen voordeel met dat geld behaalt, moet men die winst met de erfgenamen deelen.

Derhalve is het geen' gemakkelijke zaak, om de goederen van een' overledene te gebruiken.

En zoo er geen' erfgenamen bekend zijn, neemt de anakoda die goederen tot zich, daarvan behoorlijk, met produceering van getuigen kennis gevende; en alsdan is het een zuivere zaak <sup>2)</sup>.

<sup>1)</sup> Wanneer zij geen behoorlijken prijs opbrengen, houdt de anakoda ze meestal aan, zoo dit ten minste eenigszins doenlijk zij.

<sup>2)</sup> Zoodra de reis afgelopen is, begeeft de anakola zich naar den matowa van het land, van waar hij uitgezeild is, om hem kennis van dat overlijden te geven, en zowel de gelden als goederen, die de overledene nagelaten heeft, bij hem te deponeren, waarvan alsdan een stuk in triplo wordt opgemaakt, een exemplaar voor dien matowa, een voor den kali of opperpriester, en een voor den anakoda zelve.

Dit luidt gewoonlijk in dezer voege:

„Ik, anakoda NN.

„verklaar in dit geschrift, dat de nalatenschap van NN. ....,

„die bij mij aan boord overleden is, bestaat in de navolgende gelden

„en goederen: ....., die ik thans toevertrouw

„aan de handen van den matowa en den kali (opperpriester) „ge-

„naamd ..... en ..... en de hierbij tegenwoordige getuigen

„zijn: .....

„Geschreven op den zooveelsten van de maand ..... van het

„jaar .....

Ten slotte volgen de handteekeningen van al de bovengenoemden.

Wanneer nu de erfgenamen bekend zijn, laat de matowa die roepen, en verdeelt eenvoudig de erfenis, waarmee de zaak afgelopen is.

Weet men echter niet, wie de erfgenamen van den overledene zijn,

## HOOFDSTUK XVII.

*Over de wijze van restitutie, zoo men geld of koopwaren te leen ontvangen heeft.*

Bij het elkander te leen geven, hetzij er bagilaba-pada of bagilaba-samatoela, of een eenvoudig leenen (NB. zonder interest of verlies, inrang pattoe) of een van de andere gevallen plaats vinde (vergl. Hoofdst. 7), geldt het voor hem, die in leen bekomt of te leen geeft, dat men bij het leenen van geld, ook in geld, en bij het leenen van koopwaren ook in koopwaren moet (terug) betalen.

Zoo men echter koopwaren leenende, in geld, of geld leenende, in koopwaren (terug) betaalt, is zulks slechts een overeenkomst van hen, die malkander te leen geven. Maar het is het werk van de scheidsregters, om de wijze van betaling vast te stellen.

Zoo men koopwaren leent, en in koopwaren (terug) betaalt, moeten die gelijkstaan met de koopwaren, welke men in den beginne ontvangen heeft. Zulks heet een volks-overeenkomst (eigenlijk een familieovereenkomst) tot onderlinge afrekening, waarbij men met zooveel bedaardheid en overleg te werk gaat, dat zelfs het nauwste kleed als 't ware niet scheurt, wanneer men het aantrekt.

---

zoo blijft die nalatenschap bij den matowa gedeponeerd, zoo lang tot dat de erfgenamen zich aanbieden, die alsdan de nalatenschap aanvaarden kunnen, zoodra zij de regtmatigheid hunner pretensie met vier getuigen staven kunnen, die bereid zijn, om evenals zij zelven daarvoor een' eed af te leggen.

Wanneer er zich gedurende 18 jaren (waarom juist 18 jaren? dit is mij niet bekend) geene erfgenamen voordoen, vervallen de gelden en goederen en kwestie aan den matowa, die daarvan geheel naar eigen goedvinden gebruik kan maken, doch zich bijzonder verdienstelijk maakt, wanneer hij ze aan een' bedevaartganger meegeeft, om te Mekka tot aalmoezen te doen strekken.



En wat betreft den weg bij uitnemendheid (d.i. hier de wet), deze kan niet gemaakt (zooveel als: vernederd) worden tot een familie- of volks-overeenkomst; doch het is geenszins verboden, dat vrije menschen onderling een' overeenkomst sluiten.

#### HOOFDSTUK XVIII.

*Over de kaloela's, of menschen die aan den persoon van den anakoda verbonden zijn.*

Wat betreft de kaloela's, of menschen die aan den persoon van den anakoda verbonden zijn; zij hebben niets te maken met de beschadiging der koopwaren, noch zij zelven, noch hunne vrouw en kinderen maar zij wachten slechts op het mededoogen (te weten: van den anakoda) (d.i. moeten slechts afwachten, wat hij zal goedvinden hun te geven).

Doch zoo zij geld of koopwaren bezigen, om voor te gaan hoereren of dobbelen, zijn zij verpligt zulks te vergoeden. Evenwel zijn hunne vrouw en kinderen hiervoor niet aansprakelijk, niemand anders dan zij zelven; want hunne vrouw en kinderen blijven hiervan volkomen vrij, en zelfs kunnen ook zij zelven als 't ware niet buiten de tot vorming van de omheining van een' buffelkraal aangebragte boomstammen verwijderd, d.i. genoodzaakt worden, om als pandelingen buiten hun geld te zoeken. Het eenige, wat den schuldeischer vrij staat, is om die schuld zooveel mogelijk aan anderen bekend te maken (NB. opdat anderen, wanneer zulk een kaloela eenig geld bij hen verdiend hebbe, hiervan een gedeelte afzonderen voor den schuldeischer).

#### HOOFDSTUK XIX.

*Over het opnemen van geld of goederen door ondergeschikten.*

Indien de anagoeroe's (letterlijk leerlingen, i.c.: degenen die



in het klein voor een' groot-handelaar zaken doen) schuld opnemen buiten weten van hun anregoeroe of meester, kan men niet vorderen, dat deze zulks betale.

Hoeveel te minder kan men dit verlangen van den man, wiens slaaf, bevolen zijnde om de wacht te houden over een kraampje, hetzij bij de naaste bureu, hetzij bij anderen, geld, of koopwaren, of gereedschap (d.i. kleeren, huisraad, en dergelijken), gaat leenen en de koopwaar niet gewild zijnde van voorkomen doet veranderen. In dat geval komt de schadevergoeding voor rekening van den slaaf. Des te meer, zoo het geleende geheel verdwenen is <sup>1)</sup>.

<sup>1)</sup> Het is onder de Boeginezen aangenomen, dat men aan een' slaaf of slavin, die met het verkoopen van waren belast wordt (Boeg. ata rirannoewang baloe) niet meer dan voor *f* 2.— en aan een 'slaaf of slavin, die gebezigd wordt om water te halen (Boeg.; patala-oewaë), of naar de markt te gaan (Boeg. ata mapasa), niet meer dan voor 25 cent crediet kan geven. Indien dus iemand aan zoo'n slaaf of slavin meer vertrouwen schenkt, is de meester of meesteres niet gehouden tot schadeloosstelling. Nu wordt wel in dit Hoofdstuk gezegd, dat de slaaf dan de schade vergoeden moet, doch dit baat stipt genomen al zeer weinig want een slaaf of slavin wordt ook bij den Boeginees geheel als het eigendom van den meester of de meesteres beschouwd, zooals bijvoorbeeld blijken kan uit de spreekwijze: pipi na-pipina, watang na-watanna, lett.: de pipi (eene soort van gewas op takken en stammen der boomen) is zijn of haar pipi, de stam is zijne of haar stam, alzoo; de stam met al wat er op zit is het eigendom van hem of van haar, die den boom bezit.

De bedoeling dezer woorden is derhalve: al wat een slaaf of slavin bezit, is geheel het eigendom van den meester of de meesteres. Gelukkig neemt men het echter gewoonlijk zoo naauw niet, en vindt men zelfs slaven of slavinnen, die geheel op zichzelf woen, en ten gevolge van handenarbeid of handel alles behalve onbemiddeld zijn. Bovendien gebeurt het wel, dat iemand zijn' slaaf of slavin, die schulden gemaakt heeft, den eersten voor 30, de tweede voor 40 reyaal (de reyaal tegen *f* 2.— berekend) aan den schuldeischer verkoopt, die dan ruimschoots in de gelegenheid is, om van den arbeid van zoo'n slaaf of slavin te profiteeren, en zodoende zijn geld terug te krijgen.

## HOOFDSTUK XX.

*Over het redden van schipbreukelingen.*

Zoo iemand schipbreuk lijdt, al zij het ook op een eiland, als het ten minste een eiland is, waar hij niets vindt om van te leven, en hij daarvan afgehaald wordt, staat hij gelijk met iemand, die uit de zee gered is, weshalve de marktprijs van den drenkeling daarvoor genomen kan worden, indien men niet van te voren een overeenkomst gesloten heeft. En ofschoon men ook een overeenkomst gesloten hebbe, wordt die voor den regter nimmer aangenomen.

Mogt men echter ook slechts maar op een' zandbank terecht komen, en daar genoegzaam vinden om van te leven, zoo heeft men, wanneer men daarvan afgehaald wordt, slechts 4 reyaal (of f. 8.) te betalen.

## HOOFDSTUK XXI.

*Bevattende eenige voorschriften van Amanna Gappa en anderen omtrent het te leen ontvangen van geld en goederen, hetzij bij wijze van bagilaba, of op andere wijze, gelijk ook omtrent het vervolgen van schuldenaren.*

Woorden van den matowa Amanna Gappa, bevestigd door de latere matowa's en hunne raadslieden.

Men heeft op twee personen te letten:

1°. den man van wien,

2°. den man aan wien geleend wordt.

En dit is het, wat men in acht te nemen heeft:

1°. dat men geen geld of goederen bij wijze van bagilaba of winstdeeling aanneme van hen die boven ons zijn,

2°. dat men geen geld of goederen bij wijze van bagilaba geve aan hen die boven ons zijn.

Het nadeelige van zulk leenen bestaat hierin, dat de zoodanigen ligt van geen' wet willen weten, zich zelven boven de wet en de adats verheven achten.

Er is nog iets. Indien gij geld of goederen bij wijze van bagilaba geeft, moet gij zulks doen naar evenredigheid van hetgeen er in iemands huis te vinden is, opdat er niet te weinig zij, om van te betalen in geval van schade.

Dit is de weg, die vastgesteld is, en waaromtrent overeengekomen zijn de matowa aller Wadjorezen van Makasser, met name Amanna Gappa, en de hoofden met de matowa's aller Wadjorezen van Pasir en Sambawa, van Koete en Poentiyana, ten opzichte van de bagilaba-pada (gelijke deeling van winst), of bagilaba samatoela (deeling van winst volgens accoord), of de inrangripasa (marktschuld), of het te leen krijgen, of het te leen geven, en al wat er meer van dien aard is <sup>1)</sup>.

Indien de bij wijze van bagilaba gegeven goederen beschadigd zijn, is dit of ten gevolge van het omzetten der koopwaren, of omdat men die tot eigen gebruik besteed heeft. Er wordt alzoo naauwkeurig onderzocht, welken weg men bij de tot bagilaba gegeven goederen bewandeld heeft.

In 't eerste geval betaalt hij, die ze medegenomen heeft, slechts de helft, in het laatste de volle waarde.

Zoo de schuldenaar betaald heeft, wat hij aan geld en koopwaren bezat, en dit nog niet voldoende is tot aflossing der schuld, worden zijne bezittingen alle getaxeerd door onpartijdige personen, en alsdan gebezigd om mee te betalen. Wanneer hem zijne goederen op deze wijze alle ontnomen zijn, en de schuld toch nog niet afbetaald is, wordt deze echter als afgedaan beschouwd, zoodat de man weder zonder schuld is; de vrije man toch kan niet gedwongen worden, om buiten zijn geld te zoeken als pandeling, veelmin tot slavernij gedoemd worden. En dat wat men noemt tot

<sup>1)</sup> Men vergel. Hoofdst. VII.



slavernij gedoemd worden, is, indien men op zoo iemand een slavenprijs stelt (hem voor slaaf verkoopt) <sup>1)</sup>.

Aldus dient men onder vrije menschen te handelen, dat men elkander te leen geve, en daarbij elkanders welzijn, niet elkanders nadeel zoek.

En zoo gij hetgeen gij uitgeleend hebt, niet wenscht verminderd te zien; hoed u dan, om iemands stam uit te rukken. Wacht integendeel zijne herleving (zijn' herstelling uit het ongeluk) af; welligt bekomt hij dan later nog iets, om u van te kunnen betalen. Of geef hem weder koopwaren om voordeel mee te zoeken <sup>2)</sup>, opdat hij wat erlange tot afdoening zijner schuld.

## HOOFDSTUK XXII.

### *Over de vracht voor slaven en slavinnen* <sup>3)</sup>.

§ 1. Van Tjenrana tot  
Pasir, of  
Sambawa, of  
Bandjarmasing, of  
Mampawa, of  
Samarang,

<sup>1)</sup> Vergl. Hoofdst. XIV en XVIII.

<sup>2)</sup> dit heet: pasaloekke.

<sup>3)</sup> In het Boegineesch wordt hier eenvoudig van menschen gesproken, doch is het buiten alle kwestie, dat hier alleen op het transport van slaven en slavinnen bedoeld wordt.

Voor het overvoeren van andere passagiers, hetzij mannen of vrouwen, bestaat geen tarief, dewijl de to-manoempang's (vergl. Aanteek. bij Hoofdst. XXIII) doorgaans slechts weinig in getal zijn, en de meeste opvarenden insgelijks ten handel gaan.

Hoe echter Dulaurier en Seelieb beweren kunnen, dat Boegineesche vrouwen nooit over zee reizen, tenzij zij als slavinnen vervoerd worden, verklaar ik niet te begrijpen.



voor een man 2 gulden,  
 voor eene vrouw 3 gulden <sup>1)</sup>.

Van Tjenrana tot  
 Bangkoele (Bengkoelen), of  
 Batavia, of  
 Djohor, of  
 Perak,

voor een' man  $2\frac{1}{2}$  gulden,  
 voor eene vrouw  $3\frac{1}{2}$  gulden <sup>2)</sup>.

Van Perak naar  
 Tranggano (Trengganau) hetzelfde <sup>3)</sup>.  
 Van Poelo-laoe (Poeloe-laut) naar  
 Kedah of  
 Atjeh,

voor een' man 3 gulden,  
 voor eene vrouw 4 gulden <sup>4)</sup>

Van Sambawa naar  
 Salaparang (Lombok),  
 voor een' man  $\frac{1}{2}$  gulden,  
 voor eene vrouw 1 gulden <sup>5)</sup>.

Van Gima (Bima) naar  
 Salaparang (Lombok), hetzelfde <sup>6)</sup>  
 Van Sambawa naar

Bali, of  
 Manggarai (Westelijk Flores),

---

<sup>1)</sup> Over Tjenrana, Pasir, Sambawa, Bandjdjarmasing, Mampawa en Samarang zie men de Holl. ter aang. pl.

<sup>2)</sup> Over Bengkoelen en Batavia zie men de Holl. t.a.pl. Djohor en Perak liggen op het schiereiland Malaka.

<sup>3)</sup> Perak en Trengganau liggen op het schiereiland Malaka.

<sup>4)</sup> Over Poeloe-laut en Atjeh zie men de Holl. t.a.pl. Kedah ligt op het schiereiland Malaka.

<sup>5)</sup> Over Sambawa en Lombok zie men de Holl. t.a.pl.

<sup>6)</sup> Over Bima en Lombok zie men de Holl. t.a.pl.

voor een' man 90 duiten (of 75 cent),  
 voor eene vrouw 1 gulden en dertig duiten (of 25 cent) <sup>1)</sup>  
 Van Sambawa naar  
 Balambangang (Banjoewangi),  
 voor een' man 1 gulden,  
 voor eene vrouw 1½ gulden <sup>2)</sup>  
 Van Sambawa naar  
 Boeton,  
 voor een man 2 gulden,  
 voor eene vrouw 3 gulden <sup>3)</sup>.

### HOOFDSTUK XXIII.

*Over de vaste en de niet vast verbonden' sawi's, gelijk ook over degenen die als passagiers meevaren.*

§ 1. Wat betreft de vaste sawi's <sup>4)</sup>; zoo zij van boord willen

1) Over Sambawa, Bali en Westelijk Flores zie men de Holl. t.a.pl.

2) Over Banjoewangi zie men de Holl. t.a.pl.

3) Over Boeton zie men de Holl. t.a.pl.

4) Voor dit woord sawi is mij geen Hollandsch woord bekend. Zulk een sawi is niet alleen meestal ook eenigszins handelaar, maar vervult tevens gewoonlijk den dienst van matroos, zonder daarvoor een' vaste bezoldiging te ontvangen. Men heeft verschillende soorten van die sawi's.

In de eerste plaats komen in aanmerking de sawi-poeli's, letterlijk: vaste, voor vast aan boord verbonden, sawi's. Dit zijn slaven of ook wel vrije lieden, doch dan meestal slechts ten deele vrij, daar zij bij gebrek aan genoegzame middelen door den anakoda met eene zekere som gelds of eenige handelsgoederen geholpen zijnde, eigenlijk meer als pandelingen te beschouwen, of althans eenigermate zedelijk verplicht zijn, om steeds jaarlijks de meestal vaste reis van een' anakoda mee te maken. Van daar dan ook de boven met woorden van vaste, of vast aan de praauw verbonden, sawi's vertaalde benaming van sawi-poeli.

Zulke sawi poeli's mogen meestal zooveel baloe-rappi, of weinig

gaan, moeten zij de volle vracht betalen, en volgt hen bovendien, d.i. blijft mede voor hunne rekening, het waterhoozen, d.i.: de schade aan de handelsgoederen veroorzaakt door het niet of ge-

plaats innemende koopwaar, met zich voeren als zij maar goedvinden. Omtrent de baloe-marompa, of veel plaats innemende koopwaar, is de anakoda doorgaans minder inschikkelijk. Echter hebben zij in dit opzigt steeds de voorkeur boven de andere sawi's. Trouwens is dit dan ook niet meer dan billijk; want van hen alleen wordt onder alle omstandigheden, ziekte slechts uitgezonderd, allerlei scheepswerk gevorderd, waarvoor de belooning meestal niet bijzonder groot en nagenoeg geheel van de goedheid van anderen afhankelijk is. Het zegt reeds veel, zoo de eigenaar van het vaartuig, of anders de anakoda, hun voor het begin der reize een klein aandeel in de vrachtpenningen belooft, die alsdan van het gansche bedrag dier penningen afgenomen wordt, voordat die op gebruikelijke wijze tusschen den eigenaar en den anakoda met de djoeroemoedi's en de djoeroebatoe's verdeeld worden. Doch dikwerf hangt hun belooning geheel van de genade van den anakoda af, die hun na volbragte reize, of uit zijn eigen winst eenig geld geeft, of daarvoor als 't ware eene collecte bij de djoeroemoedi's en djoeroebatoe's doet. In dit laatste geval zullen bij voorbeeld de djoeroemoedi's eens zooveel geven als de djoeroebatoe's, en de anakoda eens zooveel als de djoeroemoedi's.

Zijn deze sawi-poeli's alzoo zeer afhankelijk van den anakoda; in ruime mate, ofschoon niet zoo sterk, is dit insgelijks het geval met de sawi-toengka's. Hoewel hiervan in deze Oendang-oendang geen melding gemaakt wordt wil ik echter ook over deze soort van sawi's met een enkel woord spreken.

De sawi-toengka's worden ook wel genoemd sawi-ale-ale. Beide benamingen geven, zooals men beweren wil, te kennen, dat zij alleen, d.i. zonder koopwaren aan boord komen. Zij krijgen dan van den anakoda geld of koopwaren, het bedrag of de waarde van 25 reyaal niet overtreffende, te leen. De winst die zij daarmede behalen wordt beschouwd als het loon voor het werk dat zij aan boord verrigten. Deze arbeid staat, zoolang als men onder zeil is, gelijk met dien der sawi-poeli's. Nauwelijks heeft men echter de reede van de plaats der bestemming bereikt, of de sawi-poeli's bepalen zich stipt tot scheepswerk, de sawi-toengka's tot die bezigheden, welke met de koopwaren van den anakoda in betrekking staan, bijv. het koken van de tripang



brekkelig waterhoozen. Ook ontgaan zij daardoor volstrekt niet hun aandeel aan de schade, door het ongeluk (schipbreuk bijv.) dat welligt later met het vaartuig plaats zal hebben, aan de

en dergelijke meer. Ook hebben de laatstgenoemden van dat oogenblik af aan slechts tot 1 ure des namiddags te werken, terwijl de sawi-poeli tot zonsondergang aan boord gebonden zijn. Deze bepaling ontleent hiervan haren oorsprong, dat de anakoda zich niet, gelijk hij bij de sawi-poeli's verplicht is, met hunne koopwaren bemoeit. Zij moeten dus gelegenheid hebben, om de hun geleende goederen zelven met winst van de hand te zetten, en alzoo loon voor hun arbeid te bekomen. (N.B. omdat zij dit zelven, of alleen, moeten doen, beweren eenigen, dat zij van daar den naam van sawi-toengka, of sawi ale-ale, dragen). Zoo de sawi-toengka's het vaartuig buitentijds verlaten willen, is het hun geoorloofd, mits zij de in den tekst vermelde som van 4 reyaal, of f 8 voor kanaoengang, of papano (geld tot erlanging van de permissie om van boord te gaan) betaald, en het tot handeldrijven in leen bekomen goed, of de waarde daarvan in geld, geresitueerd hebben. Overigens hebben zij dan met niets te maken.

In de derde plaats heeft men de sawi-maloga's lett.: de losse, of niet vast aan boord verbonden sawi's, die wel doorgaans maar toch niet altoos de jaarlijksche reizen van een anakoda naar de eene of andere plaats (men zie boven Hoofdstuk I) mee maken, doch een eigen kapitaal mee aan boord brengende, meer onafhankelijk van den anakoda zijn. Zij kunnen dien ten gevolge alleen in geval van nood tot het praesteeren van dienst genoodzaakt worden. Overigens is het geheel aan hun goedvinden overgelaten, of zij al dan niet eenige scheepswerk mee willen doen.

Wanneer het vaartuig vastraakt, en men, om het weder vlot te krijgen, zware handelsgoederen over boord moet gooijen, zijn die der sawi-maloga's het eerst aan de beurt, daarna pas die van de sawi-manoempang's en de passagiers, eindelijk die van den anakoda met de djoeroemoedi's en djoeroebatoe's, gelijk ook de sawi-poeli's en sawi-toengka's.

Behalve deze sawi-poeli's en sawi-maloga's, wordt in dit hoofdstuk ook nog gewaagd van sawi-manoempang. Deze sawi-manoempang's zij wel te onderscheiden van de to-manoempang's. Onder de laatsten verstaat men eenvoudig passagiers, zooals: Mekkasche bedevaartgangers en anderen, voor wie het handelen zoo zij dit ook al tegelijker-



handelsgoederen overkomen. Eindelijk betalen zij ook nog wegens het in de steek laten van het vaartuig de kanaoengang of papano (bestaande in 4 reyaal voor den anakoda <sup>1)</sup>).

§ 2. De losse (d.i. niet vaste) sawi's kunnen het vaartuig verlaten, waar zij maar goedvinden. Doch zij moeten de volle vracht betalen. Daar is niets tegen te doen.

§ 3. Wat de sawi-manoempang's of passagier-handelaars betreft; zij betalen insgelijks de volle vracht, zoo zij het vaartuig verlaten willen. En zoo zij weder aan boord willen komen, begint alles weer op nieuw <sup>2)</sup>).

Zoo er passagiers zijn, die de reis meemaken, staat het aan de keuze van den anakoda, om te bepalen waarnaar de vracht berekend zal worden, naar hun persoon, of naar hun koopwaren.

Indien er iemand is, die verlangt de reis mee te maken, en zelfs

---

tijd waarnemen, geheel en al een bijzaak is. Deze accordeeren dan ook alleen voor de uit- of thuisreis. De sawi-manoempang daarentegen zijn evenals de andere sawi's ook in den waren zin van het woord handelaren te noemen. Echter worden zij ook tegelijkertijd geheel als passagiers beschouwd en behandeld. Van daar dan ook, dat hun niet minder dan den tomanoempang's (passagiers) van wege de reederij brandhout en water aan boord verstrekt worden; terwijl de sawi-poeli's, sawi-toengka's en sawi-maloga's daar zelve voor moeten zorgen, en zelfs, zoo de voorraad te kort schiet, verplicht zijn, om beide aan wal te gaan halen. Wat het eten betreft van de djoeroemoedi's, djoeroebatoe's, sawi-poeli's en sawi-toengka's; hiervoor zorgt de anakoda gewoonlijk. Ook de sawi-maloga's, sawi-manoempang's en de passagiers krijgen dit van den anakoda, mits zij zich verbinden, om van tijd tot tijd mee dienst aan boord te doen. Voor het koken na andere werkzaamheden van dien aard heeft de anakoda meestal een of meer van zijne slaven bij zich. Van de sawi's mag hij zoo iets niet vorderen.

<sup>1)</sup> Dat er in dit geval ook geen kwestie van is, om een' sawi-poeli eenig aandeel aan de vracht van het vaartuig, of eenige andere niet bepaald verpligte toelage te geven, spreekt wel van zelf.

<sup>2)</sup> De kanaoengang, of papano, wordt van hen, evenmin als van de sawi-maloga's, gevorderd.

reeds een vaste overeenkomst met den anakoda gesloten heeft doch later weder niet meegaat, kan men de vracht toch van hem vorderen. Of althans, zoo zijn goembang (pot voor drinkwater) en slaapmatten reeds aan boord zijn, is het stellig, dat men hem de vracht berekenen kan.

Aldus is de weg, die men bij de prauuwvracht te volgen heeft (d.i. de bepalingen voor de prauuwvaart), waaromtrent de matowa's of hoofden aller Wadjorezen van Makasser, Passir en Sambawa overeengekomen zijn. En zoo is het ook vastgesteld door de oude matowa's, en bevestigd door de latere geslachten. Vrede zij den lezer!

#### HOOFDSTUK XXIV.

*Over het geven van geschenken aan den vorst of den havenmeester des lands door den anakoda.*

De bepalingen bij het zeilen zeggen (onder anderen): Indien men in een land komt, aan welks vorst en sjahbandar (havenmeester) de anakoda geschenken wenscht te geven, terwijl de sawi's hierin niet toestemmen, dient de anakoda zulks maar uit zijn eigen zak te doen.

Zoo de sawi's er echter in toestemmen: geven zij gezamenlijk geschenken aan den vorst en den sjahbandar.

#### HOOFDSTUK XXV.

*Over hetgeen strekken kan tot behoud en vermeerdering van het bij wijze van bagilaba (verdeeling van winst) toevertrouwde geld of goed.*

Het geld en de handelswaren, waarmede men voor gemeenschappelijke rekening handeldrijft (bagilaba), zijn als 't ware een boom die op vier wortels rust, uit vierderlei soort van aarde

voortspruit. Wilt toch geen' enkelen wortel vernielen; want zoo gij dat doen mogt, kunnen uwe kinderen en kleinkinderen dien boom niet meer erven.

- 1°. Besteedt het geld van den bagilaba niet om opium voor te schuiven, zoodat het als 't ware verbrandt, of in rook vervliegt.
- 2°. Verdobbelt het geld van de bagilaba niet, waardoor het als 't ware in de zee wegzinkt.
- 3°. Doet het geld van de bagilaba niet strekken tot aankoop van geschenken voor vrienden en dansmeiden.
- 4°. Maakt geen onderscheid tusschen bagilaba en eigen goed (wilt er evenveel zorg voor dragen als of het uw eigen geld ware).

Tot erlanging van rijkdom wordt vereischt:

- 1°. dat men voorzigtig en opregt zij;
- 2°. dat men niet te veel spreke;
- 3°. dat men zich wachte, om in zijne handelingen de grenzen te overschrijden (bijv. door te veel zaken op zich te nemen; of ook daar daden te verrigten, die bepaald slecht zijn);
- 4°. dat men niet te veel leven en beweging make.

Aldus te handelen is het best (lett.: leidt tot het volkomene).  
Vrede zij den lezer!

#### A. INLEIDING

Hetgeen dadelijk bij een vluchtige lezing van dit „wetboek” opvalt zooals van de meeste inheemsche geschriften, is de bloemrijke taal en de rijkdom aan symboliek. Het veraangenaamt de lezing en geeft tevens een vaak aangename uitleg aan de bedoeling der voorschriften. Deze trek vinden wij in alle rechtskringen terug tot zelfs in Madagascar toe.

Welke waarde is nu aan de Oendang-oendang van Amanna-Gappa toe te kennen? Een wetboek in eigenlijken zin, een soort



van codificatie met bindend karakter is er niet in te zoeken. Onjuist is het „Boegineesch handels- en scheepvaartwetboek” te bejegenen als een soort wetboek van koophandel zooals Matthes doet.

Nog verder van de waarheid is Kohler, die de oendang-oendang van Amanna Gappa bespreekt als ware het een spiegel van Indonesisch vermogensrecht (1886, 1914).

Hiermede hecht men aan dit stuk eene beteekenis ver boven zijn intrinsieke waarde uitgaande.

In werkelijkheid is het een verdienstelijke rechtsbeschrijving, welke ons op de hoogte kan stellen omtrent ten tijde der opmaking bestaande adats inzake de prauwvaart der Boegineezen, hun denkbeelden in zake handel en scheepvaart.

En ook zoo beschouwd en tot juiste proporties teruggebracht is de beteekenis van Amanna-Gappa's handels en scheepvaartwetboek niet gering. Interessant is het toch zeker kennis te nemen van de beschrijving der adatregels op het gebied van het handels- en zeerecht der Boegineezen, deze in verband te brengen met hetgeen ons uit de studie van het adatrecht in andere rechtskringen bekend is en de ontwikkeling en aanpassing in den loop der tijden te volgen.

Het eigenlijke wetboek dus is verdeeld in 23 hoofdstukken. De systematiek evenwel wijkt zoozeer af van de onze, dat ik mij niet aan de hoofdstukken-indeeling bij eene behandeling dezer stof zal houden, doch bijeen zal brengen, wat ik meen dat bijeen behoort voor eene meer overzichtelijke behandeling.

Bij eene nadere beschouwing van het wetboek valt verder op dat kennelijk de hoofdstukken XXIV en XXV zijn bijgevoegd door den bewerker of latere overschrijvers. Het slot van hoofdstuk XXIII wijst er trouwens op dat het wel mede het slot van het wetboek zal zijn geweest.



Hoofdstuk XXIV geeft aan hoe en door wien de kosten ge-  
 dragen moeten worden voor huldigingsgeschenken aan Vorst of  
 havenmeester des lands, terwijl hoofdstuk XXV goede raadge-  
 vingen ten beste geeft voor het gedrag in acht te nemen opdat  
 winst worde gemaakt. Bij de beschouwing over het adatrecht  
 ons in dit wetboek geboden kunnen de beide laatste hoofdstuk-  
 ken dus gevoegelijk buiten beschouwing blijven.

Geschenken  
 aan vorsten en  
 havenmeesters.  
 Goede raadge-  
 vingen van  
 handelaren

## B. BURGERLIJK PROCESRECHT

Van zeker meer beteekenis is reeds hoofdstuk X, waar ons  
 een stuk rechtsvordering wordt gegeven, terwijl daarin mede en-  
 kele rechtsregelen worden gesteld.

De eerste alinea van dat hoofdstuk reeds brengt het begrip  
 van gelijkheid van recht voor koopman en ieder ander persoon.  
 Een apart handelsrecht schijnt te ontbreken, althans formeel.  
 Of de gelijkheid van rechtsbedeeling mede reeds aanwezig was is  
 een vraag, die haar beantwoording schijnt te vinden in de laatste  
 zin: „dat de vorst den koopman nimmer onregt mag doen”. De  
 vreemdeling-koopman schijnt n.l. niet steeds recht te hebben  
 gevonden en wie het Oosten kent zal niet licht oordeelen, dat deze  
 vermaning niet op haar plaats is. Ook de eerste zin van deze  
 eerste alinea schijnt daarop te wijzen. Den koopman geve men  
 hetzelfde recht als den inwoner, ieder rechtzoekende toch heeft  
 recht, dat op hem de voorschriften van de adat of de burgerlijke  
 wet toegepast worden en dat hoor en wederhoor geen ijdele klank  
 zij. En spreken de feiten niet duidelijk dan beslisse Allah. Dr.  
 Matthes meent dat zulks door een eed moet geschieden, doch ik  
 stel hiertegenover, dat evenals overal in het adatrecht onzer  
 overzeesche gewesten ook andere godsoordeelen bedoeld zullen  
 zijn.

Dan volgt de processueele gang van het geding en de uit-  
 spraak moet zijn die van een goed rechter.

De „third degree’ wordt verboden en ook dat zal een kenner van het Oosten niet verwonderen, want is niet het tot bekentenis dwingen nu nog, in weerwil van onze zeer strenge preventie en repressie ten opzichte hiervan, een vaak voorkomend euvel? Die de praktijk van de rechtspraak in Indië kent, weet gevallen op te geven van bekentenissen en getuigenissen afgedwongen met min oirbare middelen.

Dat ten slotte partijen zich bij het oordeel des rechters moeten neerleggen is begrijpelijk, maar dat zooals de laatste alinea meent, partijen of liever de verliezer van het geding zich behoort te conformeeren aan de uitspraak lijkt minder menschkundig. Of er bij niet conformeering straf volgt? Het zal wel mede afhangen van het al of niet uiten van ontevredenheid over het gewijsde en vooral van de wijze en de luide, ruchtbare toon, waarop dit geschiede.

In elk geval schijnt mij het hier gegeven procesrecht wel wat erg schematisch geboekt te zijn geworden. Wij kennen althans uit andere geschriften een betere beschrijving van den procesgang in het adatrecht, zij het elders. Doch hierover kan binnen de grenzen van den opzet van dit geschrift niet dieper ingegaan worden.

Ook het elfde hoofdstuk brengt ons in de drie eerste alinea's bepalingen van formeel recht.

Hier is een competentieregeling in zake geschillen ontstaan op handelsreizen vastgesteld. Zijn de geschillen aan boord ontstaan, dan zijn ze onderworpen aan de jurisdictie van den gezagvoerder, in alle andere gevallen volgen ze het territoriale beginsel. Toch schijnt er een soort van consulaire rechtspraak, zooals thans de benaming zou zijn, bestaan te hebben in het buitenland, waar genoegzaam groote vestigingen van Boegineezen waren. De hoofden dier kolonies, to Matowas, moesten n.m. ook, volgens het hier bepaalde, zaken afdoen. Het territoriale beginsel wordt hier blijkbaar doorkruist door het personaliteitsbeginsel. Eene afbakening dier beide beginselen blijft echter achterwege en valt

slechts te raden. Hoever het eene beginsel het andere verschoof zal wel een kwestie van practische machtspolitiek zijn geweest. Hoe krachtiger en machtiger gezag in den vreemde heerschte, hoe minder het personaliteitsprincipe gegolden zal hebben, terwijl andersom bij een zwak uitgeoefend, uitheemsch vorstengezag deze Boegineesche kolonies zich ook wel op het gebied van rechtspraak prerogatieven zullen hebben weten te verwerven.

### C. BURGERLIJK EN HANDELSRECHT

Het wetboek geeft zoowel burgerlijk als handels- en zeerecht-regels. De handelsregels zijn voor het grootste deel regels, welke bij ons in het burgerlijk wetboek zijn geplaatst, hetgeen verklaarbaar is uit het feit, dat eene scheiding tusschen burgerlijk recht in engeren zin en handelsrecht niet bestond en ook thans niet bestaat. Ook ons Oud-Hollandsch recht stond trouwens eveneens op dat standpunt, de scheiding werd ons gebracht door de Fransche wetgeving.

#### 1. Huwelijksgoederen- en erfrecht

Hoofdstuk IX geeft in de eerste alinea een erfrechtvoorschrift. Dit voorschrift is wel heel opmerkelijk en wijkt geheel af van ons rechtssysteem.

Het bepaalde sluit zich wonderwel aan bij artikel 30 uit het Zuid-Celebes adatwetboek, vermeld in de adatrechtbundel XII Gemengd, waarin vermeld wordt: „Als van twee echtgenooten „een sterft en de overlevende laat schulden na, dan mag zijn aan- „deel in de tjakar tjakar (gemeenschappelijk verworven goe- „deren der echtelieden) worden gebruikt om de schulden te „betalen; de schuld mag niet worden verhaald op de overblij- „vende echtgenoot, maar wel zijn de kinderen van den overle- „dene voor die schulden aansprakelijk.” Eigenaardig is dat hier



stellig bepaald wordt, dat de schulden overgaan op de erfgenamen (kinderen). In het algemeen wordt toch aangenomen, dat volgens het adaterfrecht in onzen archipel geen schulden overgaan.

Hier worden echter de kinderen toch verantwoordelijk gesteld voor de schulden hunner eigen ouders, doch ook zij alléén erven.

Een en ander is in overeenstemming met het thans alom heerschend huwelijksgoederenrecht, dat ook nergens in den archipel, met onderscheid dan alleen van de staande het huwelijk gemeenschappelijk gewonnen goederen, een goederengemeenschap in het huwelijk kent.

Hierbij sluit zich de bepaling van hoofdstuk VIII aan. Hier geldt de regel, dat wanneer iemand van huis is en eene verbintenis aangaat, om goederen, die hem ter hand zijn gesteld later tegen overeengekomen prijs af te rekenen, deze verbintenis zijne vrouw en kinderen na zijn overlijden niet bindt, wanneer zij van een en ander onkundig waren. Sterft hij echter, nadat hij vrouw en kinderen vóór zijn dood nog ontmoet heeft, dan worden deze geacht de aansprakelijkheid op zich te hebben genomen en worden zij daardoor weder gebonden.

Ook in dit geval zien wij de regel opkomen, dat men, in het geval vrouw en kinderen wetenschap droegen, of konden dragen, van de aangegane overeenkomst, niet alléén voor zich zelf, maar ook voor vrouw en kinderen heeft bedongen. Uit een billijkheidsoogpunt lijkt deze beperking, n.l. dat er alléén aansprakelijkheid bestaat voorzoover de achtergebleven familie op de hoogte was van de verbintenis, zeker niet misplaatst, waar men te dien tijde zelfs met zijn persoon instond voor voldoening van het bedongene.

Ook hoofdstuk VII, dat wel tot titel draagt over koop en verkoop maar alleen over het leenen handelt, waarover later, geeft eveneens op twee plaatsen blijk van den rechtsregel dat geen gemeenschap van goederen bestaat tijdens het huwelijk. Hiervan



is uitgesloten natuurlijk het geval dat beide echtgenooten met de transacties bekend zijn, want dan treedt weer het geval van gemeenschappelijk verkregen vermogen op.

Hier gaat zelfs de regel iets verder en wordt uitdrukkelijk bepaald dat bij een leeningsovereenkomst onder beding van winst en verlies samen te deelen, de vrouw en kinderen van partijen geen gebruik mogen maken van 't geld of de goederen waarover de overeenkomst handelt. Deze bepaling wordt in den eersten alinea van hoofdstuk XII ten overvloede herhaald.

Het slot alweer van dit hoofdstuk beschermt vrouw en kinderen tegen de gevolgen van mogelijk verlies op reis geleden, buiten hun medeweten om.

## 2. Algemeene regels bij overeenkomsten. Goede en kwade trouw

Hoofdstuk IX geeft enkele zeer opmerkelijke algemeene regelen voor het verbintenissenrecht. In de tweede alinea van dit hoofdstuk wordt — goede trouw — gevorderd en in verband met alinea drie de kwade trouw en het bedrog gestraft met verbreking der overeenkomst (teruggeven) of wel vervulling op redelijke wijze door inwisseling van andere goederen van dezelfde soort.

Zijn de goederen niet vervangbaar dan is verbreking van de overeenkomst echter zonder vergoeding van schade, kosten en interessen — de eenige mogelijkheid. Een geconstateerd tekort dient aangevuld te worden.

De laatste alinea waakt tegen eene willekeurige verbreking der overeenkomst door den schuldenaar bij koop en verkoop en te lezen valt hier uit, dat nakoming verplicht is. Deze nakoming wordt volgens algemeen inheemsch en dus ook Boegineesch recht verzekerd door niet alléén verhaal op het geheele vermogen van den schuldenaar doch ook op diens persoon, hetgeen deze regel,

het verbindend zijn van een eenmaal te goeder trouw gesloten koop en verkoopovereenkomst sterk steunt.

### 3. Verantwoordelijkheid voor handelingen van ondergeschikten

Hoofdstuk XVIII handelt over de verantwoordelijkheid tegenover derden van den anakoda voor de beschadiging der lading door zijne kaloela's.

De kaloela's dragen geen enkele verantwoordelijkheid. Natuurlijk niet. Het zijn hunne koopwaren niet, zij zijn niet mededeelgerechtigd in winst en verlies. De anakoda toch kan naar believen hen iets geven of wel elke belooning onthouden. Dit ligt ook geheel in de persoonlijke verhouding opgesloten. De aansprakelijkheid echter is eenigszins beperkt n.m. tot twee bij name genoemde uitspattingen. Bij hoereeren of dobbelen toch zijn de kaloela's zelve verantwoordelijk doch dan alleen met hun vermogen en niet met hun persoon, hetgeen weer afwijkt van de algemeenen regel.

Dat vrouw en kinderen niet voor zulke schulden verantwoordelijk zijn is volkomen overeenkomstig de bij dit wetboek gevolgde regels.

Hoofdstuk XIX sluit zich aan bij deze verantwoordelijkheid tegenover derden. Hier toch is de groothandelaar alléén dan verantwoordelijk voor de door zijn ondergeschikten of agenten opgenomen gelden, voor zoover hij daarvan wetenschap bezit. Hoe hij die wetenschap moet hebben verkregen wordt niet vermeld, maar volmachten voor handelingen in het algemeen zullen in die betrekkelijk kleine samenleving wel niet anders dan bij uitzondering gegeven zijn, zoodat voor elke opname van gelden wel de goedkeuring van den groothandelaar noodig zal zijn geweest.

Ten opzichte van slaven gaat deze regel natuurlijk nog te meer op en zoo zien wij dan ook, dat de heer voor geene handelsdaden

van zijn slaaf eenige verantwoordelijkheid draagt. Een ieder die dus met een slaaf handelde deed dit op eigen risico. Waar de slaven echter min of meer deel uitmaken van het groote gezin van den heer, daar zoude het dagelijksche verkeer door deze regel sterk belemmerd worden. Het is alweer hetzelfde gevolg dat hier intreden moet, als bij ons, met de onbevoegdheid der gehuwde vrouw om zelfstandig overeenkomsten aan te gaan. Dit zoude mede het dagelijksche maatschappelijke verkeer, wanneer dit streng werd doorgevoerd, onmogelijk maken en vandaar de uitzondering inzake de gewone en dagelijksche uitgaven der huishouding, welke de wet maakt. Ook bij de Boegineezen wordt zoo'n uitzondering voor de slaven gemaakt als de noot <sup>1)</sup> bij de tweede alinea van hoofdstuk XIX aangeeft. Dat zulks voor de getrouwde vrouw niet is bepaald is te begrijpen waar het adathuwelijksrecht in het algemeen de gemeenschap van goederen niet kent en de man ook niet als beheerder van het vermogen van de vrouw aangewezen is.

De aansprakelijkheid voor schulden en voor de schade, veroorzaakt door de daad van ondergeschikten, is dus in het Boegineesche recht voor den meester wel veel minder vergaand dan onze Maatschappij dat eischt. Wellicht is dit een gevolg van de communale trek van het adatrecht in het algemeen — die maakt dat de gemeenschap in haar geheel en niet het individu een deel der verantwoordelijkheid draagt.

#### 4. Leeningsovereenkomsten

In hoofdstuk XII worden de rechten en verplichtingen uit een overeenkomst nader omschreven. Het hoofdstuk begint met het verbod handelsleeningen te benutten voor het gezinsgebruik, voor heruitlening of voor liederlijke genoegens, ook om verschoven (opium) te worden. Ook mag men er geen huwelijk mede financieren of er ten profijte van vrienden gebruik van maken.



De volgende alinea echter schijnt, wanneer de terugbetaling verzekerd is der geleende som of goederen, een en ander door de vingers te zien, terwijl bij een tekort de sanctie zooals wij eerder zagen, bijpassing van dat tekort is.

De afdwinging der bijpassing kan weer krachtens het geldend recht op vermogen en persoon uitgeoefend worden.

Verantwoorde-  
lijkheid der  
familie bij lee-  
ningsovereen-  
komsten

Dat de familie niet gemaand kan worden zoolang de leener niet teruggekomen is, is geheel volgens het reeds eerder vermelde rechtsbegrip; dat echter bij een overlijdensvermoeden van den leener, bij den schuldeischer bestaande, deze, wanneer hij de familie aanspreekt, dan slechts de helft terugkrijgt en verder van alle rechten afstand doet, lijkt vreemd, vooral waar de laatste alinea hem 100% schadeloosstelling waarborgt door de familie van den leener, indien de leener de gewoonten der leening niet heeft gevolgd. Is het overlijdensvermoeden, waarop de schuldeischer een beroep heeft gedaan, onjuist en keert de leener weer, dan is hij door de betaling der familie van 50% der leening, gedéchargeerd en behoudt de leener alles voor zichzelf.

Heeft hij echter de goederen niet verdubbeld en komt hij terug met verlies van alles, dan is de familie slechts voor 50% der schade aansprakelijk.

De betalingsaansprakelijkheid van de familie, die hier dus vóórondersteld wordt van het bagilaba of leeningscontract wetschap te hebben gehad, is dus op twee wijzen beperkt:

*ten eerste* bij overlijdensvermoeden tot 50% en

*ten tweede* in alle gevallen bij algeheel verlies, wanneer geen wangedrag of schending der overeenkomstbepalingen aantoonbaar is, evenzeer tot 50%. Is dat laatste duidelijk aangetoond, dan moeten vrouw en kinderen voor het volle bedrag opkomen.

Nadere bepa-  
lingen bij lee-  
ningsovereen-  
komsten

Nu geeft hoofdstuk XVII algemeene regels over nakoming van leeningsovereenkomsten. En dan lijkt mij de laatste alinea wel

de belangrijkste. De wet bevat toch hier dwingend recht.

Dat wil dus zeggen dat vrije lieden overeenkomsten kunnen aangaan, voor zoover die niet strijdig zijn met de dwingende voorschriften der algemeene wet; en die dan, voor hen, wet zijn.

De nakoming is dan weer verzekerd door vermogen en persoon van partijen.

Hoe de terugbetaling geschiedt leert ons de eerste alinea van het hoofdstuk, dat ons thans bezighoudt, en de regel is dan: men betaalt in geld of in goederen terug, wat men in geld of in goederen leende. Alléén dus vervangbare zaken mag men vervangen, maar geleverd moet anders worden, wat men leende.

Kan deze regel niet gevolgd worden, dan kunnen partijen goed vinden daarvan af te wijken, doch dan zullen (natuurlijk bij geschil) arbiters moeten bepalen wat équivalent is.

Heeft men echter bepaald dat in goederen zal worden terugbetaald wat in goederen geleend werd, dan zal bij de afrekening de grootst mogelijke nauwkeurigheid betracht moeten worden.

Ofschoon hoofdstuk VII als titel draagt „koop en verkoop” en de eerste alinea ook opmerkt dat deze regels voor koop en verkoop in gemeen overleg door alle Matowa's zijn opgesteld, om oneenigheid te voorkomen, volgt echter dadelijk daarop, dat het terleen geven op vijf aangegeven wijzen kan geschieden. Er wordt in dit hoofdstuk dus niet gehandeld over de koopovereenkomst, maar over geldleening.

Intusschen voor ons begrip zijn deze overeenkomsten zeker geen zuivere leeningen.

De eerste wijze van leenen toch lijkt meer op een overeenkomst van maatschap — waarbij een der partijen geld of goederen inbrengt en de andere zijn werkkraft.

Ook de tweede overeenkomstvorm is beter onder het begrip

maatschap te brengen, waarbij een der partijen het verlies draagt en deelneemt in de winst en de andere partij, die het kapitaal verstrekt heeft, een winstaandeel verkrijgt, maar buiten het verlies blijft. Onze wet kent deze vorm ook [art. 1635 lid 2 B.W.]. En ook de bepaling dat slechts een der vennoten het beheer voert is niet ongewoon.

Het groote verschilpunt is echter dat bij maatschap het in-gebrachte gemeenschappelijk eigendom der vennoten wordt; en hier is de inbreng terug te betalen en wordt dus geen gemeenschappelijk eigendom.

Onze verbruikleening daarentegen kent niet de bepaling dat winst en verlies gelijkelijk gedeeld kunnen worden, noch dat zulks alleen met de winst zal geschieden.

Deze vorm van leenen staat dus tusschen de maatschap en de verbruiksleening in.

De derde genoemde vorm is een zuivere verbruiksleening, waarbij geene interessen zijn bedongen.

De vierde vorm is meer te begrijpen als een lastgeving. Van de te verkoopen koopwaren wordt het niet verkochte teruggegeven. Verder wordt niets meer vermeld, maar de afrekening van de verkochte goederen zal wel geschieden volgens vooraf bedongen regelen.

De vijfde vorm heeft niets met eene leeningsovereenkomst te maken en is eene zuivere lastgeving van de Matowa te Makasser of elders aan de scheepsgezellen. Hoe de lastgeving gewoonlijk geformuleerd werd, is niet aangegeven. Deze scheepsgezellen zijn gewoonlijk, wordt er bij gevoegd, ook geldleeners of goederenleeners tot kleine bedragen of hoeveelheden, zonder dat interest daarvoor bedongen werd door de geld of goederenschieters. Deze toevoeging wijst er m.i. op dat ook de in lastgeving toe-vertrouwde zaken door de Matowa's wel gering in omvang en waarde zullen zijn geweest. Versterkt wordt deze veronderstelling door het feit dat de schepeling en geenszins de kapitein deze



zaakjes verricht, omdat zooals het wettelijk voorschrift commentarieert er anders verwarring met de gemeenschappelijke handelsgoederen, dus de lading, zou kunnen ontstaan. Hetgeen weer een bron van twist en oneenigheid met zich zoude medebrengen.

Bij het voren besproken hoofdstuk sluit zich hoofdstuk XXI aan. Hier begint Amana-Gappa met twee goede raadgevingen n.m. aan hooger geplaatsten geen geld of goederen te leenen noch deze van hen ter leen te nemen. Met leenen wordt ook hier bedoeld de overeenkomsten hier boven besproken naar aanleiding van hoofdstuk VII. Bovendien raadt hij, zich vooraf te overtuigen van de gegoedheid van den schuldenaar, door diens huisraad eens op te nemen en met de leensom rekening te houden met hetgeen in huis gevonden wordt.

Goede raad bij  
het sluiten van  
leeningen

Verder is dit hoofdstuk niet geheel juist en zelfs in strijd met het ook in dit wetboek gehuldigde beginsel dat iemand met al zijn vermogen en zijn persoon instaat voor zijn schulden. Het zal dus veeleer als een raadgeving van al de genoemde Matowa's moeten gelden, dan als bindend voorschrift van recht. Bij verlies in den gewonen zin des woords dragen beide partijen elk de helft. Bij verbruik door den leener heeft deze het geheel te vergoeden, wat niet anders dan billijk lijkt. Hier zoude een aanvulling van de gesignaleerde leemte, over het ontbreken van bepalingen over de verliesdeeling in het boven besproken hoofdstuk kunnen worden gezien.

De faillissementsprocedure, althans als hier vermeld, zou in zooverre van de normale schuldvereffening afwijken, dat voldoening in persoon niet wordt toegelaten. Ook dit strijdt met den regel mede in dit wetboek gevolgd.

De beide laatste alinea's wijzen m.i. dan ook nog meer op goede raad dan op eene beschrijving van geldend recht. Onder behoorlijke lieden achtte men het volgen hiervan een eisch van wijs beleid. Vooral de laatste alinea waar de voordeelen van ge-

matigd optreden breed worden uitgemeten geeft mede een aanwijzing, dat dit hoofdstuk bijgevoegd is, niet als bestaand gewoonterecht, maar als eene speciale raadgeving der Boegineesche hoofden en wellicht wel met de bedoeling om zodoende later een en ander ingang te doen vinden in het geldend recht.

## 5. Vervoersovereenkomsten

**Bederf en verlies van goederen** Nu geeft het hoofdstuk nog regelen over bederf en verlies van goederen.

De algemeene regel is dat bederf der waren als verlies beschouwd wordt, natuurlijk alleen als deeling van winst en of verlies bedongen werd. Bij het bagilaba samatoela-contract, waar alleen winstdeeling bedongen werd, dient het verlies door bederf gedragen te worden door den eigenaar der goederen, zoodat dit verlies niet gedragen behoeft te worden door dengene der partijen, die goederen heeft medegenomen, maar ook alleen voor het geval dat de goederen uit hunnen aard aan bederf onderhevig zijn. Dit lijkt ongetwijfeld billijk.

**Averij grosse** Bij zeerooverij, diefstal, zeebederf en brand wordt een soort van averij-grosse toegepast. Hoewel niet de dragende waarden hier het verlies deelen, komt dit verlies wel voor gemeenschappelijke rekening, wat in de genoemde gevallen wel ongeveer met elkaar zal overeenstemmen.

**Verantwoordelijkheid van den vervoerder voor verlies door bederf** De vervoersovereenkomst belast in vijf speciaal genoemde gevallen steeds den vervoerder met het verlies door bederf ontstaan. Met bederf wordt hier m.i. bedoeld verlies of verbruik, zonder dat een geoorloofde handeling daartoe leidt. Deze vijf gevallen zijn wel zoo belangrijk dat aan het begin en het einde der opsomming uitdrukkelijk verklaard wordt, dat verlies of verbruik uit dien hoofde ontstaan, slechts ten laste van den vervoerder komt, terwijl drie alinea's verder dit nog eens herhaald wordt.

Hoewel eene beschouwing der vijf genoemde redenen een interessante kijk geeft op de Boegineesche maatschappij van dien tijd, moet die in het bestek van deze studie achterwege blijven.

Het hoofdstuk geeft een imperatief voorschrift ten opzichte van de winstdeeling, over verlies ontbreekt een voorschrift geheel. Te raden valt dat ook het verlies zoo geregeld zal zijn geweest, want winst en verlies zijn immers in wezen hetzelfde en niets anders dan de resultaten van dezelfde manipulaties met de terhand gestelde gelden of goederen.

Intusschen bestaat hierover geen zekerheid.

Geheel overbodig vermeldt het hoofdstuk dat van het Inrang-pattoe contract de schuldeischer noch winst noch verlies te wachten heeft. Waar het een gewone verbruiksleening betreft zonder dat interessen bedongen werden is dit niet anders te verwachten.

Het Inrang-rewa contract brengt mede, dat de afrekening plaats heeft op tijd en plaats waar zulks bedongen is en op de wijze waarop men dit heeft overeengekomen; hier komt de lastgevings-overeenkomst wel sterk naar voren. Ook de volgende alinea geeft het zoo goed weer. Want wat is het anders dan lastgeving, wanneer men goederen prijst en op dien prijs afrekening laat plaats hebben, met teruggave van het niet verkochte op plaats, tijd en wijze als bij overeenkomst gestipuleerd?

Tenslotte vermeldt het hoofdstuk nog de bepaling dat bij commissiegoederen waarvoor geen vracht verschuldigd is, het risico ook geheel voor den lastgever is.

Deze goederen worden alleen beschermd tegen het weder uitleenen of op krediet geven, bedoeld zal zijn in andere handen doen overgaan op een der vier eerstgenoemde wijzen in dit hoofdstuk. In bedoeld geval is de gezagvoerder, bij beschadiging, tot schadevergoeding gehouden.



## 6. Zaakwaarneming en lastgeving

Zaakwaarne-  
ming en Last-  
geving

Hoofdstuk XV stelt regels voor zaakwaarneming en voor lastgeving.

De eerste alinea geeft aan wat de gevolgen zijn van het tot zich nemen als zaakwaarnemer van goederen gedurende de reis, die aan een volgeling in lastgeving werden ter hand gesteld doch door laakbaar gedrag van den zaakgelastigde gevaar loopen. In zoo'n geval moet de zaakwaarnemer al de verliezen zelf dragen en de winsten aan den eigenaar der goederen uitleveren. Van eenig loon voor de zaakwaarnemer wordt niet gerept. In geval men door den lastgever den last bekomen heeft, om bovenbedoelde, aan een volgeling terhand gestelde goederen met geweld tot zich te nemen, dan is de lasthebber ook gedéchargeerd bij verlies op zijne manipulaties met die goederen. Ook hier wordt van geen loon gesproken.

## 7. Borgtocht

Hoofdstuk XIII geeft eenige borgtochtbepalingen die onze aandacht verdienen. Waarom hier ook nog de tusschenpersonen, die leener en geldschieder tot elkaar brachten zijn genoemd, is niet te begrijpen of het zou enkel en alleen zijn, om uitdrukkelijk hunne verantwoordelijkheid voor de richtige terugbetaling uit te sluiten, hetgeen intusschen wel van zelf spreekt.

Men kende dus een tweevoudige vorm van borgtocht. De eerste is de gewone vorm, van het met vermogen en persoon instaan voor de terugbetaling der leensom- en de tweede vorm is een borgtocht, die dan eerst gaat werken wanneer de persoon van den leener er niet meer is. Het doet er niet toe of hij overleden of verdwenen is.

De eerste gewone vorm van borgtocht is dus eene veel uitgebreider aansprakelijkheid. In het tweede geval toch blijft de borg

steeds, ook bij niet nakoming der overeenkomst, vrij van aangesproken te worden, mits slechts de persoon van den schuldenaar aanwezig blijft. Deze borg zal wel steeds de gezaghebbende in een zekere adatskring geweest zijn. En wie overweegt, de zeer sterk op vooroudervereering georiënteerde Boegineesche en Makkassaarsche maatschappij, verband houdend met het heidensche element in het adatrecht, die begrijpt dat deze vorm van borgtocht kon ontstaan en een groote zekerheid aan den schuldeischer kan geven. Tegen den wil toch in te gaan van den oudsten der groep was mede religieus ondoenlijk en zou de geheele groep benadelen. Was dus de blijvende aanwezigheid van den schuldenaar zoo goed als verzekerd, dan ontstond in verband met diens terugbetalingsaansprakelijkheid ook met zijn persoon voor den schuldeischer wel groote zekerheid voor de betaling door den schuldenaar.

## 8. Faillietenrecht

Hoofdstuk XIV geeft regels voor iemand, die in staat verkeert van te hebben opgehouden te betalen.

De eerste alinea geeft de regel dat bij onvermogen tot betaling de schuldenaar gedwongen kan worden al zijn goederen en ook zijn persoon als betaling aan zijn schuldeischers te doen strekken. De goederen worden dan ponsd-ponsd gewijze betaald en daarmee worden *alle* vorderingen geacht in hun geheel voldaan te zijn.

De laatste alinea van dit hoofdstuk geeft aan hoe dit geschiedt.

In de tweede alinea echter wordt een goede raad aan schuldeischers gegeven om geen faillissement aan te vragen wijl de gevolgen dan zijn dat latere door den schuldenaar te verwerven welvaart hem alléén ten goede komt en voor schuldeischers, na het opheffen van het faillissement, dit is: na proportioneele betaling, welke niets meer kunnende vorderen, deze later verkregen

welvaart voorbijgaat. Beter wordt gemoraliseerd, om tevreden te zijn met, steeds te verwachten, afbetalingen opdat op deze wijze wellicht ten langen leste de inschuld binnen komt. Het zeer mooie beeld van den tamarindeboom, waarvan de jonge blaadjes als een gaarne genuttigde rinsche groente geldt, geeft een echt Celebeschacht aan dit hoofdstuk. Het zijn de juist zeer mooie overal voorkomende tamarinde boomen, die behalve de vruchten, welke als zuurmakend ingredient gebruikt worden in de keukens, tevens de rinsche groente bovenbedoeld leveren.

Ten slotte wordt het rente op rente uitleenen, niet verboden, maar alleen ontraden als gevende teveel slechte kansen.

#### D. SPECIALE ZEERECHTBEPALINGEN

##### 1. De kapitein.

Zijn de tot nu toe besproken bepalingen of burgerrechtelijke of handelsrechtelijke, het laatste in den zin van niet zeerechtelijke, de thans te bespreken voorschriften dragen een speciaal zee-rechtelijk karakter. Ik zal ook hierbij zooveel mogelijk de systematiek van ons zeerecht volgen en begin dan bij de plichten en bevoegdheden van den kapitein.

Deze zijn in dit wetboek niet gescheiden van het hoofd der handelsonderneming van het schip (vergelijk noot onder hoofdstuk II).

In hoofdstuk VI worden dan de veertien vereischten voor een kapitein genoemd. Enkele vereischten als die ten derde, ten twaalfde en ten dertiende slaan meer op het deel zijner functie als hoofd der handelsonderneming. Waar in ten eerste, ten tweede, ten vierde en ten veertiende, de eischen betrekking hebben op het vaartuig en de bekwaamheid het te zeilen vermelding vinden, daar slaan de overige eischen op de bekwaamheid van den kapitein in den omgang met zijne sawi's.



Deze vereischten zijn zoo algemeen, dat vermoedelijk wel weinigen die een gezagvoerder moesten aanstellen, die in praktijk hebben gebracht, en met al deze eischen rekening hebben gehouden.

Verder geeft hoofdstuk XI in het tweede deel de positierегeling van den kapitein.

Hij is dus aan boord als een vorst (Naast God schipper op het schip). Zijn regelingen en bepalingen zijn onaanvechtbaar. Slechts wanneer zonder onderscheid de geheele bemanning zoo-wel officieren als scheepsvolk het eens zijn is het geoorloofd zich te verzetten tegen een door den kapitein uitgevaardigde bepaling.

Het eigenaardige is dat de scheepsofficieren met name de djoeroemoedi's en djoeroebatoe's hier gezegd worden aan boord de rol van raadslieden van den kapitein te vervullen. Heeft nu de kapitein in overeenstemming met zijn bovengenoemde scheepsofficieren een vonnis gewezen naar aanleiding van een twist onder het scheepsvolk, dan is zoo'n vonnis, onaantastbaar, ook al zoude hij daarbij onrecht tot recht verklaard, leugen waarheid genoemd hebben. Op zoo'n vonnis is ook later, aan land teruggekomen, geene hoogere voorziening mogelijk.

Het toppunt van des kapiteins macht volgt wel uit de beide voorbeelden, die de laatste alinea van hoofdstuk XI geeft n.m. dat een kapitein ongestraft een persoon van vorstelijken bloede, die een geringe man vermoordde ter dood kan veroordeelen; en omgekeerd een geringe man met een boete kan straffen voor een moord op een vorstentelg.

Ieder, die weet hoezeer het bloed van vorstentelgen heilig is in de oogen van het volk, hoezeer het rechtsgevoel deze personen op zeldzaam hoog standpunt stelt, als gevolg van de voorouderaanbidding, die voelt dat door deze beide voorbeelden, veel beter dan door welke omschrijving ook aan de onbegrensde macht van een kapitein aan boord van een schip uitdrukking is gegeven. Over deze materie geeft het in de a datrechtbundel XII gepubli-

ceerde Bonische wetboek in de artikelen 15, 16, 17 en 18 geldend recht, zij het van veel lateren tijd. Deze artikelen zijn te karakteristiek om ze niet even over te nemen.

Art. 15. Als een anak aroeng gedood wordt door iemand uit het volk en deze wordt daarop door de familieleden of vrienden van den gedooide gevat en gedood, dan is daarmede de zaak uit; maar wanneer de doodslager reeds is gebracht in het huis van het dorpshoofd, dan kan niet meer wedervergouden worden, maar wordt de doodslager gestraft met een boete van een kati en een tai.

Art. 16. Als een vorst of een anak-aroeng iemand uit het volk doodt, dan mag, zelfs als de doodslager op heeterdaad wordt gevat niet wedervergouden worden, maar wordt de doodslager gestraft met de betaling van zoengeld n.m. 30 realen.

Art. 17. Als een vorst of anak-aroeng iemand doodt zonder dat deze schuld had, dan wordt de doodslager gestraft met de betaling van een zoengeld n.m. 30 realen.

Art. 18. Als iemand een ander doodt en op hetzelfde oogenblik wordt de wedervergelding op hem uitgeoefend, dan is daarmede de zaak uit.

Duidelijk blijkt hier dat door alle eeuwen heen deze bloedverering bleef bestaan, het kon ook wel niet anders, met hetgeen ik reeds boven opmerkte omtrent de steeds nog groote voorouderverering.

## 2. De scheepsofficieren

Hoofdstuk V handelt over de verplichtingen der scheepsofficieren. Behalve raadslieden van den kapitein zooals wij reeds bij hoofdstuk XI zagen zijn zij speciaal belast met toezicht op het scheepstuig. Dit scheepstuig toch staat onder hunne orders en zij zijn voor de behandeling ervan verantwoordelijk, zij gaan toch het scheepsvolk vóór in de behandeling van al het scheepstuig.

### 3. Het scheepsvolk

Hoofdstuk XXIII houdt zich speciaal bezig met het scheepsvolk. Alvorens over te gaan tot behandeling van dit hoofdstuk moge ik de aandacht vragen voor de noot van Dr. Matthes bij dit hoofdstuk gevoegd. Eene betere uiteenzetting van het begrip scheepsvolk in Boegineeschen zin dan deze zeer geleerde kenner van Zuid-Celebes geeft, is van mij niet te verwachten.

Zoo zien wij dat de vaste sawis, dit is de eerste cathogorie voor sawis, de volle vracht (van hunne goederen) te betalen hebben. Ook deelen zij in de schade door zeebederf, wanneer deze ontstaat door gebrekkig waterhoozen.

### 4. Vrachtprijzen

Al dadelijk merken wij op dat in de hoofdstukken I en XXII vrachttarieven resp. voor goederen, slaven en slavinnen zijn opgenomen, die naar onze opvatting in een wetboek niet op zijn plaats zijn. Uit de vastlegging echter van deze tarieven blijkt wel, dat vrachtconferenties ook toen wellicht reeds bestonden, althans, dat door de matowa's of hoofden zulke vrachtvereenkomsten zijn vastgesteld, welke dan wel algemeen in acht genomen zullen zijn.

Algemeene bepalingen

Voor een behandeling in dit verband leenen deze hoofdstukken zich dus evenmin als de beide laatste bovenaangeduide hoofdstukken, terwijl ze voor ons doel weinig interessant zijn.

Ook in de schade bij een ongeluk dragen zij bij, evenals in de boete bij het verlaten van een schip.

De tweede cathogorie van scheepsvolk, de losse sawis hebben slechts de verplichting vracht te betalen; zij zijn vrij het schip te verlaten wanneer zij willen. Het is dus hulpscheepsvolk boven de strict noodige formatie.

De derde categorie, de passagiers-handelaren, betalen de volle vracht voor elke opnieuw begonnen reis.



Over deze laatste categorie staat nog vermeld, dat hun vracht òf over de persoon, òf over de goederen berekend kan worden.

Deze vracht is na het tot stand komen der vervoersovereenkomst steeds verschuldigd — of men al of niet gebruik maakt van de gecontracteerde scheepsruimte. Als teeken dat een mondeling vervoerscontract is tot stand gekomen geldt een begin van uitvoering n.m. het aan boord brengen van slaapgerei en drinkwaterpot.

Dit hoofdstuk XXIII sluit aan bij hetgeen in dit wetboek omtrent de vrachten is vastgesteld. Hoofdstuk I geeft de vrachten aan voor de verschillende trajecten, en voor allerlei soort van goederen. Toch geeft het in de slotalinea nog een regel van meer belang. Hier toch wordt in de vracht meer gezien een huurprijs voor de inhuur verschuldigd van een deel der scheepsruimte. De goederen toch, die men vervoert, zijn steeds door andere vervangbaar, althans voorzoover het de reeds begonnen reis geldt en dit lijkt uit het oogpunt van dien tijd en van den Boeginees ook juist. Men legt toch beslag op een deel der scheepsruimte en betaalt daarvoor. Het kan aan den vervoerder wel onverschillig zijn hoe verder de bevrachter met die ruimte omspringt, mits natuurlijk aan de oorspronkelijke overeenkomst geene afwijking wordt gegeven en onder beding, dat die ruimte slechts voor die eene reis gebruikt wordt. Anders zou een nieuwe reis nooit meer aangegaan kunnen worden, men zou steeds voor de eisch kunnen staan scheepsruimte beschikbaar te moeten stellen, op de onderweg aan te loopen havens, die bij vorige reizen, aanleiding gaf tot onderbreking der reis door een of anderen handelaar, met zijn goederen.

De handel toch had zich nog niet zoo ontwikkeld dat men goederen zond zonder zelf mede te gaan of iemand mede te geven, en elke haven, die men aandeed gaf aanleiding tot het trachten met winst afzetten van de medegenomen goederen en daarvoor

weer andere inteslaan, waarmede men elders weer hoopte zijn voordeel te doen.

Voor eene categorie van vracht, die van slaven, geeft het wetboek een afzonderlijk hoofdstuk n.m. hoofdstuk XXII. Hierover valt uiteraard niet veel te zeggen, dan alleen dit, dat slaven evengoed handelsgoed waren als vee.

Hoofdstuk III geeft aan wanneer vracht verschuldigd is. Halve vracht is verschuldigd als de koopwaar onverkoopbaar blijkt te zijn en weer naar de thuishaven wordt teruggebracht. Zeker een zeer milde bepaling, want of de koopwaar al of niet verkoopbaar is, zal zeker afhangen van het feit of de verkoper genoeg neemt met den prijs, die hem geboden wordt. Hier vertoont zich weer de eenigszins coöperatieve figuur waarop deze handelsreizen gedaan werden. Evenzeer is het redelijk dat de volle vracht betaald wordt wanneer de goederen tegen goeden prijs op een tusschenhaven worden verkocht. De handelaar toch heeft dan zijn doel bereikt.

Wordt geen land aangedaan, maar is er force majeur of wel een andere reden, dat naar de thuishaven wordt teruggekeerd, dan is uiteraard geen vracht verschuldigd. Het doel der reis is dan toch niet bereikt, doch onderneemt dezelfde prauw daarna weer de vastgestelde reis dan is, of men mede wil gaan of niet, de vracht verschuldigd van de eerst vastgestelde reis. Dit lijkt vreemd, want de mogelijkheid is niet uitgesloten dat de handelaar reeds met een ander vaartuig vertrok. De redelijkheid zal wel een termijn gesteld hebben om de reis weder opnieuw te aangaan en dit lijkt makkelijk te gissen, daar men alleen op moessons voer en er dus een zeker tijdperk van reizen vaststond.

Bij verandering van reisdoel is uiteraard, zonder toestemming van de handelaren-scheepsvolk, de vracht niet verschuldigd.

Ja, hoofdstuk IV schrijft zelfs voor dat bij koerswijziging zonder toestemming der sawis, terwijl deze wenschen terugtekeeren,

Wanneer vracht  
verschuldigd is

de kapitein hun passage moet verleenen op een gelijkwaardig vaartuig naar de plaats van vertrek en de vracht van die terugreis moet voldoen.

## 5. Huur van schepen

Daarop volgen in hetzelfde hoofdstuk bepalingen omtrent de huur van vaartuigen.

De regelen zijn eenvoudig. Huur is verschuldigd voor het overeengekomen tijdstip en bedrag. Overschrijding daarvan, wat bij zeilvaart zeker vaak als gevolg van force majeure zal zijn voorgekomen doet de huur, naar evenredigheid van de verlenging door den huurtijd, stijgen. Huur per reis zonder tijdlimite, dus reischarter, kwam blijkbaar niet voor, alleen timecharter.

Bij het vergaan van een gehuurd schip zijn twee mogelijkheden aanwezig. Dit vergaan gebeurt ondanks goede zeemanschap en dan is slechts de overeengekomen huur verschuldigd of wel er is schuld door nalatigheid van den huurder en dan is behalve de huur ook schadevergoeding tot de waarde van het verloren gegane vaartuig verschuldigd. Over de mate van nalatigheid zwijgt het voorschrift.

Ook over de autoriteit, die daarover zou moeten oordeelen. In den regel zal dus slechts opzet of grove nalatigheid, die door officieren en scheepsvolk ter kennis van den eigenaar wordt gebracht wel de eenige reden van deze schadevergoeding zijn geweest.

**Competentie van den kapitein** Dit belangrijke hoofdstuk eindigt met een competentievoorschrift. De eenig competente rechter voor alle geschillen tusschen de sawi's onderling aan boord is en blijft de kapitein.

**Verdeeling van vrachtpenningen** Hoe of onder de rechthebbenden de vrachtpenningen verdeeld werden geeft hoofdstuk II in de vier eerste alinea's aan. Veel valt



over deze verdeeling der belangen niet te zeggen, alleen dat de verhouding van kapitein-djoeroemoedi-djoeroebatoe er een was van 3 : 2 : 1.

Hier wordt reeds de eigenaardige verhouding der scheepsofficieren besproken, waar gestipuleerd wordt dat zoowel de kapitein als de scheepsofficieren de vracht als handelskapitaal beschouwen en bezigen. Het waren dus feitelijk vennooten in een handelonderneming (reis).

Eenmaal de vracht betaald zijnde is terugvordering niet meer mogelijk, anders dan onder speciale later te behandelen omstandigheden. Dit lijkt juist, daar de vrachtpenningen dan in den regel al wel omgezet zullen zijn in handelsgoederen.

Terugvordering der vrachten

## 6. Hulpverlening aan schipbreukelingen

Hoofdstuk XX geeft een aardig inzicht in het recht dier tijden. Een schipbreukeling had voor zijn redding te betalen. In zee aangetroffen op een eiland waar geen levensvoorwaarden bestonden, moest de drenkeling voor zijne redding betalen. Hoe groot nu was dat reddingsloon? Er wordt opgegeven: de marktprijs van een schipbreukeling. Er zal dus taxatie moeten plaatsgrijpen. Ook kan men een prijs vooraf overeenkomen, doch deze overeenkomst schijnt alleen partijen te binden zoolang zij in der minne deze volgen, want de rechter, zegt het adatrechtvoorschrift is daardoor niet gebonden.

Maar al zou het eiland zoo klein zijn dat het zelfs niet groter dan een zandbank was, en er gelegenheid gevonden worden tot voeding, in welken vorm dan ook, dan was het reddingsloon vastgesteld op slechts vier realen per persoon [een reaal = twee gulden].

Het meermalen genoemde Boegineesche wetboek (adatrechtbundel XII) geeft daar op bladzijden 241 en 244 aardig aansluitende bepalingen.

Art. 45. Als iemand een prauw van een ander heeft ter leen

ontvangen en de prauw wordt op zee stuk geslagen of zinkt, dan behoeft de gebruiker de waarde der prauw niet te vergoeden. Als de prauw stoot op een klip of op het strand en daarbij verliest een der opvarenden het leven, dan behoeft de gebruiker der prauw de waarde daarvan niet te vergoeden; wel echter als geen der opvarenden daarbij het leven verloren heeft (denkelijk omdat dan vermoed wordt, dat de opvarenden niet alle moeite hebben aangewend voor het behoud van het vaartuig); was de prauw nieuw, dan moet in dit geval de volle waarde worden vergoed, was echter de prauw reeds opgelapt, dan behoeft slechts de halve waarde te worden vergoed door hem die geleend heeft.

Art. 61. Als iemand dreigt te verdrinken en hij wordt nog tijdig gered, dan heeft de redder aanspraak op eene belooning, gelijkstaande met de halve waarde van de drenkeling.

Ook hier dus weer de niet vastgestelde waarde van een drenkeling.

## 7. Sterfboedels op een vaartuig

Ten slotte dan geeft hoofdstuk XVI regels over de behandeling van aan boord van een schip opengevallen sterfboedels. Het groote beginsel geldt hier, dat de erfgenamen geen schade mogen lijden. De nagelaten handelsgoederen worden in tegenwoordigheid van alle opvarenden verkocht. Van deze handelingen wordt aantekening gehouden, wij zouden zeggen proces-verbaal opgemaakt en vervolgens wordt het geld in zijn kist gedeponeerd.

Ook is het nog mogelijk met dit geld handel te drijven, doch de verliezen kunnen dan nooit ten laste der erfgenamen komen, wel genieten de erfgenamen het voordeel van de winst, en deze slechts voor de helft, wat billijk lijkt.

Bij gebrek aan erfgenamen is de kapitein gebeneficieerd, maar hij moet hiervan dan ook bekendheid geven en wel op behoorlijke wijze, met produceering van getuigen.

---

## HOOFDSTUK II

### A. VERGELIJKING VAN HET WETBOEK VAN AMANA-GAPPA MET OVEREENKOMSTIGE HANDELS- EN ZEERECHT REGELEN IN EUROPA EN HET MALEISCHE RECHTSGEBIED VAN VÓÓR 1672

Dr. Matthes stelt de samenstelling door Amana-Gapa van zijn zgn. wetboek in het jaar 1676.

Portugeesche-, Spaansche-, en Hollandsche zeevaarders, waren toen reeds bekende gasten aan de kusten van Zuid-Celebes, ja, de historie gewaagt reeds lang vóórdien, van Christenstaten in het tegenwoordige Paré Paré, welke veel Europeesch handelsbezoek tot zich trokken.

De vraag dient dan ook gesteld of, en zoo ja in hoeverre, de toenmaals gegolden hebbende begrippen omtrent zeerecht in Europa, invloed hebben geoeffend op deze begrippen, welke in de codex van Amana Gapa vermelding vinden.

Een andere vraag, die gesteld moet worden is, of ander bekend zeerecht uit den archipel, antérieur aan de Amana-Capa codex, bestaan heeft en in hoeverre daarvan aanwijsbare invloeden op het zeerecht van Zuid-Celebes zijn aan te toonen.

Beide vragen leiden dus naar een onderzoek of het, in de thans aan de orde zijnde beschrijving van het Zuid-Celebes zeerecht, gaat om een autochtoon zeerecht al dan niet sterk beïnvloed, ofwel om eene conceptie van een vreemd zeerecht.

Om het in Europa dier dagen geldend zeerecht te leeren kennen zijn voldoende bronnen aanwezig.

Voor ons doel geven het Consolato del Mare, voorafgegaan

<sup>1)</sup> Zie: onder Portugeesch-Spaansche vlag De Katholieke missie van Indonesië 1511—1605 door J. J. Visser, M.S.C.



door de Rhodos-regelen, de Wisburgsche regelen en de Juge-ments d'Olléron, alle gelegenheid tot voldoende vergelijking.

Kohler in zijn studie over: „Das Handels- und Seerecht von Celebes”, zie Zeitschrift für Handelsrecht Band XXXII, wijst er reeds op, dat de begrippen in de codex van Amana-Gapa neergelegd, meermalen herinneringen doen opkomen aan de rechtswereld van het consulaat der zee. Zoo is de figuur van den Poengawa te vergelijken met die van den Noxter uit het consulaat.

De rechtsfiguur van de commende is in beide codices bekend.

Ook de verhouding van de anakoda tot de sawi-poeli's vindt in het consulaat haar paralel.

Het medebetalen door alle opvarenden aan de geschenken te brengen aan havenmeesters en vorsten, komt ook in het consulaat tot uiting.

Dat de vrachtbetaling eveneens inhoud de passagebetaling door de medereizende koopman, was ook in het Middellandsche zeerecht geen onbekende figuur.

Dat bij zeeworp eerst de goederen van de sawi's-malaga, daarna die van de sawi's manoempang en ten leste die van den anakoda en van de sawi's poeli en toengka (zie Matthes: blz. 52 noot 4) aan de beurt kwamen, heeft hare analogie in het consulaat der zee, en zelfs reeds in de Rhodosregelen. Ook het werk aan boord door de opvarenden te verrichten treft men in de consulaatsregelen aan.

Men kan deze voorbeelden nog vermeerderen. Zoo trof mij in beide zeerechtbepalingen het voorkomen van regelen aan, over de in te nemen inhoud, en dus over vrachtbetalingsverplichting van zekere goederen <sup>1)</sup>).

Maar deze parallele regelingen, zijn te verklaren uit de ontwikkelingsphase waarin ten tijde dezer codices onderscheidenlijk de zeevaart zich bevond in de Middellandsche Zee en in onze Archipel.

<sup>1)</sup> Zie Pardessus „Collection des lois maritimes antérieures au XVIIIe siècle tomes I et II.

Dat Zuid-Celebes zoo heel veel later zich eerst in dat stadium van ontwikkeling bevond, als waarvan de tijd van het consulaat spreekt voor Zuid-Europa en zich in het einde der zeventiende eeuw nog niet ver verwijderd had van het tijdeperk van de begrippen van de rechtswereld van het consulaat, duidt er wel op dat directe invloed door middel van de Europeesche scheepvaart dier dagen, op de rechtsontwikkeling van het Zuid-Celebes zeerecht, uitgesloten mag genoemd worden. Het zeerecht van het Europa van het einde der zestiende en zeker der zeventiende eeuw geeft reeds een heel andere ontwikkeling te zien. Wij kunnen dus gerust verder gaan en verklaren, dat het zooveel oudere Europeesche zeerecht, als beschreven in het Consulaat reeds veel beter uitgewerkte regelen bevat dan het zooveel jongere zeerecht ten tijde van Amana-Gapa in Zuid-Celebes.

Kohler heeft dan ook alléén op deze parallellen gewezen, welke in die van elkaar onafhankelijke rechtswerelden te ontdekken zijn, zonder meer en daaraan geen verder gaande conclusies toegevoegd.

Wat echter veel meer treft dan deze gedachtenparallellen zijn de zeer groote verschillen, welke reeds bestonden in de gedachten dier genoemde rechtswerelden. Reeds geeft het Consulaat de groote lijnen aan waarlangs het zich snel ontwikkelend zeeverkeer van Europa, het daardoor noodig geworden zeerecht dwingt te groeien.

Er ontstaan nieuwe rechtsfiguren, die weder nieuwe ontwikkelingsmogelijkheden voor de zeevaart openen, welke in Indië ten eenenmale gemist worden.

Er zijn m.i. twee zeer belangrijke factoren aanwezig welke ertoe geleid hebben, dat deze groote vlucht van zeevaart en daardoor ook van zeerecht werd verhinderd.

De eerste factor is van aardrijkskundigen aard.

Onze koloniën in Oost-Indië liggen toch ruw geschat tusschen 5° N.B. en 5° Z.B., dus juist in de equatoriale strook van windstilte. Daarbij gevoegd het bijzonder groote aantal eilanden,

waar altijd een schuilplaats kon worden gevonden, heeft gemaakt dat het charter der schepen klein kon blijven, met als gevolg een hoogst beperkte bemanning. Het Malakkaansche schiereiland, als distributieplaats voor onzen archipel, maakte het vervoer over zeeën op grooter Noorder- of Zuiderbreedte voor de, toenmaals als productie- en consumptiegebied weinig op den voorgrond tredende eilanden van Nederlandsch-Indië, bovendien onnoodig. Wat toenmaals de Europeaan noodig had haalde en bracht hijzelf.

Het charter der schepen kon dus klein blijven, zonder dat de behoefte aan zeevervoer geschaad werd. En bij zoo'n klein blijvend charter der schepen is het duidelijk, dat de eischen van ordening der betrekkingen bij het zeevervoer ook geringer waren en bleven en het zeerecht niet boven deze beperkte behoeften behoefde uit te groeien.

Dr. Matthes wijst reeds op dit kleine charter der prauwen en de daardoor ontstane eenvoudige rechtsverhoudingen. De tweede factor is er een van geestelijken aard.

De Islâm deed in die tijden zijn intrede in den Archipel en veroverde het kustgebied der onderscheidene eilanden in snel tempo. De Islâm met zijn verbod van renteneming en verzekering tegen schade (hazard) verhinderde het ontstaan van vormen, tot ondervanging van het zeer groote risico, aan het bevaren van wereldzeeën verbonden.

En juist dit risico en de ondervanging daarvan leverde aan de ontwikkeling van het Westersch handels- en zeerecht haar grootsten uitgroei.

In Europa werd het geen onmogelijkheid meer groote risico's te nemen, want men verdeelde die door overbrenging daarvan bij derden, welke tegen vergoeding van premiën elk zooveel risico namen als zij dragen konden.

Ook de verschuiving der beschikking van kapitaal kon plaats hebben, omdat door het betalen van rente tot deze beschikingsverschuiving toestemming werd verkregen.



Zoo konden zelfs groote kapitalen voor groote ondernemingen beschikbaar komen.

Ik kan hierop in deze studie niet nader ingaan, maar door de, door de Islâm voorgestane, zedenwet, werd dit alles in Indië wel zoo goed als onmogelijk gemaakt, en dra is alles wel overbodig geworden, omdat dan het Westen reeds de leiding over deze Oostersche landen aanvaard heeft.

Wij kunnen dus wel vaststellen, dat noch directe inwerking op de rechtsregelen der zeevaart, noch conceptie van Westersch zeerecht op en door het Zuid-Celebes van de zeventiende eeuw plaats hadden.

Hoe staat een en ander nu ten opzichte van ander bekend zeerecht uit den Maleisch-Polinesischen archipel?

Er zijn meerdere zeerecht-codices uit bedoelden archipel bekend. Wetboeken in den zin, zooals wij die verstaan, bestaan er echter niet.

Het adatrecht, dus ook het handels- en zeerecht, bleef steeds vloeien en werd niet in wetboeken vastgelegd.

Ik kan hier mijn lust tot het overnemen van wat Prof. Dr. Ph. S. van Ronkel in de inleiding van de uitgave der oendang-oendang Melaka of Risalat Hoekoem Kanoen schrijft niet bedwingen, omdat de beschouwingen van dezen Hooggeleerden schrijver, zoo scherp en juist weergeven hetgeen ik bedoel. Prof. van Ronkel dan zegt:

De „wetgevingen” van Maleische staten, in oendang-oendang genaamde opteekeningen bewaard gebleven, mogen niet als geschreven wetten beschouwd worden. Niets wijst er op dat die oendang-oendang ooit als rechtsboeken zijn gebezigd; evenmin kan verondersteld worden dat een Maleisch onderdaan zich in een proces op bepaalde artikelen van die „wetten” heeft kunnen beroepen. De geldende wetten van het gewoonrecht toch worden in het algemeen niet op schrift gebracht; integendeel,

boekstaving van wetsbepalingen betrof eene met geweld ingevoerde, kortstondige regeling, óf vertegenwoordigde eene wettelijke bedeeling, die niet meer van kracht was. Drang om volksrecht te codificeeren was bij een onder een bepaald wetsrégime levend volk niet aanwezig, noch bij de autoritatieve adatkenners, die immers geene aantekeningen behoefden, noch bij vorsten of hunne vertegenwoordigers, „die zich in geen geval steeds aan de letter der wet zouden hebben gebonden geacht.”

Zucht tot bewaren voor vergetelheid van wat dreigde onder te gaan kan menigmaal tot opteekenen hebben aanleiding gegeven. Nu en dan is het voorgekomen dat bestuursambtenaren deskundigen, of die voor deskundigen doorgingen, dwongen tot schriftelijke vermelding van in beperkte streken geldend „recht”; dat echter aantekenen uit het geheugen en werken onder opdracht, noodwendig tot onvolkomenheid en onechtheid der notities moest leiden, behoeft geen betoog.

Evenwel, in enkele gevallen kan eene opteekening een vrij getrouw beeld van het werkelijke gewoonterecht geven, bijvoorbeeld wanneer er in een beperkt gebied op enkele onderwerpen betrekking hebbende rechtsregelen werden genoteerd, of vaststelling van rechtsgebied en overdracht van rechtspraak op tijdelijke vervangers der rechters noodig werd geacht, zooals bij lange afwezigheid van lieden wegens reizen te land of ter zee.

In bedoelde gevallen moeten dergelijke aantekeningen of codices van eng begrensde groepen van wettelijke casus en van hofgebruiken zijn, óf wel betrekking hebben op scheepsvaartbepalingen, rechtspraak aan boord, rechten en plichten van eigen scheepsvolk in vreemde havens (oendang-oendang laoet). Een volledig zeerecht is in die wetten-ter-zee niet te zien, hoogstens eene poging tot vastlegging van in de practijk 't meest voorkomende gevallen, met het kennelijk doel om moeilijkheden te voorkomen, en orde te scheppen. Deze zeewetten van Maleischen oorsprong zijn, naar verschillende handschriften bijeen

gezocht en door E. Dulaurier in deel VI van J. M. Pardessus Collection de lois maritimes antérieures au XVIII siècle gepubliceerd.

Ook de maritieme bepalingen uit de bovenbedoelde oending-oending Melaka vonden daar vermelding.

Rouffaer geeft ons in zijn: Van Malakka Emporium voor 1400 A.D. (bijdragen Kol. Inst. den Haag deel 77—1921) een mooie schets van het ontstaan dezer Maleische handels- en zeevaartstaten, die juist ontstonden op den handelsweg tusschen Indië en China.

Nu is het zeker aannemelijk dat ook van dit centrale punt uit, de Oost-Indische wateren toenmaals reeds werden bevaren, en dat deze Maleische staten ook wat betreft hunne rechtsvoorschriften op het gebied van handel en scheepvaart bevruchtend hebben kunnen inwerken op het ontstaan en de groei van deze rechtsbegrippen in onzen Archipel.

Het Singapore van nu en de Malakkahavens van toen, — ze vervullen en vervulden den rol van deur, waardoor de overige wereld dit eilandenrijk kon binnentreden. En daar dit binnentreden in deze eilandenwereld niet anders kon geschieden dan over het water, moest reeds toen, ten tijde der bloei van die Maleische staten op het schiereiland van Malakka, een groot waterverkeer van en naar dat Maleische schiereiland, uit onzen Archipel, hebben bestaan.

Dit toen reeds bestaande verkeer, tusschen het Aziatische vaste land en onze tegenwoordige Oost-Indische koloniën, gaf aanleiding tot uitwisseling van ideeën, welke echter weer naar de behoeften speciaal verwerkt werden in een, voor de deelen van dezen Archipel, afzonderlijk geëigenden vorm.

De kunst in ons Indisch Rijk, van verleden en heden, de wetenschappen, het letterschrift, de vervulling van heilsbehoeften kortom alle gebieden des levens, geven hiervan voorbeelden te over.



Dat het gebied der ordening van het onderlinge verkeer hier buiten zoude vallen, kan moeilijk verwacht worden. Geldt dit al in het algemeen, in het bijzonder valt dit te verwachten voor het gebied van het handels- en zeerecht van Zuid-Celebes.

Prof. Dr. Ph. S. van Ronkel stelt toch in de reeds eerder vermelde inleiding der tekstuitgave van de oendang-oendang Me-laak of Risalat Hoekoem Kanoen, de codificeering dezer adat-regels als het meest waarschijnlijk onder den laatsten Malakkaanschen vorst Mahmoed of wellicht iets eerder. Dit zoude dan in de vijftiende eeuw zijn. In elk geval zeer lang voor de codex van Amana Gapa verscheen. Dat de codices, waarin dit Malakkaansche zeerecht toen en later, al dan niet zuiver of vermengd, werden weergegeven, aan de Boegineesche zeevaarders bekend moeten zijn geweest spreekt wel vanzelf, doch mag wel als bewezen worden beschouwd, door het feit, dat de meeste handschriften van deze codices thans bekend, in Riouw geschreven werden. Van enkele wordt bericht, dat zij opgesteld werden onder de regeering van Soelthan Soelaiman Sjâh, (1721—1760) toen de Boegineezen in Riouw den grootsten invloed uitoefenden. Aan deze teksten zijn dan ook duidelijk de Boegineesche invloeden, die de zuiverheid van het Maleisch hebben geschaad, te bemerken. (Zie de meermalen tevoren aangehaalde tekstuitgave van Prof. van Ronkel).

Wij kunnen dus stellen:

1. dat in de 15e eeuw reeds codices ontstonden van het handels- en zeerecht dat te dien tijde in de Maleische staten van het schiereiland van Malakka, gold.
2. dat deze regelen aan zeevaarders uit Zuid-Celebes vóór 1676 althans grootendeels, bekend moeten zijn geweest.
3. dat de codex van het Zuid-Celebes handels- en zeerecht van Amana-Gapa van 1676 dateert.

Hieruit zoude reeds kunnen volgen dat de Amana-Gapa codex mogelijksterk sterk beïnvloed is geworden door het antérieure

Maleische zeerecht, ja wellicht door Zuid-Celebes geconcipieerd Maleisch zeerecht bevat, al dan niet naar plaatselijke behoeften vervormd.

Een vergelijkend onderzoek der codices kan ons hierover inlichten.

De codices welke bij Pardessus in zijn: „Collections des lois maritimes antérieures au XVIII siècle: tôme VI” zijn vermeld en door Dulaurier bewerkt werden, bestaan uit een viertal, genoemde handschriften.

Het eerste handschrift stamt uit de collectie Raffles en wel dat hetwelk onder No. 33 werd gecatalogiseerd (A). Dan bezat Dulaurier nog persoonlijk twee handschriften (B, C). Het vierde geraadpleegde handschrift is afkomstig uit de collectie Roorda van Eysinga in Leiden aanwezig (D); terwijl het laatste handschrift een copie uit Linga is en Dulaurier geschonken werd door den heer Roorda van Eysinga bovengenoemd (E).

Hierbij wordt dan nog gevoegd een zgn. Code maritime des royaumes Mangkassar et Bougui, dans l'île de Célèbes, m.i. een extract uit de Maleische codices bovenbedoeld, welke niets bevat dat mogelijkerwijs uit Zuid-Celebes afkomstig kan zijn. Het is deze code welke door Leupe vertaald weergegeven werd in het tijdschrift voor Ned-Indië 1849 5e afl. blz. 305 e.v. Deze code is zoo weinig interessant, dat ik die, als irrelevant voor het doel dat ik mij stelde, geheel verder terzijde laat.

Het laatste handschrift is: „A code of Bugis maritime laws” en in feite de codex Amana Gappa- waarop ik nog later terugkom.

De codex (A) bestaat uit 19 hoofdstukken. Het eerste hoofdstuk behandelt de rechten en verplichtingen der officieren en bemanning aan boord van handelsvaartuigen.

Het tweede hoofdstuk behandelt de sexueele misdragingen aan boord en de straffen daarop gesteld.

Het derde hoofdstuk bevat bepalingen ten opzichte van vondsten van goud of zilver, vluchtende slaven e.d. meer.

Het vierde hoofdstuk stelt regelen bij schipbreuk ten opzichte van schipbreukelingen, redding en berging op zee.

Het vijfde hoofdstuk handelt over beleedigende praatjes over den kapitein en de wijze van repressie daarvan.

Het zesde hoofdstuk noemt de vier halsmisdrijven aan boord.

Het zevende hoofdstuk gaat over de verhouding van schuldeischers tegenover schuldenaren.

Het achtste hoofdstuk behandelt de officieren genaamd Ma'hlims.

Hoofdstuk 9 bemoeit zich met de kiwis = verladers.

Het tiende hoofdstuk behandelt de zeeworp.

Het elfde hoofdstuk behandelt de aanvaring.

Hoofdstuk 12 geeft regelen over de zeeofficieren genaamd „balai lentong en balai bandjoer”.

Hoofdstuk 13 regelt het wachtdoen aan boord en de consequenties daaraan verbonden.

Hoofdstuk 14 behandelt het scheepsvolk.

Hoofdstuk 15 stelt regelen voor het gedrag van de opvarenden.

Hoofdstuk 16 handelt over de bepalingen van den handel aan boord van handelsvaartuigen.

Hoofdstuk 17 regelt de verdeling van de laadruimte over de schepelingen.

Het op een na laatste hoofdstuk deelt de namen der ontwerpers van de codex mede en het vorstelijk édict dat tot de samenstelling last gaf. Ook behandelt het de instelling van een speciaal zeegerechtshof te Malacca, terwijl het allerlaatste hoofdstuk de tijden van uitzeilen, wanneer n.m. de moesons bijna voorbij zijn, meldt en stelt tevens regelen ten opzichte van de kiwi's.

Men ziet reeds uit de inhoudsopgave dezer hoofdstukken, dat er groot verschil met de codex van Amana Gappa bestaat.

De andere manuscripten geven aanvullingen op dit handschrift. Zoo vermeldt het extract uit de algemeene code van Malacca zie Pardessus blz. 441 een hoofdstuk met afwijkende be-



palingen over schipbreukelingen, die op zee worden aangetroffen. Verder over het visschen met hengels en netten. Dan regels over schadevergoeding voor verloren vaartuigen, verlaten schepen e.d. Verder over diefstal van slaven door den gezagvoerder.

Manuscript (C) behandelt diefstal van vaartuigen; over de rechten en verplichtingen van den Sjahbandar (havenmeester).

Dan geeft een hoofdstuk XXXV regels over de bemanning op zee; over betaling van douanerechten en behandeling der handelsgoederen bij verkoop en over de douane zelf. Tenslotte geeft hoofdstuk LXI weder regelen over onbemande schepen op zee aangetroffen.

Het manuscript (D) zie Pardessus blz. 426 geeft regels in de vermelde hoofdstukken over:

- de verantwoordelijkheid van den opdrachtnemer (commende);
- de voorzorgen aan boord met vuur in verband staande, in acht te nemen;
- diefstal van goud-, zilver en andere waardevolle zaken;
- te betalen douanerechten op Java en het verdere Oosten;
- gevonden voorwerpen op inschepingsplaatsen;
- visschers;
- het leenen van roeispanten;
- de macht van den kapitein en der scheepsofficieren;
- schipbreukelingen welke gevonden worden;
- passagiers welke medegenomen worden;
- de Ma'hlim en over het gedrag der opvarenden aan boord;
- het waterpompen op reis. — Indien er geen Ma'hlim aan boord is vervangt de djoeroemoedi hem;
- over de plichten en rechten van den djoeroemoedie;
- de djoeroebatoe en diens rechten en plichten;
- over de passagiers.

Welke bepalingen men in de Amana-Gappa codex aantreft, die ook in de Maleische codices hunne parallellen vinden, heeft Kohler ons in zijn meergenoemde studie neergelegd in het „Zeit-

schrift für Handelsrecht" Band XXXII, getiteld: Das Handels- und Seerecht von Celebes, wel zeer minitieuus en bijna uitputtend opgesomd. Is hieruit te besluiten dat de Amana-Gappa codex geeft eene Zuid-Celebes-bewerking van de antérieure Maleische codices welke hierboven behandeling vonden? Ik meen dit te mogen tegenspreken.

Eerder lijkt mij de verklaring, welke gegeven is voor het feit, dat parallelen te trekken waren met het Middellandsche-Zee-recht, n.m. dat een gelijksoortige denkwereld in die rechtskringen bestond, ook hier van kracht en dan zeker nog in veel sterker mate, wijl toch hier omgeving, klimaat, behoeften en samenstelling der bevolkingen in deze rechtskringen veel meer overeenkomst vertoonen.

Een beter inzicht ware in deze problemen te verkrijgen door het nagaan der verschillen, welke de Amana-Gappa codex te zien geeft met de Maleische codices.

Hetgeen dadelijk treft is, dat de Zuid-Celebesregelen veel uitgewerkter zijn, dan de Maleische regelen en duidelijk eene latere ontwikkelingsfase voor onzen geest te voorschijn roepen.

Doch dit zoude tot de verschillen in de tijdperken der teboekstelling teruggebracht kunnen worden. Er is echter veel meer wezenlijk verschil.

Het faillietenrecht b.v. ontbreekt geheel in de Maleische codices; en zooals ik reeds in het eerste hoofdstuk bij de bespreking daarvan opmerkte is juist in dit hoofdstuk XIV der Amana-Gappa codex een zeer bijzondere Celebessfeer aan te voelen.

Verder is ook het instituut van borgen, dat wel speciaal de aandacht moest trekken, uitgewerkt beschreven. Ook dit zoekt men in de Maleische codices vergeefs.

Mede de verdeeling van de scheepsruimte in het Maleische Zee-recht in een stuur- en bakboord helft, met de daarvoor aange-wezen eigen officieren, zoekt men tevergeefs in de Zuid-Celebes-regelen.

Het tuchtrecht dat de Maleische regelen wel zeer uitgewerkt bevatten, is bijna geheel afwezig in de Zuid-Celebes codex, en dat is wel degelijk terugtebrengen tot de zeer speciale Zuid-Celebes psyche. Bastonnades e.d. zouden door deze fiere volken slecht of liever heelemaal niet verdragen worden of zijn.

Ook het verkeer tusschen de geslachten behoeft in de Zuid-Celebes rechtskring niet die mate van detailleering in het Zeerecht te hebben, als de Maleische regelen voor de Maleische rechtskring en het Maleische Zeerecht schijnen noodzakelijk te hebben gemaakt. Dit is mede te verklaren uit het feit dat de Zuid-Celebesvrouw zoo goed als nooit over Zee ging (gaat), al ontbrak (ontbreekt) zulks niet, maar de gewoonte, dat zij dan behoorlijk gechaperonneerd werd (wordt), gaven (geven) geene aanleiding tot rigoureuse strafbedreigingen.

Reeds deze belangrijke verschillen, geven m.i. recht te stellen dat dit z.g. wetboek van Amana-Gappa wel beïnvloed zal zijn geworden door de rechtsopvattingen der Maleiers op het gebied van het handels- en zeerecht, vooral daar het verkeer reeds voor de publicatie van de codex van Amana-Gappa tusschen de volkeren der archipel zulks veroorloven te veronderstellen, doch dat het toch wel een autochtoon Zuid-Celebes handels- en Zeerecht bevat en hiermede sluit ik mij gaarne aan bij het gevoelen van Dr. Matthes waarbij zich dan ook wel aansluit de uitspraak van Raffles:

„De maritieme code van Malacca, geadopteerd met geringe „wijzigingen door de meeste oude en machtige staten op Celebes, „en die nog in gebruik zijn tusschen de handelaren van dat „eiland.” Hij voegt er echter bij:

„Onder deze vorstendommen is het koninkrijk Boegis een van „de machtigste, bezit eene maritieme code, van veel ouder her- „komst maar die in de moderne tijden, met vele Malakkaansche „bepalingen verrijkt werd.” (zie Pardessus: „collections des lois maritimes enz.)”



B. DE CODEX 3292 UIT DE LEIDSCH E UNIVERSITEITSBIBLIOTHEEK  
OENDANG-OENDANG PRAHOE

(LEGAAT H. NEUBRONNER V. D. TUUK Manuscript No. 3292 uit de Leidsche Universiteits Bibliotheek cat. p. 302 genaamd „Oendang-Oendang Prahoe”.)

Met de bij Pardessus hierboven behandelde codices is de Maleische litteratuur over het handels- en zeerecht, voor zoover gepubliceerd en bekend, uitgeput.

Mijn aandacht werd evenwel gevestigd op een handschrift voorkomende in de Leidsche verzameling hierboven vermeld.

Het handschrift is 30 pagina's groot en eindigt abrupt. Het bevat 50 artikelen en 15 zgn. vraagstukken, welke eveneens regelen bevatten omtrent handels- en zeerecht.

Dit nimmer gepubliceerde, noch in Latijnsche karakters getransscribeerde, veel minder vertaalde manuscript, het eenigst nog aanwezige handschrift in de Nederlandsche handschriftverzamelingen, hetwelk over handels- en zeerecht handelt, had ik gaarne binnen de grenzen dezer studie getrokken ten einde de volledigheid der behandeling van mijn onderwerp zoo veel mogelijk te betrachten.

Voor mij als niet linguïst was zelfs een transcriptie — laat staan eene vertaling onmogelijk. Ik wende mij daarom ter zake tot Professor Dr. C. C. Berg te Leiden die mij — hoef ik het te zeggen — alle hulp toezegde. Maar de daarvoor in aanmerking komende krachten waren niet in staat dit werk tot een goed einde te brengen. Redding kwam echter van Dr. L. de Vries, de adjunct-adviseur voor Inlandsche en Arabische zaken te Batavia. Deze geleerde met verlof hier te lande heeft mij kunnen en willen helpen, en aan zijn zeer bijzonder gewaardeerde arbeid dankt de lezer, deze zeer interessante eerst-publicatie in vertaling van dit handschrift.

De transcriptie meen ik niet te moeten opnemen, omdat deze

juridische studie dit niet noodzakelijk maakt, toch ben ik ook voor die enorme arbeid uiterst erkentelijk.

Dr. de Vries schreef mij:

Dit is één van de slechtste manuscripten, die ik ooit onder de oogen heb gehad. Het is niet mogelijk daarvan eene behoorlijke volledige transcriptie, laat staan vertaling te geven, omdat er geen materiaal ter vergelijking aanwezig is.

Dikwijls zijn dezelfde woorden op verschillende wijze weergegeven, halve woorden ontbreken, terwijl ook de punctuatie zeer slordig is. Ongetwijfeld zijn er ook woorden, misschien wel geheele zinnen weggelaten, terwijl vele woorden volkomen foutief zijn geschreven; soms schrijft de afschrijver een th of sj waar een s moet staan, dan weer staan er letters op een verkeerde plaats. Blijkbaar was de afschrijver niet op de hoogte van de stof en beheerschte hij de schrijfkunst in geringe mate.

Voor al in een Maleisch compendium van wettelijke regelingen, waarvan de taal steeds zeer beknopt is, geeft dat groote, ja dikwijls onoverkomelijke moeilijkheden.

Daardoor komt het dat er nogal wat hiaten zijn in de transcriptie en de vertaling, terwijl veel op gissing berust en moest berusten.

Tot zoover Dr. de Vries.

Dit alles moge uit een linguïstisch oogpunt betreurenswaard zijn, voor het doel dat onze studie zich stelt is dit van minder belang en heeft Dr. de Vries niet alléén mij, maar in het algemeen de adatrechtvorschcr ten zcerste aan zich verplicht.

Ik geef dan hieronder de vertaling-met anotaties van Dr. de Vries.

Voorschriften ontvangen van Datoek Bendahara, mogen noch vermeerderd, noch verminderd worden, ontvangen van Datoek Bendahara Seri(?) <sup>1)</sup> Maharadja Mangkoeta Boemi in het land

<sup>1)</sup> Er staat duidelijk: isteri, dus misschien: van de vrouw van Datoek Bendahara Maharadja Mangkoeta Boemi.

(de stad) Malaka. Te dien tijde schreef Khalil Ibrahim deze wettelijke voorschriften van Datoek Maharadja op en bracht ze aan den havenopzichter.

Zijn <sup>1)</sup> ouders zijn gezamenlijk geboortig uit vorsten (geslachten).

Ze <sup>2)</sup> mogen niet gelasterd of overtreden (verkracht) worden.

Hij <sup>3)</sup> zegt: ,

Indien men (sc. zich op een boot bevindende) een vonnis wil vellen, behoort men (daartoe te komen) tezamen met degenen, die een functie aan boord vervullen, opdat het onderzoek zoo volledig mogelijk zij, en zijn niet alle middelen tot onderzoek te baat genomen, dan is het vonnis ongeldig, want er ontbreekt iets aan het rechtspreken.

Het is plicht eischer en (gedaagde?) <sup>4)</sup> beiden aan een nauwkeurig onderzoek te onderwerpen; daarom moeten (deze) wettelijke voorschriften (die bestaan uit) 50 hoofdstukken en 50 paragrafen, gekend worden door alle schippers <sup>5)</sup> opdat er geen twist en tweedracht zij.

Want wettelijke voorschriften zijn als een vorst: worden ze betwist of geweld aangedaan, dan is dat een groote overtreding, aldus is die overtreding: andere dan (deze) voorschriften zijn geen voorschriften, (doch) dat is nieuwlichterij <sup>6)</sup>. (dan volgt eene Maleische overzetting van dit gezegde).

---

<sup>1)</sup> van Datoek Maharadja?

<sup>2)</sup> De voorschriften?

<sup>3)</sup> Datoek Bandahara?

<sup>4)</sup> Het woord, dat hier staat is onbegrijpelijk, maar de bedoeling kan moeilijk iets anders zijn. (In het adatrecht zijn strafrecht en burgerlijk recht niet streng gescheiden. (zie: Het gouvernementsrecht in Ned-Indië van L. J. J. Caron Kol. Tijdschr. No. 5 vierde jaargang)).

<sup>5)</sup> scheepskapiteins.

<sup>6)</sup> De oorsprong van dit Arabische gezegde is mij onbekend. Het is geen traditie, althans in Wensinck's concordantie vond ik haar niet.



Ten eerste (artikel 1) <sup>1)</sup>

Betreffende de voorschriften, die van toepassing zijn op prauwen, waarvan de lading aan tol onderhevig is (?) welke (door stuurman en peiler) gelijkelijk (voor de helft) voldaan moet worden(?). Loon genieten ze niet, want de peiler (is voor) de helft (voor) de accijns (aansprakelijk) want de prauw heeft geen kapitein; als de kapitein weggaat is de oudste zijn vervanger(?), want een prauw is iets van veel waarde; als de prauw ten onder gaat (sc. zonder schuld van den vervoerder) is er verder niets aan te doen; is het mogelijk haar te herstellen, dan dient dit te geschieden door den kapitein, die haar vervoert; wil hij dit niet doen, terwijl het wel mogelijk is de prauw te herstellen, dan wordt dit gerekend als een tekortkoming van den vervoerder en heeft deze een passende waarde van de prauw te betalen.

Gaat de prauw ten onder op een rivier, in een haven of op een ligplaats voor vaartuigen dan dient de waarde ervan vergoed te worden. Gaat de prauw ten onder aan de monding van een rivier (door de branding?), dan is er geen verhaal; is de lading gered, dan moeten er invoerrechten betaald worden, want de prauw is ten onder gegaan met haar lading(?) is (het ongeval geschied) als gevolg van een tekortkoming van den vervoerder, dan moet deze de passende waarde vergoeden.

## Ten tweede (artikel 2)

Over voorschriften betreffende huurprauwen, die breken als gevolg van een of ander (ongeval), terwijl de waarde contractueel is vastgelegd. Gaat de prauw ten onder (sc. zonder schuld van den huurder), dan vervalt de huurbetaling tezamen met den prijs van de prauw, (is het ongeval geschied) door tekortkoming van

<sup>1)</sup> Dit eerste artikel is mij verre van duidelijk, er moeten stukken uit weggelaten zijn.

den vervoerder dan moeten en de waarde van de prauw en de huur betaald worden; als dit bedrag hooger is dan het in het contract vermelde bedrag moeten toch huur en waarde van de prauw vergoed worden, omdat hier sprake is van eene tekortkoming, zoo luidt het voorschrift.

### Ten derde (artikel 3)

Over voorschriften betreffende passagiers die tegen vracht vervoerd worden. Hoe moet gehandeld worden met vracht, die ten onrechte (gevorderd is?); daarover bestaan voorschriften in het gewoonterecht <sup>1)</sup> maar als de passagier (uit eigen beweging?) meer vracht betaalt (dan voorgeschreven is), (moet men die) aannemen, is er (op de zelfde wijze) meer goederenvracht betaald, dan worde deze aangenomen, maar de kapitein dient hiervan mededeeling te doen aan de menschen, die zich in de prauw bevinden <sup>2)</sup>, want de passagier heeft recht op behoorlijk vervoer, als (de behandeling aan boord volgens den passagier) nog niet behoorlijk is i.v.m. de (gesloten) overeenkomst, en hij wil debarkeeren (voor den afloop van de reis), moet hij toch de volle passage betalen, want de fout schuilt niet bij den kapitein. Als de kapitein (den passagier tegen diens wil) debarkeert, vervalt de passageprijs, en wanneer een kapitein een passagier (wederrechtelijk) debarkeert op een eiland of in een baai, op een plaats, die niet geschikt is voor debarkement, begaat de kapitein eene overtreding, waarop eene boete staat van 10 reaal soekoe, sterft (de passagier als gevolg van dat debarkement) dan moet de kapitein den vollen bloedprijs betalen; als het land of zijn broer <sup>3)</sup>

<sup>1)</sup> Of moet gelezen worden: Hoe moet met de vracht gehandeld worden; volgens het gewoonterecht?

<sup>2)</sup> om te voorkomen, dat er later klachten ontstaan over onrechtvaardige behandeling?

<sup>3)</sup> d.w.z. van een passagier?

iemand (van de passagiers) . . . . . of als (deze) aangehouden wordt (moet worden?) door den vorst mag hij debarkeeren, terwijl hij een (met den afgelegden afstand) evenredige passage moet betalen, maar (de plaats) moet vlak gemaakt worden door de bevolking of de menschen in de prauw, is er geen vlakke plaats (om te debarkeeren) dan mag hij niet debarkeeren, laat de kapitein hem toch achter, dan is deze in gebreke, en als hem (den gedebarkeerden passagier) een gevaar overkomt is de kapitein daarvoor verantwoordelijk te stellen, zoo luidt het voorschrift.

#### Ten vierde (artikel 4)

Over voorschriften betreffende passagiers wien de kapitein beveelt in den mast te klimmen of een schuitje uit te zetten in zee; de passagier valt in zee of in het schuitje, is hij gewond of is er iets bij hem gebroken, dan wordt dit den kapitein als overtreding aangerekend, waarvoor deze eene boete van 10 realen soekoe moet betalen; is de passagier dood dan moet hij (de kapitein) een bloedprijs van 10 tahlil betalen, omdat hij in gebreke is, de zee heeft vele gevaren, en als de kapitein hem (den passagier) geen opdracht heeft gegeven, (dus) als deze het zelf gewild heeft, als hij dan gewond raakt of gebroken (ledematen krijgt), is de kapitein ook verplicht medicijnen en voedsel (aan den gewonden passagier te verstrekken) sterft hij, dan moeten (de daaruit) volgens het gewoonterecht (voortvloeiende onkosten) betaald worden, voor de helft door den kapitein, voor de helft door de schepelingen en de (overige) functionarissen omdat allen gelijkelijk in gebreke zijn, zoo luidt het voorschrift.

#### Ten vijfde (artikel 5) <sup>1)</sup>

---

<sup>1)</sup> Hiervan kan ik niets maken. (Dit hoofdstuk handelt over verhouding passagier-kapitein, maar ook ik begrijp er niets van. C.)



## Ten zesde (artikel 6)

Over voorschriften gezamenlijk bevrachten (inladen); in het ruim. Als (er) geladen (moet worden) dient de kapitein met alle schepelingen overleg te plegen. Als de lading hetzij aan den onderkant, hetzij links of rechts of van boven nat is, terwijl — voorzoover men gezamenlijk kan waarnemen — de bedekking ervan zonder gebreken is, wordt (verantwoordelijkheid voor het nat zijn) niet over allen gezamenlijk verdeeld, aangezien het Gods wil is, waaraan men niets kan doen; als er (in de bedekking van de lading, die geheel of gedeeltelijk nat bevonden is) een gebrek is, dient men het vele (wat niet nat is?) te scheiden van het weinige (wat nat is), want het is het noodlot dat allen gezamenlijk treft, zoo luidt het voorschrift.

## Ten zevende (artikel 7)

Over voorschriften betreffende het gezamenlijk inladen van iemands lading, zonder dat de eigenaar (het inladen) ziet, of zonder dat deze daartoe opdracht heeft gegeven of zonder dat de bevrachter opdracht heeft gegeven; wordt de lading (tijdens het bevrachten?) nat, dan moeten degenen die geladen hebben (de schade) vergoeden; heeft (de eigenaar, de bevrachter?) opdracht gegeven, dan behoeft de schade niet (door degenen die geladen hebben) vergoed te worden, zoo luidt het voorschrift.

## Ten achtste (artikel 8)

Over voorschriften betreffende gezamenlijk inladen op een tijdstip dat er een zoodanig ernstige noodtoestand heerscht dat men de prauw of zelfs gouden voorwerpen niet kan beschermen; (ontstaat er in dat geval schade) dan dient (deze) gezamenlijk vergoed te worden, omdat men die lading, die vervoerd moet

worden, hetzij veel of weinig, (toch) heeft geladen, zoo luidt het voorschrift.

### Ten negende (artikel 9)

Voorschriften betreffende het uitzenden van prauwen met handelskapitaal <sup>1)</sup> of met betaling van loon aan den prauwvoerder of door hem handelskapitaal te geven of onder beding van aandeel in de winst; de eigenaar (van het kapitaal) dient (de voorwaarden) contractueel vast te leggen; ontstaat er schade als gevolg van slechte weersomstandigheden of van oorlog (dan is er geen verhaal), indien de (prauw)voerder (het kapitaal) vermeerdert (wordt gehandeld) overeenkomstig het contract; is er verlies (bij de verhandeling van bepaalde goederen); beschadigt er iets, dan moet (de schade) vergoed worden (door den prauwvoerder); indien de prauw beladen met handelskapitaal (goederen) buiten schuld (van den prauwvoerder) in een andere plaats (dan de bedoeling was) terecht komt, al is het ook op verren afstand (gelegen), in een anderen haven, en wanneer hij dan terugkeert, hetzij na met succes handel te hebben gedreven, hetzij met schade, dan moeten de (overblijvende) goederen aan den eigenaar worden teruggegeven, en wanneer (de schade) niet te wijten is aan een tekortkoming van den (gemachtigden prauwvoerder), dan gaat deze gedurende zijn geheele leven(?) vrijuit; worden (hem) goederen ontstolen, dan behoeft deze schuld niet vergoed te worden, omdat het Gods wil is; is dit echter niet het geval, maar is de schade aan een andere oorzaak te wijten <sup>2)</sup>, dan moet hetgeen ontvangen is <sup>3)</sup> (en verloren is gegaan) zoo spoedig mogelijk vergoed worden, omdat (de gemachtigde) niet

<sup>1)</sup> misschien is bedoeld: semodal compagnon.

<sup>2)</sup> dus aan den schuld van den gemachtigde.

<sup>3)</sup> of: het verschil tusschen de goederen die verstrekt zijn en die nog resten?

voldoende zorg heeft besteed aan de goederen van anderen. Zoo luidt het voorschrift.

### Ten tiende (artikel 10)

Over voorschriften betreffende het in bewaring geven (van goederen) in de prauw, is het goud (dan moet dit) gewogen (worden), zijn het kleeren <sup>1)</sup> (dan moet) de soort en de waarde (aangegeven worden), want (de verhoudingen) in een prauw zijn te vergelijken met die in een land; raken die goederen verloren (zoo dat het) duidelijk (blijkt dat ze verloren gegaan zijn), (dan dient gehandeld te worden) volgens het in het land heerschende gewoonterecht; (gaan de goederen) zonder schuld van den kapitein (verloren), dan dient (deze toch) de schade te vergoeden omdat (het beschouwd moet worden) als het in bewaring geven van goud en zilver aan iemand, die een (afsluitbare geld-)kist bezit; raken de goederen verloren tesamen met zijn goederen <sup>2)</sup> (die zich) in de kist (bevinden), zóó dat dit den menschen in de prauw bekend is, dan behoeft hij (de kapitein de schade) niet te vergoeden; betreft het sieraden zooals gouden voorwerpen of scherpe voorwerpen (wapens), die den kapitein duidelijk getoond zijn, (en die opgeborgen zijn) in de kajuit (hut <sup>3)</sup> of in het ruim, als die twee zaken ontbreken <sup>4)</sup>, en wanneer het duidelijk is dat er van buitenaf gestolen is, en de voorwerpen verdwenen zijn in de prauw, moet het verlies, nadat er een nauwkeurig onderzoek is ingesteld <sup>5)</sup> door beiden (n.l. kapitein en bewaargever) gedragen worden, want kapitein en bewaargever zijn tekort geschoten, zoo luidt het voorschrift.

<sup>1)</sup> of: sieraden?

<sup>2)</sup> n.l. van den kapitein zelf.

<sup>3)</sup> van den kapitein?

<sup>4)</sup> n.l. die gouden voorwerpen of die wapens.

<sup>5)</sup> dat geen resultaat heeft opgeleverd.



## Ten elfde (artikel 11)

Over voorschriften betreffende passagiers; het is een verplichting ze vrij te stellen van betaling van vracht voor passagiersgoederen, maar als ze veel lading hebben (dient er eerst) gevraagd (te worden of de goederen vrijgesteld zijn), en moet de kapitein overleg plegen met de schepelingen en den ladingmeester <sup>1)</sup>, men moet de handelsgoederen scheiden (van de lijfsgoederen) en dan moet er vrijgegeven worden wat de havenmeester op navraag aanwijst of wat volgens landsgebruik vrij is; een prauw op de ligplaats brengen is het werk van den kapitein, omdat dit behoort tot de zaken die des kapiteins zijn, zoo luidt het voorschrift.

## Ten twaalfde (artikel 12)

Over de voorschriften (die gevolgd moeten worden) als aan de schepelingen opdracht wordt gegeven om materialen te verzamelen (voor herstelling) of indien passagiers samen arbeid verrichten aan het scheepstuig; worden ze daarbij gewond en breken ze (een lichaamsdeel), dan komen de geneesmiddelen voor rekening van den kapitein; overlijden ze, dan dient de kapitein de (begraveniskosten) te betalen; heeft (de overledene) eigendommen (aan boord dan moeten deze bij den kapitein bewaard worden, al is het ook de helft van een naald, als er geen erfgenamen of wettelijke vertegenwoordigers zijn, maar de schepelingen moeten allen van (het aantal en de soort van) de goederen op de hoogte zijn; als de goederen worden teruggegeven (aan de rechthebbenden) of er een bericht is (dat ze teruggegeven zullen worden) dient dit te geschieden met medeweten van de schepelingen of de opvarenden of de inwoners van het land (plaats); gebeurt dit niet dan schiet de kapitein tekort, want er is een groot verschil tusschen erfge-

<sup>1)</sup> volgt een stuk, dat mij niet duidelijk is, zoodat de vertaling gedeeltelijk op gissing berust.

namen en wettelijke vertegenwoordigers<sup>1)</sup>, zoo luidt het voorschrift.

### Ten dertiende (artikel 13)

Over voorschriften betreffende den kapitein die opdracht geeft tot inzameling (van scheepsbenoodigdheden<sup>2)</sup>); als (daarbij) gereedschap van de prauw verloren gaat, b.v. een kapmes of een dissel, omdat men als gevolg van een vijand en (of) een wild dier (gedwongen is) weg te loopen zoodat (er werktuigen) wegraken (behoeft de schade niet vergoed te worden); als men ze vergeet en ze daarom wegraken, moet de halve waarde vergoed worden; als men ze onderweg verliest of als gevolg van achteloosheid moet de volle waarde vergoed worden; voert men bij het inzamelen een bootje mee, dan moet dit op het droge getrokken worden en stevig vastgelegd; gaat het dan verloren dan wordt dit niet als een tekortkoming beschouwd; heeft men het gezocht en niet gevonden, is men dan teruggekeerd of heeft men zich tegen betaling laten terugbrengen, dan moet de kapitein de onkosten betalen; het bootje moet (zonder dat er van schadevergoeding sprake is) als verloren beschouwd worden en is (het bootje) als gevolg van achteloosheid verloren gegaan, dan moet degene die het meegenomen heeft de schade vergoeden maar de kapitein moet dengene, die het bootje heeft meegenomen opdracht tot betaling van schadevergoeding geven; geeft de kapitein geen opdracht tot betaling, dan moet het bootje zonder meer als verloren worden beschouwd, zoo luidt het voorschrift.

---

<sup>1)</sup> d.w.z. dat later nog uitgemaakt moet worden wie de rechthebbenden zijn waarover verschil van meening kan bestaan, zoodat de kapitein zich van te voren moet vrijwaren.

<sup>2)</sup> b.v. hout.

## Ten veertiende (artikel 14)

Over voorschriften betreffende het varen; er komen groote golven of sterke wind (en als gevolg daarvan) lijdt de prauw schipbreuk (of) ze stoot op een rots of een klip en ze raakt beschadigd, en (degene die de prauw voert) neemt (de goederen mee), want volgens een overeenkomst met den eigenaar der goederen (is bepaald, dat in een dergelijk geval de goederen verdeeld zullen worden tusschen eigenaar en dengene die ze vervoerde en gered heeft), en die soort overeenkomst moet (dan) nagekomen worden; is er niets contractueel vastgelegd, dan moet, als degene die (de goederen) bij elkaar gebracht heeft dat wenscht,  $\frac{2}{3}$  aan den eigenaar gegeven worden; heeft de prauwvoerder de goederen achtergelaten, zijn ze (daarna) door een derde weggehaald, en komt dan de eigenaar (ze opeischen) dan (vervalt) twee derde aan dengene, die (de goederen) verzameld heeft, en één derde aan den eigenaar, want de goederen worden (in een dergelijk geval) beschouwd als te zijn weggeworpen, zoo luidt het voorschrift.

## Ten vijftiende (artikel 15).

Over voorschriften betreffende het afdrijven van sampans als de eigenaar ze op behoorlijke wijze heeft geladen; drijven ze ver af, zijn er goederen in de sampan, en vindt iemand ze, dan wordt (het gevondene) in twee deelen verdeeld,  $\frac{1}{3}$  voor den vinder en  $\frac{2}{3}$  voor den eigenaar waarbij de sampan als die er eenigszins behoorlijk uitziet op de helft van de (oorspronkelijke) waarde wordt geschat, zoo luidt het voorschrift.

## Ten zestiende (artikel 16)

Over voorschriften betreffende degenen, die handelskapitaal



verschaffen met aandeel in de winst  $1/8$  voor den eigenaar van het goud; bij het nemen van handelskapitaal moeten vier zaken in acht genomen worden: 1°. er moet een overeenkomst opge- maakt worden, 2°. (vastgesteld moet worden wat er dient te geschieden) als (de gebruiker van het kapitaal) het contract over- treedt <sup>1)</sup>; dat, wordt er winst gemaakt, deze gezamenlijk (vol- gens het contract moet worden verdeeld) <sup>2)</sup>; dat als er iets be- schadigt (aan de boot), waardoor verlies ontstaat, moet de prauwvoerder de schade dragen, als het aan zijn schuld te wijten is; is er een overeenkomst (gesloten onder beding van) gelijk aandeel in verlies en winst en heeft (een van beide partijen) eigen kapitaal op een andere plaats ontvangen, dan moet dit duidelijk (met bewijzen) omschreven worden <sup>3)</sup> want (er is verschil tus- schen) eerder en later ontvangen kapitaal<sup>4)</sup>; wordt het niet dui- delijk omschreven, dan is (men in gebreke, en dat geld wordt als verloren beschouwd, want het is vermengd met de hoeveelheid (van het reeds aanwezige kapitaal en de daarop gemaakte winst); ontvangt (een van beide partijen) goederen of maakt hij winst dan moet hij daarvan duidelijk mededeeling doen, anders is de ontvanger in gebreke, zoo luidt het voorschrift.

#### Ten zeventiende (artikel 17)

Over voorschriften betreffende passagiers die overeenkomen over (een bepaald aantal dagen b.v.) 3 à 5 dagen mee te zullen varen, zoo is de adat; men wacht op den passagier tot de termijn verstreken is (en hij verschijnt niet), (dan) gaat de kapitein onder zeil; de kapitein moet de hoeveelheid, de soort en de waarde van

---

<sup>1)</sup> of: de termijn (van teruggave van het kapitaal) overschrijdt?

<sup>2)</sup> 3°?

<sup>3)</sup> tegenover den compagnon.

<sup>4)</sup> i.v.b. met de winstdeeling.

de bezittingen, lading en andere soorten goederen vaststellen in overleg met de schepelingen en de andere (vertrekkende?) prauwen of met de bewoners van de plaats; pleegt hij geen overleg (of: noteert hij ze niet) dan is de kapitein in gebreke; ontmoet (de kapitein) in de plaats die men beoogt (te bereiken) of in een andere haven den eigenaar der goederen dan moet hij ze teruggeven en ontvangt de volle vracht en (eventueel betaalde) invoerrechten; wat die goederen betreft de (daarop gemaakte winst of verlies indien de kapitein daarmee handel heeft gedreven?) moet (ook) teruggegeven worden; zijn de goederen verdwenen dan moet de kapitein ze vergoeden, zoo luidt het voorschrift.

#### Ten achttiende (artikel 18)

Over voorschriften betreffende den roerganger en den peiler; de kapitein mag ze achterlaten, ontslagen van hun overeenkomst, op grond van onoplettendheid; (hij) mag hun de lading <sup>1)</sup> vergoeden door betaling van de waarde, hun kapitaal <sup>2)</sup> en de kosten voor levensonderhoud verliezen ze (dan); zijn ze zonder schuld, en worden ze achtergelaten, terwijl hun lading behouden blijft, dan is de kapitein schuldig (en wordt hij beboet met) 10 realen soekoe, zoo luidt het voorschrift.

#### Ten negentiende (artikel 19)

Over voorschriften betreffende (de gevallen dat de schepelingen) den kapitein mogen achterlaten, vier in getal: 1<sup>o</sup>. als er vijf

<sup>1)</sup> die ze bij zich hebben om zelf te verhandelen?

<sup>2)</sup> dat ze in de handelstransactie gestoken hebben? Of moet gelezen worden: bajar harganja modal, dan enz.; dus: door betaling van de waarde van het handelskapitaal (dat zij in de transactie hebben gestoken?)

anden op komst zijn, die men niet kan weerstaan; 2°. als de kapitein een misdad deed begaat en men moet vreezen dat daardoor iemand te gronde gaat, en dit den schepelingen bekend is; 3°. als de haven, waar de prauw ligt, belegerd wordt; 4°. als de kapitein een groote schuld heeft aan den vorst of de hoofden van het land (waar men zich bevindt), zoodat de prauw in beslag genomen zal worden, (in die gevallen) is men verplicht den kapitein achter te laten; maar voor zijn bezittingen moet men goede zorg dragen, en niet te kort schieten, (men moet ze verzorgen) als zijn eigen goederen, want men voert die goederen (onder) gezamenlijk(e) (verantwoordelijkheid) mede; gebeurt dit niet, dan begaan de schepelingen een overtreding; (worden er goederen) beschadigd (of) vernietigd dan moet de schade vergoed worden, (terwijl op) de overtreding een boete (staat, voor) den roerganger van 120 realen en den peiler 240 realen, zoo luidt het voorschrift.

#### Ten twintigste (artikel 20)

Over voorschriften betreffende den kapitein, wanneer deze behouden is aangekomen in een vreemde haven; dan behoort hij overleg te plegen met den roerganger en den peiler benevens de schepelingen om handel te drijven, hetzij veel of weinig, met de bewoners van dat land en de kooplieden in dien haven; als zij goederen medenemen, terwijl ze <sup>1)</sup> den prijs nog niet weten, en behooren roerganger, peiler en schepelingen op crediet te leveren, en loopt men dan het gevaar (n.l. dat die vorderingen niet geind kunnen worden) dan is de kapitein niet in gebreke; als er geen overleg heeft plaats gehad, en het gebeurt dat er vorderingen verloren gaan moeten de bezittingen van de schepelingen (die daardoor verloren zijn gegaan) door den kapitein vergoed worden, als (daarbij) goederen van den kapitein verloren gaan heeft deze geen verhaal, heeft er wel overleg plaats gehad, dan moet de

<sup>1)</sup> de schepelingen?



schade door allen gezamenlijk worden vergoed, zoo luidt het voorschrift.

Ten een en twintigste (artikel 21)

Voorschriften betreffende erfgenamen van iemand, die aan boord van een prauw is overleden, of in een baai, of op een eiland, of in een bocht van een rivier of aan de monding; de bezittingen (van den overledene) moeten aan de erfgenamen worden teruggegeven, maar met medeweten van den roerganger, den peiler en de schepelingen wat betreft aantal, soort, hoeveelheid en waarde; als de kapitein (in deze quaestie) geen overleg pleegt met de schepelingen, is de kapitein in overtreding t.o.v. de schepelingen, en wel zoodanig dat hij — waar de kapitein ook erfgenamen ontmoet (de waarde van de bezittingen moet) betalen; ontbreekt er niets aan de goederen en keert de kapitein behouden naar zijn land terug of naar een haven, dan behoort hij den havenmeester of de bewoners van de plaats duidelijk in te lichten; eischt iemand in het land de goederen in hun geheel op, dan is het de plicht van den kapitein ze af te dragen <sup>1)</sup> 1°. aan een broer (van den overledene), 2°. aan een kind, 3°. aan iemand die uit dezelfde plaats <sup>2)</sup> afkomstig is (als de overledene), 4°. aan iemand van dezelfde kampong 5°. aan iemand die aan dezelfde rivier woont (als de overledene) 6°. aan een buurman (van den overledene) 7°. aan vier ouden van dagen, 8°. aan den vorst als deze rechtvaardig is, anders mag de kapitein de goederen niet geven, doet hij het toch dan is hij in overtreding en moet hij een boete betalen ter grootte van den halven bloedprijs van een gedood persoon, geeft hij de goederen niet (terwijl wel één van

<sup>1)</sup> d.w.z. telkens aan een volgende bij ontbreken van een voorgaande.

<sup>2)</sup> vermoedelijk is hier bedoeld wat men in het Minangkabausch „nagari” noemt.

bovengenoemde categorieën aanwezig is) dan is de kapitein ook in overtreding en moet hij (ook) den halven bloedprijs betalen.

#### Ten twee en twintigste (artikel 22)

Voorschriften (op te volgen door) iemand die een prauw met handelswaren uitzendt; het (zich in de prauw bevindende) handelskapitaal moet duidelijk bekend gemaakt worden aan de schepelingen, want zij drijven handel met die handelswaar voor den kapitein; de schepelingen vervoeren die zending en koopen weer handelswaren in; de kapitein moet overleg plegen met de opvarenden, terwijl schepelingen, die een zending vervoeren, daarvan duidelijk mededeeling moeten doen aan den kapitein en de (andere) schepelingen; wordt er geen overleg gepleegd, dan is de kapitein in gebreke of degene(n) die zending(en) vervoert(en) want door de goederen te verzwijgen hoopt men geen rechten en vracht (te betalen) bij de heenreis; koopt men op de terugreis weer goederen in dan is men (ook) rechten en vracht verschuldigd, zoo luidt het voorschrift.

#### Ten drie en twintigste (artikel 23)

Over voorschriften betreffende het in ontvangst <sup>1)</sup> nemen van een prauw in huur, waarbij de waarde (van de prauw) en de huur is afgemaakt; gaat de prauw ten onder, (dan moet) de daartegen opwegende waarde (betaald worden), (komt) de prauw behouden (terug), de equivalente (vastgestelde) huur, en zendt de eigenaar van (de zich in de prauw bevindende) handelswaren (de prauw-), dan is alles in orde als er (van te voren) een overeenkomst is opgemaakt (en alles gaat zooals in de overeenkomst is gestipuleerd), is er geen overeenkomst dan (is de eigenaar van de goederen <sup>2)</sup>) verplicht de rechten (op die goederen te betalen)

<sup>1)</sup> *Menjamboet* beteekent ook: in consignatie nemen van goederen in dit geval m.i. niet, omdat in dit art. verder sprake is van het *verzenden* van goederen.

<sup>2)</sup> of de prauwvoerder?

want op dat tijdstip zijn ze uit zijn <sup>1)</sup> handen, zoo luidt het voorschrift.

#### Ten vier en twintigste (artikel 24)

Over voorschriften (wanneer de kapitein na een behouden reis is teruggekeerd), de kapitein moet de prauw op een helling zetten of in een veilige ligplaats. . . . . <sup>2)</sup>; één of twee van de schepelingen zijn er niet bij (om te helpen), de prauw staat al op de helling, het tuig is opgeborgen, dan is de straf, die op de overtreding van het niet werken staat een soekoe voor ieder, voor iedere nalatigheid, (te betalen) aan den kapitein, zoo luidt het voorschrift.

#### Ten vijf en twintigste (artikel 25)

Voorschriften betreffende een prauw, waarvan het op een helling zetten afgeloopen is, de zeilen zijn er niet meer, . . . . . , evenzoo staat het met de lading; nu wil één van de schepelingen (van de boot) af, men houdt hem tegen, maar men kan hem niet tegen houden, (want) hij wil er toch af; dan mag de kapitein voor dat debarkeeren 10 realen soekoe (als boete?) van hem vragen, want dat debarkeeren heet . . . . . <sup>3)</sup>; als de kapitein (den schepeling) doet debarkeeren, maakt de kapitein zich op dat oogenblik schuldig aan een overtreding t.o.v. den schepeling, hij is in overtreding omdat hij verplicht is (met zijn scheepsvolk) te lossen; is hij daartoe niet in staat dan moet hij het handelskapitaal teruggeven en mag hij onderhoudskosten nemen gedurende den tijd dat hij in de prauw gewerkt heeft; voor het laten de-

<sup>1)</sup> van den eigenaar der goederen?

<sup>2)</sup> onleesbaar woord, dat m.i. de beteekenis moet hebben van: brengen, vastleggen, meren e.d.

<sup>3)</sup> onleesbaar; m.i. moet hier een woord staan dat onrechtmatig beteekent.



barkeeren (van den schepeling) moet de kapitein 5 realen soekoe boete betalen, want hij is tyranniek geweest, zoo luidt het voorschrift

Ten zes en twintigste (artikel 26)

(De inhoud van dit art. is mij niet duidelijk). (Dit artikel handelt over het al of niet na overleg met den schepeling door den kapitein in een sloep gaan en de daarop staande boeten. Bij niet voldoen der boete, kan de havenmeester zijn roer in beslag nemen tot de boete is voldaan. C.)

Ten zeven en twintigste (artikel 27)

Voorschriften betreffende een prauw, die op een helling ligt; de grondhuur wordt omgeslagen,  $\frac{2}{3}$  moet door de schepelingen,  $\frac{1}{3}$  door den kapitein betaald worden, als het een huurprauw is, die hersteld moet worden (de rest is mij niet duidelijk, wat be(r)-en mentjoekai hier beteekent weet ik niet).

Ten acht en twintigste (artikel 28)

Voorschriften betreffende het uitzenden van een prauw met handelskapitaal of met geleend <sup>1)</sup> goud; er moet een overeenkomst opgemaakt worden; is dat niet het geval dan is degene, die de prauw uitzendt in gebreke; raken de goederen verloren dan is er geen verhaal; is er een overeenkomst dan (moet deze inhouden dat de winst) in tweeën of drieën (wordt verdeeld) want . . . . . of, (het goud) moet opgestapeld worden in handen van den kapitein, want hij is vorst in de prauw; zijn het vaste zaken <sup>2)</sup> dan moet de kapitein overleg plegen met de schepe-

<sup>1)</sup> menjamboet beteekent ook in consignatie nemen van goederen, doch dit zal hier wel niet die beteekenis hebben.

<sup>2)</sup> dus geen vloeibare?

lingen, den roerganger en den peiler, (met) alle schepelingen; als de schepelingen niet luisteren, moeten ze uitgescholden worden omdat ze onoplettend zijn; verzetten ze zich dan moet gelast worden dat de roerganger en de peiler ze een lichamelijke afstraffing geven, want zij zijn de hoofden der schepelingen, zoo luidt het voorschrift.

### Ten negen en twintigste (artikel 29)

Voorschriften betreffende den kapitein; wanneer men in de prauw de afrekening opmaakt <sup>1)</sup>, wanneer er een beraadslaging plaats vindt of wanneer er werk verricht moet worden terwijl men zich in een haven bevindt, moet de kapitein overleg plegen, verkeerde (bevelen?) moeten niet opgevolgd worden; is er geen (overleg) geweest op een dergelijk tijdstip, raken er goederen verloren of belet men de prauw (uit te varen), dan gaan de schepelingen vrij uit, want de kapitein is in gebreke, hij is als een vorst, de roerganger en de peiler zijn gouverneurs als men zich in de prauw bevindt; is er arbeid buiten (de prauw) te verrichten of (willen de schepelingen) gaan wandelen, dan moeten ze daartoe het verzoek doen aan hen d.w.z. aan den kapitein, den roerganger of den peiler, als het op den vasten wal te verrichten werk veel moeilijkheden oplevert <sup>2)</sup>; anders is degene, die gaat wandelen in overtreding; heeft men geen toestemming van den kapitein, den roerganger of den peiler dan moeten (de overtreders) tien maal den toorn (van kapitein, roerganger en peiler onder-

<sup>1)</sup> mendjadiken beteekent ook: aanstellen of benoemen; de vertaling zou ook kunnen luiden: voorschriften betreffende den kapitein, die in de prauw (als zoodanig) is aangesteld; als men de afrekening opmaakt enz.

<sup>2)</sup> niet duidelijk! melarat beteekent ook: zich verspreiden, afzwerven, afdwalen, dus zou de vertaling ook kunnen zijn: als men werk verricht op den vasten wal komt het dikwijls voor dat men (van de prauw) afdwaalt.

gaan?), d.w.z. ze moeten vergeving vragen voor hun overtreding aan den kapitein, den roerganger en den peiler; die vergeving wordt geschonken, maar ze mogen in de toekomst niet in herhaling vervallen, zoo luidt het voorschrift.

#### Ten dertigste (artikel 30)

Voorschriften betreffende de betaling van (in- en uitvoerrechten); betreft het vruchten, dan moeten deze geteld worden, rijst moet gemeten worden, vloeibare zaken moeten gemeten worden; van harde en zachte zaken moet van iedere elf, een afgezonderd (betaald?) worden, want de goederen komen terug bij den eigenaar van den prauw(?), ze worden niet verdeeld, maar (de rechten op) de (verschillende) soorten prauwgereedschappen die gekocht worden komen voor rekening van den kapitein, zoo luidt het voorschrift.

#### Ten een en dertigste (artikel 31)

Voorschriften betreffende een prauw, onder een kapitein, die uitvaart met handelskapitaal; sterft de kapitein op zee of op een eiland dan moeten de roerganger, de peiler en de schepelingen overleg plegen; is er een aanverwant (van den kapitein) in de prauw dan is deze verplicht de bezittingen van den kapitein in bewaring te nemen, maar de opvarenden moeten op de hoogte zijn van de soort en de hoeveelheid goederen; is er geen aanverwant dan moeten de goederen bewaard worden bij den roerganger en den peiler of bij iemand die in overleg wordt aangewezen; degene, bij wien de goederen zijn, wordt kapitein, er moet op dat tijdstip een gemeenschappelijk overleg plaats vinden; als de bezittingen opraken als gevolg van onderhoudskosten voor de prauw, is degene, die de goederen beheerde niets schuldig, maar (de uitgaven dienen te geschieden) met medeweten van de schepelingen; raken



de goederen op andere wijze op, met toestemming van dengene, die ze beheert, (b.v.) dat men ze gezamenlijk neemt voor gezamenlijk gereedschap (te koopen), en komt men dan behouden in een haven, dan is het behoorlijk om (van den beheerder) alle goederen op te vragen <sup>1)</sup>, zijn ze dan verdwenen als gevolg van een andere handeling (dan bovengenaamd) dan moet hij (de beheerder) ze vervangen of betalen, zoo luidt het voorschrift.

#### Ten twee en dertigste (artikel 32)

Voorschriften betreffende het uitzenden van een prauw met betaling van loon aan den prauwvoerder, met handelskapitaal en wapenen, naar een haven; zijn heen- en terugreis behouden, dan moet men de goederen en de eventueele winst of verlies . . . . . teruggeven; is (de reis) niet voorspoedig, wordt de prauw beschadigd wegens ernstigen nooddwang, ontkomt men (echter aan ondergang), en keert men terug bij den eigenaar van de goederen, (dan moet er) weliswaar loon (uitgekeerd worden), doch slechts 1/4 gedeelte, want God heeft door zijn onbegrensde (genade) de goederen behouden, in plaats van de moeite de (betaalde) menschen, zoo luidt het voorschrift.

#### Ten drie en dertigste (artikel 33)

Voorschriften betreffende prauwen, die in een deelgenootschap gebracht worden, die bij tweeën of drieën uitvaren; is de deelgenootschap zoodanig dat het handelskapitaal wordt samengevoegd, dan moet er een overeenkomst opgemaakt worden; degene die als kapitein (van de vloot) optreedt wordt bezoldigd, als het groote prauwen zijn met 20 realen, zijn het prauwen van 6 à 7 last met 10 realen, (zijn het prauwen van) 2 à 3 last met 5 realen, zijn het kleine prauwen (dan moet) een naar evenredigheid be-

<sup>1)</sup> d.w.z. aan een familielid van den overledene is dit geoorloofd.

hoorlijk (loon betaald worden), maar het loon komt ten laste van de gezamenlijke winst; is het loon (van de winst) afgezonderd, dan wordt de gezamenlijke winst verdeeld; is er geen winst dan moet er loon genomen worden en half loon (voor den kapitein) betaald worden, want de kapitein is de sleutel van het werk in de prauw <sup>1)</sup>, als de prauw, omdat (de schepelingen overleg plegen, en dus niet op de boot letten), in een haven of op zee omslaat of . . . . ., hetzij als gevolg van een oorzaak van de prauw (zelf) of door de schuld van de passagiers, heeft de kapitein ook de verantwoordelijkheid te dragen, daarom moet den kapitein (in elk geval) loon uitgekeerd worden, want zijn verantwoordelijkheid is groot, zoo luidt het voorschrift.

#### Ten vier en dertigsten (artikel 34)

Voorschriften betreffende prauwen die in deelgenootschap uitvaren onder één kapitein, met een loon van 10 realen, als ze niet uitgezonden worden met zijn (des kapiteins?) handelskapitaal; als het gepachte <sup>2)</sup>(?) of gehuurde prauwen zijn, moet de huur in twee deelen worden verdeeld, het eene deel (dus de helft) dat aan de(n)gene(n) die de prauwen uitzendt (zenden), toekomt wordt in vieren verdeeld, 1/4 deel daarvan moet als loon (van den kapitein?) worden uitgekeerd, 3/4 behoort aan de(n) uitzender(s) (de verhuurders?)

<sup>1)</sup> Dit is niet erg duidelijk. Er staat: koentji'amal; is de bedoeling ook koentji mal, de sleutel van de geld(kist), dus dat de kapitein onderweg zelf de helft van zijn loon mag afzonderen uit het handelskapitaal als er geen winst gemaakt wordt? Of beteekent koentji'amal dat de kapitein de voornaamste persoon aan boord is, met de grootste verantwoording en dat hij daarom in ieder geval de helft van zijn loon moet ontvangen?

<sup>2)</sup> *tjoekai* beteekent belasting, tol, accijns, pacht, in- en uitvoerrechten, maar ik vermoed dat *prauwbe(r)tjoekai* hier en in andere art. wel eens een bijzondere beteekenis zou kunnen hebben, die mij niet bekend is en die niet in de woordenboeken voorkomt.

Als er een prauw vergaat (wat volgt is onduidelijk).

(Het stuk, dat hier volgt is ook zeer onduidelijk).

Als een prauw tengevolge van een geldschuld van den vervoerder in beslag wordt genomen (eigenlijk: geroofd) moet de helft van de waarde (door den vervoerder?) en de helft door de schepelingen(?) als (ook?) zij in gebreke zijn betaald worden, de pacht of huur moet door den vervoerder worden betaald, zoo luidt het voorschrift.

### Ten vijf en dertigste (artikel 35)

Voorschriften betreffende prauwen die voor een afgemaakte prijs zijn verhuurd; wanneer (tijdens de reis?) scheepstuig, gereedschappen, het want, de kalk en de lampen, de bedekking (tegen de warmte of de (metaal?) bekleeding beschadigen (vergaan) dan komt dit ten laste van den vervoerder; spijkers komen voor rekening van den prauweigenaar; de lange balken (planken) die . . . . . heeten moeten indien mogelijk (als dat onder weg door breken noodzakelijk is door den vervoerder) uit het bosch gekapt worden, is dat niet mogelijk dan moeten ze gekocht worden, koopt (de vervoerder ze) niet en koopt de prauweigenaar ze (naderhand zelf) dan wordt dit niet als een geldschuld ten laste van den vervoerder beschouwd, (maar wordt het) verrekend met de huur<sup>1)</sup>; zoo gebeurt ook als de prauw op een klip of op het strand loopt door ernstige force majeure of wanneer buiten de monding het roer breekt, (dan moet de prauwvoerder trachten een nieuw roer) uit het bosch te halen (of andere zaken die ge-

<sup>1)</sup> Zoo splits ik de woorden die hier staan. Logisch zou zijn dat de prauwvoerder als hij den prijs van de balken die hij onderweg koopt van de huur mag aftrekken. Dit zou kunnen als men leest: djikalau tiada dibalikan jang poenja prahoe, membelikan (sc. de prauwvoerder), tiada oetang etc., maar de term membelikan zonder meer is dan heel eigenaardig doch in een corrupt compendium als dit niet onmogelijk.



broken zijn); koopt de eigenaar van de prauw deze dan is dit voor rekening van den prauwvoerder, behalve als het het roer betreft; als de prauw behouden (terugkeert en) het scheepstuig is vermeerderd <sup>1)</sup>, mag dit niet (door den prauwvoerder?) weggenomen worden, zijn er zaken vergaan(?), dan moet de prauwvoerder de schade vergoeden (of: ze vervangen) en de prauweigenaar mag ze ontvangen(?) tezamen met de huur; vergaat de prauw(en), is er (ook) scheepstuig weg(?), dan komt dit voor rekening van den prauwvoerder, de huur vervalt, (doch) de waarde (van de prauw) moet aan den eigenaar betaald worden, zoo luidt het voorschrift.

### Ten zes en dertigste (artikel 36)

Voorschriften betreffende huurprauwen, als de prauweigenaar (de prauw?) aan den huurder zendt met lading(?), dan moet de huurder de tjoekai betalen, die op de zending komt, . . . . . <sup>2)</sup>, komt de prauw met de zending goed over (dan is alles in orde?), wat de (prauwvoerder, huurder?) niet kwijtraakt (aan goederen van den prauweigenaar? door verkoop?) moet hij aan den eigenaar van de zending teruggeven, heeft hij er van gebruikt voor levensonderhoud of van gegeten (als het voedingsmiddelen zijn?) dan moet de prauwvoerder dit vergoeden; (gaat alles van de hand dan is hij verplicht tot (betaling van) tjoekai; levert de prauwvoerder op crediet (en zijn de vorderingen niet inbaar?) dan moet de prauwvoerder de schade betalen; worden (de goederen aan den prauwvoerder) met geweld ontroofd zóó dat tegenstand niet mogelijk is, dan is de prauwvoerder niets schuldig; (wordt er beslag gelegd) omdat de prauwvoerder een geldschuld heeft, dan moet deze de schade vergoeden, zoo luidt het voorschrift.

---

<sup>1)</sup> b.v. omdat men aan boord bepaald tuig heeft vervaardigd?

<sup>2)</sup> wat *membawa tjoekainja* hier beteekent weet ik niet.

## Ten zeven en dertigste (artikel 37)

Voorschriften betreffende het zenden van een persoon naar een plaats om een schuld van den lastgever te betalen, hetzij in goud, zilver of gouden voorwerpen; (de lasthebber) komt op de bedoelde plaats aan; ontmoet hij (den schuldeischer) dan geeft hij de zending over; ontmoet hij hem (in een vreemde haven?) en overhandigt de lasthebber het niet (dan is hij niet in gebreke?) als het met den lastgever overeengekomen is; heeft de lasthebber met het goud handel gedreven en het verveelvuldigd ten tijde van de betaling <sup>1)</sup>, op welke wijze dan ook, dan moet de lasthebber dat meerdere (naderhand aan den lastgever) betalen omdat hij in gebreke is; als (de schuld) niet blijkt te zijn zooals de (lastgever) heeft gezegd en (de schuldeischer meer eischt dan bij de zending is overeengekomen <sup>2)</sup> is het niet behoorlijk <sup>3)</sup> omdat het een afwijking is van de opdracht (of: afspraak) <sup>4)</sup>, betaalt (de lasthebber) toch, dan is de lasthebber in gebreke; de lasthebber is van alles ontheven als hij de zending overhandigt met medeweten van de schepelingen of de menschen van de plaats; maakt de lasthebber het (dezen) niet duidelijk (dus roept hij ze niet als getuige) dan is hij in gebreke als hij later (den werkelijken schuldeischer) ontmoet (en dus blijkt dat de zending aan een verkeerd persoon is afgedragen); zoo luidt het voorschrift.

## Ten acht en dertigste (artikel 38)

Voorschriften betreffende het verzenden van goederen; zijn het vaste (niet vloeibare) goederen dan moet duidelijk het gewicht worden vastgesteld <sup>5)</sup> of de waarde; zijn het vloeibare zaken

<sup>1)</sup> dus meer betaald aan den schuldeischer dan de schuld bedraagt?

<sup>2)</sup> eigenlijk: dan de soort van den afzender.

<sup>3)</sup> om te betalen?

<sup>4)</sup> oemanat, eig: deposito, toevertrouwd goed.

<sup>5)</sup> Dus de verzender moet het gewicht aan den kapitein mededeelen.

dan moeten ze gemeten worden; zijn het stoffen dan moet de waarde en (of) de soort worden vastgesteld want de gevaren op zee zijn onbeperkt; maakt de afzender (het bovengenoemde) niet duidelijk, dan is hij in gebreke, als de goederen een gevaar Gods overkomt in een anderen (vreemden) haven; wat de wegens een andere oorzaak verloren geraakte (goederen van de zending) betreft, die moeilijk teruggehaald kunnen worden, omdat het niet meer mogelijk is overleg te plegen, wanneer God (de prauw) dan behouden in een haven doet aankomen dan moet de kapitein de weggeraakte goederen na overleg(?) vergoeden of de waarde er van; is de waarde niet bekend dan moet men gezamenlijk (een) behoorlijke (waarde) vaststellen(?) want het is een gezamenlijke schuld; de tjoekai en de vracht moeten volgens de daartoe omtrent bij het bevrachten heerschende gewoonte tot de haven die overeengekomen was, betaald worden, zoo luidt het voorschrift.

#### Ten negen en dertigste (artikel 39)

Voorschriften betreffende zendingen; men zendt iemand uit om een prauw te koopen of men hoopt (dat hij een prauw zal koopen); de lasthebber vaart naar de voorgenomen haven en koopt een prauw als (aangegeven door) den lastgever (dan is alles in orde); (voert hij) de opdracht anders (uit dan overeengekomen is), is de lasthebber in gebreke en moet hij het goud (dat uitgegeven is om de prauw te koopen) vergoeden; heeft hij aan de opdracht niets gewijzigd, dan is de koop wettig, maar (de lasthebber is verplicht), maar hij moet de menschen die met hem teruggaan (in de prauw) op de hoogte stellen van de (gedane) uitgaven en inkomsten; dan is hij niets meer schuldig; wel moet <sup>1)</sup> hij de gedane uitgaven <sup>2)</sup> vergoeden als hij de prauw naar een

<sup>1)</sup> *dapat* is hier onbegrijpelijk, misschien is bedoeld *dipatoet*?

<sup>2)</sup> wederom: *keloear masoek*, doch anders geschreven, maar dezelfde woorden worden dikwijls op verschillende en soms foutieve wijze weergegeven.



anderen haven brengt of haar verhuurt zonder opdracht van den eigenaar, en de prauw verwaarloost of hem laat vervoeren door iemand die over voldoende verstandelijke vermogens beschikt <sup>1)</sup> dan is hij verplicht een naar evenredigheid te bepalen schadevergoeding te geven, omdat hij in gebreke is, zoo luidt het voorschrift.

#### Ten veertigste (artikel 40)

Voorschriften betreffende iemand die uitgezonden wordt en uitvaart; als de lastgever royaal eet d.w.z. als hij eet alsof hij eene ontmoeting heeft met een persoon, met een broer, een kind of zijne echtgenoot, en wanneer de lasthebber de zending aflevert <sup>2)</sup>, is hij <sup>3)</sup> in overtreding en (moet hij) een boete van 5 realen soekoe (betalen); als de lastgever den lasthebber niet voldoende eer bewezen heeft, al is de lasthebber een slaaf, dan nog moet men hem voldoende eer bewijzen, zijn er 3 pakken eten dan moet er één aan den lasthebber gegeven worden, dat is de gewoonte bij het verzenden; degene die belast is met de zending mag de zending opeten als er groote nood is, zoodat er alleen nog maar over levensbehoud wordt overlegd en men niet meer aan goederen kan denken, dan mag de zending worden opgegeten, omdat de honger groot is; dan moet men een gebed om redding reciteren; ontmoet de lasthebber (den lastgever?) dan moet hij mededeeling doen (van het gebeurde), doet hij dat niet dan is hij in overtreding, moet de waarde (van de zending?) betalen en een boete van 5 realen soekoe, zoo luidt het voorschrift.

---

<sup>1)</sup> er staat duidelijk *orang jang ber'akal* is niet bedoeld: *jang tida' ber'akal*? of is de bedoeling: *zelfs* al geeft hij de opdracht aan iemand die over voldoende verstandelijke vermogens beschikt?

<sup>2)</sup> zonder dat hij genoeg te eten heeft gehad?

<sup>3)</sup> de lastgever?

## Ten een en veertigste (artikel 41)

Voorschriften betreffende het laten uitvaren met handelskapitaal onder overeenkomst van winstverdeling, terwijl men een familielid medezendt als vertegenwoordiger en duidelijk de hoeveelheid handelskapitaal in tegenwoordigheid(?) van beiden <sup>1)</sup> wordt vastgesteld of (en) de wapenvoorraad; wanneer men iemand bijstand verleent dient men op twee zaken te letten: 1°. de hulp die men verleent, wordt beschouwd als een schuld aan den vasten wal af te doen, 2°. (men komt overeen) de winst te verdeelen; <sup>2)</sup> er wordt geholpen onder die 2 voorwaarden(?) als men overeenkomt samen uit samen thuis; als God het wil, komt men behouden in de haven, waarheen men bedoelde te gaan, aan en men drijft handel; als de geholpene (even) van het schip af wil gaan is dat geoorloofd, *zelfs als dat overeengekomen is* <sup>3)</sup>, want er is een kapitein om hulp te verleenen want (men bevindt zich in een) handelshaven, is er geen kapitein, pawang of roer-ganger, die men als oudste kan aanstellen(?), mag (de geholpene) niet debarkeeren, doet hij het toch dan moet hij voor dat debarkeeren 5 realen betalen, zoo luidt het voorschrift.

## Ten twee en veertigste (artikel 42)

Voorschriften betreffende een kapitein, die uitgevaren is; hij drijft handel in een haven en (daar) wordt de prauw met de lading aangehouden wegens (veronderstelde) schuld van den kapitein; er zijn personen die beweren op de hoogte te zijn van die

<sup>1)</sup> er staat: atas kedoeanja, zijn dat het familielid en de kapitein?

<sup>2)</sup> Deze transactie is mij niet duidelijk. Is het de bedoeling dat men een familielid als vertegenwoordiger laat meenemen en dat deze dan geholpen wordt of voordat er een schuld, die hij op den vasten wal heeft, wordt betaald of dat deze een aandeel in de winst krijgt?

<sup>3)</sup> mij niet duidelijk! Is de bedoeling: als het uitdrukkelijk bedongen is?

schuld, maar is hun wetenschap <sup>1)</sup>, dan is (hun getuigenis) ongeldig, is hun wetenschap als de opgaande zon dan is ze geldig en moet de schuld betaald worden en is deze te verrekenen met de prauw en de lading; zijn daaronder bezittingen van de schepelingen dan moet de aanhouder ze teruggeven; geeft hij ze niet terug dan heet dit roof en is het land aansprakelijk <sup>2)</sup>, zoo luidt het voorschrift.

### Ten drie en veertigste (artikel 43)

Voorschriften betreffende het laten uitgaan van een prauw met handelskapitaal van dengene die uitzendt <sup>3)</sup>; de kapitein wil naar een bepaald(e) land(plaats) varen en komt op een plaats waar (degene die uitgezonden is <sup>4)</sup> schuld heeft (daar) wacht hij (zoodat) degene die uitgezonden heeft in moeilijkheden verkeert; als het vaststaat dat hij (de kapitein?) goederen van anderen met zich voert, omdat men hem uitgezonden heeft, en wanneer (de aanhouding) eenigen tijd duurt en hij betaalt de helft van de vordering dan blijft de (andere) helft van de vordering en moet hij (geld) zoeken, want het goud van de menschen (dat hij ontvangt dient om te?) betalen; het goud dat hij ontvangt geeft hij (aan de schuldeischers?) en wordt verrekend; als hij wegvaart moet hij met de overblijvende winst van de menschen betalen; heeft hij verlies dan betaalt hij het overblijvende met zijn verlies <sup>5)</sup>; is er iets beschadigd dan moet de prauwvoerder dit evenals het handelskapitaal teruggeven, zoo luidt het voorschrift.

<sup>1)</sup> hier moet een woord staan dat onzeker beteekent.

<sup>2)</sup> eigenlijk: wordt het een schuld van het land.

<sup>3)</sup> jang dilepas, maar bedoeld zal wel zijn jang delepasnja (prahoe); het geheele artikel is mij niet duidelijk.

<sup>4)</sup> of de kapitein?

<sup>5)</sup> Niet duidelijk. Is het de bedoeling dat de goederen, die hij bij zich heeft tot elken prijs verkocht moeten worden en dat uit de opbrengst de schuld voldaan moet worden?



## Ten vier en veertigste (artikel 44)

Voorschriften betreffende het uitzenden van een prauw of van een persoon met handelskapitaal om op een bepaalde plaats handel te drijven; men houdt de handelwaren aan omdat de lastgever een schuld heeft; betaalt de uitgezondene (zonder naar bewijzen te vragen?) dan is hij in gebreke (omdat hij) bewijzen (had moeten) vragen (?) aan degenen die zich (van de goederen) meester gemaakt hebben(?), (en men had hem moeten toestaan om) den schuldenaar te halen; wanneer deze niet wil (komen) is de schuld wettig, en heeft men ten rechte den (uitgezonden) man aangehouden; de (gemaakte) winst moet de lastgever (aan den uitgezondene) uitkeeren; als de bovenbedoelde persoon geen schuld heeft, (als deze) in werkelijkheid al betaald is, en raken (de aangehouden goederen) weg of zijn (ze) opgegeten, dan moet de gene die ze aangehouden heeft ze vergoeden, (en de nog overgebleven?) aangehouden goederen teruggeven, (ze zijn) verkeerdelijk aangehouden en voor die verkeerde handeling moet de aanhouder 5 realen soekoe betalen, en wat het teruggeven van de aangehouden goederen betreft (dat dit moet geschieden maakt dat er ook) een overtreding is gepleegd van de landswetten, waarvoor 10 realen soekoe (als boete moet worden betaald) want iemand die geen schulden heeft, heeft men schuldenaar genoemd, waardoor men den naam van het land in opspraak brengt (eigenlijk: te gronde richt), zoo luidt het voorschrift.

## Ten vijf en veertigste (artikel 45)

Voorschriften betreffende het varen naar een land (plaats) waar men wordt vastgehouden wegens een schuld van één (zijner) hoofden, den havenmeester van de plaats (van herkomst) of den vorst van het land (van herkomst <sup>1</sup>); de aanhouding (moet plaats

<sup>1</sup>) dus wegens een schuld, die één dezer categorieën heeft aan een inwoner in het vreemde land.

hebben) ten overstaan van den havenmeester of de hoofden van het land (de plaats) en het publiek, want aanhouding (heeft plaats wegens) een landsschuld; is het een prauw dan moet de waarde duidelijk vastgesteld worden; is het niet duidelijk als de opkomende zon, dan wordt (de aanhouding) als roof beschouwd, en is (de aanhouder) in gebreke; wat de gewoonte betreft (die men moet volgen) bij de aanhouding (deze is als volgt): den aangehoudene gelast men terug te gaan naar het land van den schuldenaar voorzien van bewijzen of kenteekenen van de hoofden en den havenmeester, (welke) teekenen (moeten dienen) om den eischer (in de gelegenheid te stellen) den schuldenaar te (laten) halen om een ontmoeting tot stand te brengen tusschen beide partijen; wil hij (de schuldenaar) niet gaan, dan (wordt) de schuld (als) vaststaand (beschouwd) en wordt deze betaald met de goederen van de menschen <sup>1)</sup>; staat de schuld aan den aanhouder niet vast, dan worden de goederen aan de menschen (in de prauw) teruggegeven, zijn ze verdwenen dan worden ze vergoed; de fout van den aanhouder wordt dan beboet met 105 realen..... omdat hij schande gebracht heeft over het land; (deze boete) wordt in 2 deelen verdeeld, de helft wordt uitgekeerd aan de(n) eigenaar(s) van de goederen, de helft aan (het) de hoofd(en); is er weinig aangehouden dan volgens de adat weinig <sup>2)</sup> zoo luidt het voorschrift.

Ten zes en veertigste (artikel 46) <sup>3)</sup>

Voorschriften betreffende het uitzenden van een prauw met

<sup>1)</sup> eigenlijk: de goederen van de menschen worden (uit de prauw) naar buiten gebracht.

<sup>2)</sup> Dit beteekent meen ik dat de helft van de boete ponds-ponds gewijze over de eigenaars der aangehouden goederen moet worden verdeeld.

<sup>3)</sup> Zie artikel 41 waaraan dit artikel ongeveer gelijkkluidend is, wel een bewijs voor het onnauwkeurig overschrijven; wat daar gezegd is, geldt ook voor dit artikel.

handelskapitaal onder beding van winstverdeeling; men gelast een broer (familielid) of een zoon als zijn vertegenwoordiger op te treden; de hoeveelheid goederen of wapenvoorraad moet in tegenwoordigheid(?) van beiden duidelijk vastgesteld worden; wanneer men iemand bijstand verleent dient men op twee dingen te letten, de hulp (die men verleent wordt beschouwd als) een schuld op den vasten wal, ten tweede (er moet) een aandeel in de winst (worden) gegeven; er wordt geholpen onder die twee voorwaarden(?), als men overeenkomt samen uit samen thuis; als God het wil, komt men behouden in het land waarheen men bedoelde te gaan en gaat handeldrijven; is het handeldrijven afgeloopen en wil de geholpene van de prauw af gaan, dan mag dit zelfs(!) als het overeengekomen is, want er is een kapitein om hulp te verleenen, want men is in een handelshaven; is er geen kapitein doch slechts een pawang(?) of een roerganger, die men als oudste kan aanstellen, dan krijgt hij geen vergunning om te debarkeeren, doet hij het toch dan moet hij voor dat debarkeeren 5 realen soekoe betalen, zoo luidt het voorschrift.

#### Ten zeven en veertigste (artikel 47)

Voorschriften betreffende het uitzenden van handelskapitaal onder beding van winstverdeeling volgens overeenkomst; men beveelt een broer of zoon als gemachtigde op te treden onder beding van gelijk aandeel in winst of verlies(?); als God het wil komt men behouden in de haven, waarheen men bedoelde te gaan, drijft er handel, en als dit afgeloopen is wil de gemachtigde terugkeeren; de prauwen liggen gereed, de handelswaren, die men wil meenemen, winst en verlies, evenals (het aantal) verkochte goederen, de onderhoudskosten, de havenrechten van de plaats waar men verbleven is(?) moeten genoteerd worden en als er iets is achtergelaten <sup>1)</sup> (omdat de prauwen te vol zijn?) en

<sup>1)</sup> moet dit ook opgeschreven worden.



men brengt veel handelswaren aan dengene die (de prauwen) heeft uitgezonden terug, dan is het achterlaten terecht geschied(?) men komt; is men behouden teruggekeerd dan moet het handelsboek van de meegenomen goederen aan dengene die (de prauwen) heeft uitgezonden worden teruggegeven.....<sup>1)</sup>; zoo luidt het voorschrift.

#### Ten acht en veertigste (artikel 48)

Voorschriften betreffende het uitzenden van een prauw of handelsgoederen die men in handen (van den kapitein?) geeft met een zoon, broer of slaaf die over voldoende verstandelijke vermogens beschikt; behouden komt men in de haven waarop men (bedoelde) af te stevenen; het handeldrijven is geëindigd en men wil terugkeeren; degene die uitgezonden is wil achterblijven en wil de (in consignatie) ontvangen goederen teruggeven aan den vertegenwoordiger van den eigenaar van het handelskapitaal; hij mag niet achterblijven; als hem onheil overkomen is<sup>2)</sup>, of wanneer hij(?) (men) iemand vermoord heeft, waarbij 3 dingen te onderscheiden zijn, 1°. zijn broer heeft iemand vermoord op de plaats, vanwaar (de prauw) is uitgezonden; <sup>2)</sup>. . . . . 3°. degene die de prauw(en) heeft uitgezonden is overeengekomen(?) het handelskapitaal van anderen en van de schepelingen te vergoeden, want het werk van den vertegenwoordiger is straf(?), dan mag hij debarkeeren en achterblijven, maar de ontvangen handelswaren moeten duidelijk genoteerd worden, wat soort en waarde betreft, de (gemaakte) winst of het (geleden) verlies, de uitgaven voor levensonderhoud, alles moet genoteerd worden; de winst<sup>3)</sup> mag hij afzonderen, het (eventueele) verlies

<sup>1)</sup> akan jang tinggalnja is òf overbodig òf er moet nog achterstaan wat er met de achtergelaten goederen moet gebeuren.

<sup>2)</sup> het volgende is mij niet duidelijk.

<sup>3)</sup> die hem toekomt.

moet hij (bij-) betalen, met medeweten van de menschen ter plaatse of de kooplieden (moet hij het) duidelijk maken, zoo luidt het voorschrift.

#### Ten negen en veertigste (artikel 49)

Voorschriften betreffende het uitzenden van handelskapitaal (waarvoor) twee, drie, vier of vijf menschen uitvaren, waarvoor ieder, die het (geld) neemt, een overeenkomst sluit en verantwoordelijk is, de een is geen deelgenoot(?) van den ander . . . . . of winst en verlies (wordt berekend zooals ieder) het overeengekomen is, hoeveel het ook is; hebben ze samen (het kapitaal) genomen, dan worden ze beschouwd als één zonder dat er één uitgesloten wordt(?); zijn (dan) één of drie in gebreke, dan moet degene die terugkeert alles betalen met de winst, want ze mogen niet gescheiden worden; als zij niet (meer) terugkeeren, terwijl er meer (tijd verstreken is) dan overeengekomen is, en de eigenaar van het goud dat uitgegaan is volgt hen, en hij ontmoet (er één of meer, dan mag hij (van de een) het veelvoud eischen <sup>1)</sup>, al is het ook eenigen tijd (geleden?); is er niet meer dan wat aan één persoon verstrekt is(?), is het goud <sup>2)</sup>, dan moet er volgens de adat betaald worden, is het geen goud <sup>2)</sup>, dan mag hij hem gedurende 4 jaren als slaaf in dienst nemen, zoo luidt het voorschrift.

#### Ten vijftigste (artikel 50)

Aangezien ik niet weet wat met *djawat* en *berdjawat* bedoeld wordt, waag ik geen poging om dit artikel te vertalen. Het is vermoedelijk een technische term. In de woordenboeken komt

<sup>1)</sup> Misschien wordt bedoeld dat hij van de één alles mag opeischen wat aan alle personen samen is verstrekt.

<sup>2)</sup> Wat hier bedoeld wordt is mij niet duidelijk. Is bedoeld: als de eigenaar voldoende goud bij den leener aantreft of onvoldoende?

geen passende beteekenis voor. Blijkens het artikel zelf is het een prauw die (ook?) als veerboot gebruikt wordt, maar zijn blijkbaar ook verbale vormen van den stam *djawat*: *berdjawat* (*kan*) en *nemdjawat*. Als de beteekenis hiervan bekend is, is de vertaling gemakkelijk.

En God weet het het beste (wat juist is), andere dan (deze) voorschriften zijn geen voorschriften, doch dat is nieuwlichterij<sup>1)</sup>, en geen wettelijk voorschrift.

*Vraagstuk*, vervolgens (wordt behandeld)

1°. voorschriften betreffende diefstal in een prauw, want (!) deze regelingen worden bewaard door den kapitein, want de kapitein is vorst in de prauw. Een prauw is als een land, er is een roerganger, en een peiler, die de adat vasthouden (die zorgen dat de adat wordt nageleefd), want niemand anders kan overleg plegen aan de hand van de adat in de prauw. Als een slaaf van den kapitein steelt en men bevindt dat hij een kapmes, een dissel of gereedschap van den kapitein heeft gestolen, en men vindt (het bij hem), dan moet men den peiler opdracht geven (den dief) stokslagen te geven bij den windas, want hij heeft de schepelingen (te schande) gemaakt, want niemand anders dan de schepelingen gaan op en af (van het schip) dag en nacht, want (de zorg voor) het gereedschap van den kapitein behoort tot de functie van de schepelingen; als de kapitein (de schepelingen) verbiedt (de prauw te verlaten) is hij onrechtvaardig; iedere kapitein is onrechtvaardig als hij (schepelingen die de prauw willen) verlaten het debarkeeren verbiedt, zoo is het voorschrift.

2°. Voorschriften betreffende diefstal door een slaaf van den kapitein van goederen der schepelingen, zooals kapmessen, dis-

<sup>1)</sup> volgt hierna nog eens de maleische weergave van deze Arabische spreuk.



sels, pennemessen, bundels (kleeren?), en met een kroon(?) versierde (sirih-) kalkdoos; als die gestolen worden, en de kapitein kan ze teruggeven (dan geeft hij ze terug), zijn ze verdwenen, dan moet de kapitein de waarde ervan betalen, de slaaf die gestolen heeft moet in het openbaar afgeranseld worden; is het de slaaf van een ander, dan moet hij zevenmaal in tegenwoordigheid van zijn meester geslagen worden en den kapitein vergiffenis vragen; is het niet duidelijk dat (of: wie) er gestolen is (heeft?), dan moeten de schepelingen gezamenlijk de helft (van de waarde van het weggeraakte) vergoeden, (aangezien) de schepelingen in gebreke zijn (omdat) ze geen toezicht hebben gehouden in de prauw, zoo luidt het voorschrift.

3°. Over diefstal <sup>1)</sup>; de kapitein en de schepelingen moeten de goederen die gestolen zijn verdubbelen, in een haven (gekomen) ziet men (het gestolen goed), en het is duidelijk <sup>2)</sup>, de kapitein neemt het (en hem?) mede; de kapitein (onder) vraagt de schepelingen, en het bewijs wordt hem geleverd, dan geeft hij de goederen aan den eigenaar terug, de dief moet (als straf) voor zijn overtreding drie maal (de waarde) van de gestolen goederen betalen, en wat de boete betreft, de kapitein laat deze door de schepelingen vaststellen (eigenlijk: schatten);  $\frac{1}{3}$  (daarvan) komt aan den kapitein,  $\frac{1}{3}$  aan den bestolene en  $\frac{1}{3}$  aan de schepelingen, want zij zijn belast met het bewaken van alle goederen in de prauw, zij zijn voor alles goed of slecht, nacht en dag verantwoordelijk, zoo luidt het voorschrift.

13° <sup>3)</sup>. Voorschriften betreffende in bewaring geven (van

<sup>1)</sup> Men zou kunnen lezen: ketjoerian nachoda, dus dat de kapitein is bestolen, maar uit het vervolg blijkt dat dit niet het geval is. Overigens is het Maleisch abacadabra!

<sup>2)</sup> wie het gedaan heeft?

<sup>3)</sup> Hier worden dus 9 punten overgeslagen, vermoedelijk een vergissing van den afschrijver.

goederen) door schepelingen of anderen (vreemden) aan den kapitein; (stel dat) de schepelingen panden in hun bezit hebben, zooals gouden voorwerpen, kisten met (voor hen) onbekenden inhoud, en zij leggen die in den voorraadkamer <sup>1)</sup>, terwijl de sleutel (van de bewaarde kisten en koffers) bij den eigenaar berust; op het oogenblik dat de eigenaar (der koffers of kisten) opent, blijken (de) goederen verdwenen te zijn uit den voorraadkamer, zooals goud, zilver of kleeren, of (andere) voorwerpen van waarde; de voorraadkamer is als een afgesloten ruimte <sup>2)</sup> te beschouwen; als men binnenkomt en de goederen in de kist of in de voorraadkamer (? of koffer) zijn verdwenen, dan moet er een onderzoek ingesteld worden (en wanneer dan blijkt) dat iemand (de goederen) . . . . . heeft opgegeten moet hij veroordeeld worden volgens de door den vorst in het land vastgestelde regelen; is het niet . . . . . dan moet hij veroordeeld worden tot . . . . . ; en . . . . . ; heeft hij de goederen opgegeten, dan moeten deze als verloren worden beschouwd (dus er is geen recht op schadevergoeding) want de sleutel berustte bij den eigenaar terwijl degene, die de goederen in bewaring gegeven heeft ook nog in gebreke is omdat hij den inhoud (van de kist) niet duidelijk (van te voren) bekend gesteld heeft, zoo luidt het voorschrift.

14°. Voorschriften betreffende het op een helling zetten (na een afgeloopen reis) van een prauw; de kapitein moet daaromtrent overleg plegen met alle functionarissen en schepelingen; ligt de prauw op de helling, dan moet hij bevelen het tuig op te bergen en als er iets niet in orde is (eigenlijk: verkeerd is) moet hij de schepelingen bevelen dat te herstellen; willen zij het niet herstellen, dan zijn de schepelingen in overtreding; valt de prauw (dan) van de helling en wordt ze vernietigd, dan moeten ze gezamenlijk de helft van de waarde betalen; als niemand wil, omdat

<sup>1)</sup> afgeschoten gedeelte van het ruim.

<sup>2)</sup> Dit zal wel de bedoeling zijn.

ze onverschillig zijn, of omdat het werk te moeilijk is, en het niet billijk is (ze dit werk) toe te maken(?) heet het force majeure; is het wegens onverschilligheid of wegens een ander werk (dat ze willen doen?) of wegens vermoeidheid (stijfheid), dan zijn ze verplicht om het op de helling zetten (door anderen?) vijf soekoe te betalen, is het een kleine prauw dan 5 tali (150 duiten) de functionarissen hebben (in een dergelijk geval)  $2\frac{1}{2}$  realen te betalen, en als het een groote prauw is 5 . . . . . dan zijn alle schepelingen en functionarissen ontheven van (hun verbintenis met) de prauw, zoo luidt het voorschrift.

15°. Voorschriften betreffende het lossen van de lading; voor het maken van stapels(?) of het leenen (huren?) van een huis (om de goederen in te bewaren?) moet de kapitein overleg plegen met de schepelingen; pleegt hij geen overleg en beveelt hij zonder meer de goederen te lossen of ze in zijn woning te bewaren, zonder dat hij opdracht geeft ze te bewaren, en worden ze dan gestolen, dan moeten de goederen als verloren worden beschouwd (dus dan zijn de schepelingen niet verantwoordelijk) als ze niet verpakt zijn <sup>1)</sup>, de dief wordt gestraft volgens (de regelingen van) den vorst in het land, zoo luidt het voorschrift.

16°. Voorschriften betreffende den kapitein <sup>2)</sup>; het elkaar wederkeerig hulp verleen en bij allen arbeid dien de kapitein hen opdraagt voordat de prauw in (een veilige) ligplaats is aangekomen; als er gereedschap van den kapitein, bezittingen van de schepelingen of van den kapitein of ingenomen lading weg-raakt dan (moet er gehandeld worden) volgens de regelingen van den vorst in het land, als de kapitein en de (andere) functionarissen in de prauw waren (tijdens het wegraken); als de kapitein de (andere) functionarissen (alleen) heeft achtergelaten,

---

<sup>1)</sup> Dit is mij niet duidelijk.

<sup>2)</sup> Moet dit niet zijn: schepelingen?



is de kapitein in gebreke, en is een (eventueel aan die functionarissen opgelegde?) straf onwettig, want die functionarissen hadden het beheer in plaats van den kapitein <sup>1)</sup>, als er iets gebeurt moet aldus beslist worden <sup>1)</sup>; als de prauw reeds stevig(?) op de helling staat, en er sterft iemand bij het helpen, dan wordt dit een schuld op den vasten wal en is hij bevrijd van de gevaren van de prauw <sup>1)</sup>.

17°. Voorschriften betreffende een prauw die op een helling staat, terwijl het tuig bewaard is; als de prauw een kapitein heeft, zijn de schepelingen ontslagen (van alle verdere verantwoordelijkheid?); is het een prahoe berdjawat <sup>2)</sup>, dan moet die teruggegeven worden met de huur of pacht, omdat de prijs (van te voren) bepaald is (?), dan is de vervoerder ontslagen (van zijn verantwoordelijkheid); als hij de huur of pacht niet (tegelijker tijd met het teruggeven van de prauw?) voldoet, en de prauw gaat te gronde, dan moet die als het mogelijk is hersteld worden (door den huurder?), kan dat niet dan moet hij de helft van de waarde betalen want beiden (huurder en eigenaar?) zijn in gebreke, (maar zij hebben het) niet gewild (?) <sup>3)</sup>, zoo luidt het voorschrift.

18°. Voorschriften betreffende den kapitein en de schepelingen, terwijl de prauw al op de helling staat op een bepaalde plaats; de kapitein geeft opdracht het beschadigde(?) te herstellen en om (de prauw) te bewaken (voor het geval) er (wind) opsteekt, want de gevaren zijn onbepaald in aantal; als (de schepelingen) niet doen wat de kapitein bevolen heeft en ze onverschillig zijn, of onwetend (doen?) of omdat ze stijf (vermoed?) zijn of om eenige (andere) reden niet opletten en ..... goederen ge-

<sup>1)</sup> Mij niet duidelijk.

<sup>2)</sup> Zie aangeteekende bij artikel 50.

<sup>3)</sup> Zonder opzet?

stolen van den kapitein of van de schepelingen, die de wacht houden, zijn ze niet in overtreding <sup>1)</sup> (maar) de wakers moeten de helft (van de waarde) betalen, omdat (de goederen ten gevolge van hun) in gebreke zijn, zijn verdwenen, de helft (wordt beschouwd als te zijn verdwenen) door Gods wil, zoo luidt het voorschrift.

19°. Voorschriften betreffende bewaargeving van goud en zilver aan personen, die de beschikking hebben over een kist(koffer) of een bureau (brandkast?); nu gebeurt door Gods wil het ongeluk dat de goederen verloren gaan, terwijl het duidelijk is dat dit tengevolge van trouweloosheid is geschied, dan moet de (geheele schade) vergoed worden; (is het) niet (duidelijk dat) gestolen is, en dat er trouweloosheid in het spel is en het in bewaring gegevene raakt verloren, dan de helft van de geschatte waarde (door den bewaarnemer betaald worden) en de helft wordt als verloren beschouwd, omdat beiden in gebreke zijn, zoo luidt het voorschrift.

20°. Voorschriften betreffende bewaargeving van goederen, zooals goud, zilver, kleeren, kerissen, zwaarden of (andere) waardevolle (er staat: goede) voorwerpen, omdat (men zich) in onheil (bevindt?); men behoort duidelijk de soort, den vorm en het gewicht vast te stellen; gebeurt dat niet dan zijn zoowel de bewaargever als de bewaarnemer in gebreke; worden ze gestolen tezamen met de goederen (van den bewaarnemer) of komt men in krijgsgevangenschap (worden ze buit gemaakt) of worden ze geroofd, dan (ontstaat er) geen geldschuld (bij den bewaarnemer aan den bewaargever), of raken ze beschadigd zonder dat (de bewaarnemer) in gebreke is (dan behoeft hij niets te vergoeden) (en worden ze als) verloren (beschouwd) zonder meer; (raken ze verloren) omdat (de bewaarnemer ze) niet opgeborgen heeft of

<sup>1)</sup> ? dus ze worden niet gestraft?

omdat hij ze tegen loon door een ander (heeft laten bewaren) of omdat hij zijn slaaf, die . . . . . voldoende verstandelijke vermogens bezit, heeft laten bewaren, (dan heeft) die handeling (ten gevolge) dat (de goederen) vergoed (moeten worden) omdat de bewaarnemer in gebreke is, zoo luidt het voorschrift.

21°. Voorschriften betreffende bewaargeving aan een slaaf, die de vertrouwde is van zijn meester; raken de in bewaring gegeven goederen verloren zonder dat hij (de slaaf) in gebreke is, dan moet hij ze vergoeden of de waarde betalen, worden ze betaald dan is het geldig dat dit met goud van zijn meester geschiedt, want hij is de vertrouwde van den meester, zoo luidt het voorschrift <sup>1)</sup>.

22°. Voorschriften betreffende bewaargeving aan een slaaf die nog geen vertrouwde van zijn meester is, op het tijdstip dat hij de goederen in bewaring heeft, de inbewaarneming is wettig (als de meester er van af weet); is de meester niet op de hoogte dan wordt de bewaargeving niet als wettig beschouwd <sup>2)</sup>; geeft men goederen in bewaring aan een minderjarige met medeweten van zijn (meerderjarigen) broer of ouders, dan is de bewaargeving wettig, (eveneens) als (men goederen in bewaring geeft) aan een vrouw of echtgenoot van iemand in de prauw, met medeweten van den echtgenoot, dan is de bewaargeving wettig; of (wanneer men goederen in bewaring geeft) aan de bijzit(!) van den kapitein met medeweten van den kapitein, dan is de bewaargeving wettig; geschiedt het niet aldus, dan (is de bewaargeving) niet geldig en (als men dan zegt de goederen) niet

---

<sup>1)</sup> De bedoeling is blijkbaar, dat de meester in dit geval verantwoordelijk is voor de betaling der schadevergoeding.

<sup>2)</sup> Dus: raken de goederen weg, dan heeft de eigenaar geenerlei verhaal.



te kennen <sup>1)</sup>, wordt het beschouwd als een in gebreke zijn (van den bewaargever), zoo luidt het voorschrift.

23°. Voorschriften betreffende bewaargeving (aan een slaaf?) zonder medeweten van den meester, of een kind zonder medeweten van ouders of broer, of aan een vrouw zonder medeweten van den echtgenoot, (dan is de bewaargever) in gebreke. Komt er een ramp (sc. raken de goederen verloren), dat ontstaat er geen geldschuld van den bewaarnemer; geeft men goederen in bewaring aan een idioot(?) of krankzinnige, dan is dit geen wettige bewaargeving <sup>2)</sup>; Wanneer hij (de krankzinnige) ze vermengt(?) met de goederen van anderen en als er dan vergissingen ontstaan omdat hij ze verward heeft, heeft de bewaargever de schuld van die vergissing, omdat hij in gebreke is, want bewaargeving veronderstelt verstand bij den bewaarnemer, zoo luiden de voorschriften omtrent bewaargeving in een prauw.

24°. Voorschriften betreffende bewaargeving van sampan. Geeft men een sampan in bewaring dan moet men die stevig vastbinden en (of) op het droge trekken; de bewaarnemer moet de bewaargeving zien, *en er moet een duidelijk verzoek om bewaarneming gedaan worden* <sup>3)</sup>.

Als dit niet gebeurt, en (de bewaarnemer) ziet (de bewaargeving) niet, dan zijn beide in gebreke; als (de bewaarnemer) gezien heeft, dat (de sampan) vastgebonden of *duidelijk* op het droge getrokken is, is de bewaargeving wettig; raakt (de sampan) verloren tengevolge van een ernstigen noodtoestand, of door

---

<sup>1)</sup> Zoo meen ik; tiada dikenal te moeten weergeven. Dus men ont- kent de bewaarneming.

<sup>2)</sup> Wat hier volgt berust op gissing.

<sup>3)</sup> Deze vertaling berust op gissing. Maar ik vermoed dat de be- doeling is dat de bewaargever het verzoek doet en de bewaarnemer uitdrukkelijk dat verzoek inwilligt.

groote golven of door een vijand of omdat ..... menschen vechten of door wilde dieren .....

Hier eindigt de eigenlijke tekst.

De vertaling van het in Arabische en Latijnsche karakters volgende (door gestreepte) stuk luidt:

In het jaar 1262 (H<sub>4</sub> — dus 1846 Chr. jaartelling), beëindigd op Dinsdag van de maand Radjab.

Beëindigd op Dinsdag in de maand April (?), was ik met schrijven klaar, in die (maand) heb ik het geschreven.

Zijn de hier in dit handschrift gegeven regelen van handels- en zeerecht antérieur aan de Amana-Gappa codex? De afschrijver stelt zijn afschrift als gedaan in 1846. Dit zegt natuurlijk niets voor de tijdsbepaling van de regelen zelf.

De uitgewerktheid der regelen is reden te veronderstellen dat deze regelen uit veel lateren tijd dateeren dan die, welke in de bij Pardessus vermelde codices, te vinden zijn.

Ook het feit dat van geene verdeling in bak- en stuurboord der schepen, met eigen officieren voor die deelen, meer sprake is toont aan, dat de grootte van het charter belangrijk is afgenomen. Deze afname kan alléén verklaard worden, door dat de bevaren zeeën een groot charter niet meer noodzakelijk maken, zoodat deze regelen moeten slaan op de kustvaart in het Maleische woongebied. Deze teruggang van de Maleische zeevaart van groote vaart op kustvaart is een gevolg van de uitoefening der grootevaart door de, in dat gebied zich gevestigd hebbende, West-Europeesche, moderne, dus mechanisch voortbewogen, zeevaart.<sup>1)</sup> De dateering van deze regelen, moet dan ook m.i. niet vóór het einde van de 18e eeuw gesteld worden <sup>2)</sup>.

<sup>1)</sup> Als gevolg mede van de politieke inbezitneming door West-Europeesche machten van de oeverlanden van Straat Malakka.

<sup>2)</sup> De eenigst overgebleven buiten-archipel zeevaart, welke als

Mij lijken ze dan ook van jongeren datum te zijn dan de regelen in de Amana-Gappa codex en kunnen deze regelen reeds daarom de Amana-Gappa regelen niet beïnvloed hebben. Maar ook een oppervlakkige beschouwing toont reeds het zeer beperkte deel van het handels- en zeerecht aan, waarop deze Maleische regelen betrekking hebben, waarbuiten de Amana-Gappa regelen vër uitgaan.

Interessant zijn deze regelen echter zeker, ze zijn uitgewerkter dan de oude Maleische regelen, maar nog niet zóó uitgewerkt als de thans geldende Zuid-Celebes regelen welke later zullen volgen.

De eerste vijftig artikelen, waarvan getuigd wordt dat daar buiten geene andere bepalingen bestaan, worden dadelijk gevolgd door 24 vraagstukken waarvan dan 9 zijn weggelaten. Deze zgn. vraagstukken nu worden echter ook onmiddellijk voorschriften genoemd en zijn dat dan ook in wezen.

Merkwaardig is, behalve het vervallen der bak- en stuurboord indeeling der schepen, hetgeen reeds vermeld werd, dat ook de namen van kapitein en officieren zich aangepast hebben bij de ook in Zuid-Celebes in de 17e eeuw en thans nog in den geheelen archipel gangbare benamingen. Het woord „Pawang” voor schipper en stuurman wordt in Zuid-Celebes niet gebruikt, in Sumatra echter wel.

De bastonnades en andere zwaardere lijfstraffen uit de oude Maleische zeerechteregelelen zijn in deze regelen verdwenen; alléén worden bastonnades nog maar bedreigd als straffen tegen diefstal en dan alléén wanneer slaven de dieven zijn.

Ook de zedendelicten worden niet meer behandeld, wat wel mede oorzaak zal gevonden hebben in de kustvaart, waardoor

---

zeilvaart nog in den Indischen archipel voorkomt, is de Chineesche zeilvaart, welke met jonken uitgeoefend wordt. De Zuid-Chineesche zee laat geen vaart met klein charter toe, waarom de jonken dan ook zooveel grooter zijn dan de zeilprauwen in onzen archipel.



lang verblijf op schepen, zonder landverkeer der opvarenden, tot het verleden behoorde.

Hoewel de kapitein nog de vorst op zijn schip genoemd wordt, treft de typische Maleische mentaliteit van „het moefakat” in deze regelen wel sterk. Telkens is het weer dat de kapitein met de schepelingen overleg moet plegen en van het al of niet overleg plegen hangt de verantwoordelijkheid van den kapitein voor zijne beslissingen vaak af. De commende neemt nog een zeer groote plaats in — zie de artikelen 9, 16, 22, 28, 36 (huur?), 41 (met vertegenwoordiger van den lastgever aan boord) 46, 47, 48 en 49 — terwijl ook de bewaargeving en lastgeving, welke aan de commende aansluiten, goed vertegenwoordigd zijn — zie de artikelen 10, 37, 38, 39, 40 en de vraagstukken 13, 19, 20, 21, 22, 23 en 24.

Voorals de vraagstukken 19 tot en met 24 zijn interessant waar het gaat om bewaargeving aan niet volledig handelingsbevoegden. Aardig is dat bij idioten en krankzinnigen het dement zijn op zichzelf reeds als verhindering van het geldig zijn der overeenkomst genoemd wordt en niet als in het Westersch recht de daaruit voortgevloeide ontbreking van de wilsovereenkomst.

De vrachtovereenkomsten zijn bij de artikelen 3, 11, 17, 23 (reischarter) beschreven. De artikelen 1 en 2 handelen over ondergang der prauw, de wijze van vergoeding der geleden schade aan schip en lading bij aantoonbare schuld van het scheepspersoneel.

De artikelen 4, 12, 13, regelen de verantwoordelijkheid van den kapitein voor ongelukken bij bevolen arbeid aan de opvarenden overkomen.

De artikelen 6, 7, 8 en 14 handelen over het beladen van de prauw en de verantwoordelijkheid voor de gevolgen van slecht laden.

De artikelen 18, 19, 20 en 29 behandelen de rechten en verplichtingen van den kapitein.

Berging neemt niet veel aandacht in beslag; artikel 15 alléén behandelt dit onderwerp en dan nog slechts voor kleine afgedreven sampans.

Het voor schuld in vreemde havens in beslag nemen van schepen en lading schijnt te zijn voorgekomen; althans de artikelen 42, 43, 44, 45 en ook het onduidelijke artikel 26 handelen hierover. Het beslag schijnt door verwijdering van het roer (artikel 26) door den havenmeester gelegd te worden!

Ook de verplichtingen van den kapitein en de andere opvarenden — na aankomst in de thuishaven, ten opzichte van het beheer van schip en lading worden vrij uitvoerig behandeld en verdienen onze aandacht; zie de artikelen 24, 25, 27 en de vraagstukken 14, 15, 17 en 18.

Terwijl vraagstuk 16 de verantwoordelijkheid regelt, voor de, op de reis, vóór de terugkomst in de thuishaven, weggeraakte zaken van de opvarenden.

Artikel 21 regelt de boedelzorg van door aan boord overleden opvarenden nagelaten boedels; waar artikel 31 datzelfde nog voor de boedel van een overleden kapitein afzonderlijk regelt; hetgeen begrijpelijk is, daar hij behalve schipper nog hoofd van de handelonderneming ook is.

Artikel 30 regelt de betaling der in- en uitvoerrechten door de opvarenden. De loonsovereenkomsten met den kapitein, wanneer de reeders in loon lieten varen, regelen de artikelen 32, 33 en 34. De beide laatste artikelen zijn zeer interessant waar hier van vloot-varen sprake is, en de kapitein bedoeld wordt te zijn de admiraal van de vloot.

Het artikel 35 regelt bij huur van prauwen, de reparatie en vervangingskosten van scheepsonderdeelen en wie voor die kosten aansprakelijk zijn. Ten slotte wordt in de vraagstukken 1, 2 en 3 diefstal aan boord door slaven-schepelingen en de daarop staande straffen behandeld.

Deze samenvatting der voorschriften toont reeds aan, hetgeen een nadere bestudeering sterker doet uitkomen, dat deze codex zeker niet nauw verwant is aan de Amana-Gappa codex, of-

schoon de gedachtenwereld in den Archipel en vooral de nooden en behoeften der kustvaart in dat gebied, uit den aard der zaak zeer vele overeenkomstige behoeften aan regelingen van dezelfde strekking, gegeven hebben.

De Amana-Gappa codex is veel rijker aan gedachten en regelingen en toont een veel uitgebreider veld van handels- en zee-recht regelingen, hetgeen reeds gemakkelijk te verklaren is uit het feit, dat dit volk, het meest handeldrijvend en zeevarend volk in onzen archipel, uit den aard der zaak aan een rijker handels- en zee-recht behoefte had.

Wij kunnen dus het oordeel van Raffles, waarbij wij ons reeds eerder aansloten handhaven, ook na kennismeming van deze voorgaande Maleische codex.

De Amana-Gappa codex schijnt nog steeds, ook na bestudeering van alle bekende Maleische codices, handelende over handels- en zee-recht — vele autochtone kernen te bevatten. Van een Zuid-Celebes handels- en zee-recht mag dus ongetwijfeld gesproken worden.

### C. PUBLICATIES OVER HANDELS- EN ZEERECHTREGELEN IN HET ADATRECHT VAN NED.-INDIË NA 1672

Het lijkt thans noodig, alvorens het Zuid-Celebes handels- en zee-recht van het hedendaagsche tijdperk in oogenschouw te nemen, na te gaan welke publicaties over dat zee- en handelsrecht tusschen 1676 en heden het licht zagen.

Het is teleurstellend te ontwaren, dat er zoo goed als niets daarover gepubliceerd werd. Op de vingers van één hand zijn deze geschriften te tellen, en de kwaliteit maakt hier zeker de kwantiteit niet goed, want zondert men de studie van Dr. Matthes uit, dan is wat er het licht zag in deze materie niet zeer belangrijk.

In de adatrechtbundels treffen wij dan aan in bundel XXXVI blz. 244 e.v. sara-certificaten en tripang-vischvaart-contracten



uit Zuid-Celebes. De voorwaarden, in 9 artikelen opgenomen, zijn blijkbaar standaardvoorwaarden voor zulke overeenkomsten. Ze worden ook aangetroffen in een overeenkomst door Mr. I. A. Nederburgh in Wet en Adat (1896—1898) III blz. 48—54 gepubliceerd. De schrijver voorzag die uitgave van aantekeningen en vergeleek een en ander met een contract uit 1851, welk stuk werd overgenomen in Adatrechtbundel XVII blz. 145—149.

De overeenkomst werd schriftelijk vastgelegd. Ze werd gesloten door iemand, die het schip uitrustte (reeder) eenerzijds en den gezagvoerder benevens alle opvarenden anderzijds.

Voorschotten werden verstrekt aan alle opvarenden die daarvoor in het contract moesten quitteeren.

Behalve door partijen is het stuk medege teekend door een tolk; door den kapitein der Makssaren, (een Makassaarsch kampong-hoofd ter hoofdplaats Makasser, die den rang heeft van district-hoofd), één dus door het Europeesch gezag benoemd bestuurs-ambtenaar en door den havenmeester van Makasser geregistreerd, ten bewijze dat de onderteekening te zijnen kantore plaats had. Voor de reederij d.i. eigenaar benevens uitruster, welke niet dezelfde persoon behoeven te zijn, teekent alléén de uitruster en voor alle opvarenden alléén de gezagvoerder.

artikel 1 behandelt de winst en verliesdeeling.

artikel 2 bepaalt het verliesverhaal.

artikel 3 bepaalt, dat bij desertie na ontvangst van een voorschot, een boete wordt opgelegd ter grootte van het voorschot, zoodat de deserteur dan geacht wordt een voorschot te hebben genoten ter grootte van het dubbele bedrag, dat hem als werkelijk voorschot werd ter hand gesteld.

artikel 4 bepaalt hoe gehandeld wordt als het voorschot niet geheel is afbetaald.

artikel 5 bepaalt hoe gehandeld dient te worden bij overlijden van den voorschotnemer, alvorens het voorschot geheel is afbetaald en wie daarvoor verantwoordelijk is.

artikel 6 handelt over buitengewone gevallen, welke zich op de reis voordoen kunnen (ongelukken, overlijden van den poeng-gawa enz.)

artikel 7 verbod van verkoop der opbrengst van eigen vangst der bemanning alvorens de reis beëindigd is. Is de reis beëindigd en heeft de bemanning zelf tripang gevischt en verzameld, dan mag die tripang verkocht worden. Het is eigenaardig dat geen straf op overtreding bedongen wordt, al kan uiteraard de contractbreuk steeds aan het oordeel van den rechter worden onderworpen.

artikel 8. Verkoop van de opbrengst van de reis kan alléén met onderling goedvinden van uitruister, gezagvoerder en opvarenden plaats hebben. Zijn beide laatsten niet verschenen doch behoorlijk opgeroepen, dan is de uitruister bevoegd zelf en alleen tot verkoop over te gaan.

artikel 9. Het voorschot kan teruggevorderd worden ook als de reis niet doorgaat.

Ziehier in het kort deze overeenkomsten. Veel handels- en zee-recht bevatten ze zeker niet. De aantekeningen van Mr. I. A. Nederburgh zijn zeer verhelderend en interessant, maar ook die bevatten geen handels- en zee-recht zooals wij dit thans zoeken.

Leupe geeft in het tijdschrift voor Ned.-Indië 1849 5e aflevering blz. 305 e.v. eene vertaling van het wetboek voor zeevarenden van het Koninkrijk Makasser en Boegie op het eiland Celebes; te vinden in het reeds eerder besproken werk van Pardessus. Wij kunnen deze vertaling dus thans gevoegelijk onbesproken laten.

Ook het adatrecht der inlanders in de jurisprudentie 1912—1923 door Mr. J. C. van der Meulen en hetzelfde werk door Mr. K. L. J. Enthoven voor latere jaren bewerkt, geven ons niets van wat wij zoeken.

In Koloniale Studiën 1e jaargang blz. 107 e.v. is eene publicatie te vinden van L. van Vuuren getiteld „de Prauwvaart van Cele-

bes". De titel doet meer verwachten dan het artikel geeft n.m. eene vrij summiere beschrijving van de prauwvaart van één der Mandarsche landschappen. Een wel zeer beperkt deel dus van de prauwvaart van Celebes. En ook de inhoud is zeer oppervlakkig gehouden en beschrijft twee handelsroutes dier Pemboeang prauwvaart. Hier is een huurovereenkomst aangestipt tusschen den eigenaar van de prauw tevens geldschieder enerzijds en den gezagvoerder benevens de bemanning anderzijds. Ieder der opvarenden deelt in het voorschot en krijgt voor de daarvoor ingekochte handelsgoederen een gelijk deel der laadruimte. De gezagvoerder krijgt een dubbel aandeel van dat van een gewonen opvarende. De gezagvoerder houdt van alle handelsmutaties boek. De eigenaar ontvangt als huur vijf ten honderd van alle ontvangen gelden zoowel door den gezagvoerder als door de bemanning. De geldschieder ontvangt de helft van de winst door de bemanning besomd en een kwart van de winst door den gezagvoerder verkregen. Ook is eene verdeeling mogelijk die 3% als prauwhuur vergt en dat wel alléén voor de heenlading; de retourlading zou dan vrij zijn. Verder zoude dan de winstverdeeling zijn:  $\frac{2}{3}$  voor den eigenaar;  $\frac{2}{9}$  voor den gezagvoerder;  $\frac{2}{7}$  voor den djoeroe-moedi en  $\frac{1}{27}$  voor den djoeroebatoe.

L ? Het best worden wij nog ingelicht door den controleur H. J. Frederici in een artikel, getiteld Bonisch zeerecht, Koloniaal Tijdschrift September 1931 20ste jaargang No. 5 blz. 490 e.v. De heer Frederici geeft een duidelijk overzicht omtrent de winstverdeling bij de prauwvaart in Boné.

Waar volgens den schrijver in feite de Bonier geen vrachtvaarder zou zijn, doch zelf eigenaar van schip en goederen ofwel als lasthebber van anderen optreedt (commenda), daar onderscheidt hij als partijen bij scheepvaartovereenkomsten in Boné:

1. de eigenaar van het schip,
2. de verstrekker van het handelskapitaal in geld of goederen,

L titel leest: *particuleren over adat en adat -  
recht bij de Bonische prauwvaart*



3. de kapitein (anakoda)

4. de bemanning (sawis)

De gangbare winstverdeeling tusschen deze belanghebbenden wordt dan door vele voorbeelden toegelicht. In het algemeen zou de winstdeeling als volgt zijn geregeld: Voor de bemanning steeds 50% van de winst; voor den kapitein, die steeds als matroos met de bemanning mededeelt, voor den scheepseigenaar en voor den kapitaalverstrekker ieder  $\frac{1}{6}$  van de winst. Ook de beide laatste categorieën van personen kunnen met de bemanning mededeelen in het der bemanning toekomende halve deel van de winst, wanneer zij ook medegereisd hebben en als zoodanig deel hebben uitgemaakt van de équipage. De helft van de winst, welke bestemd is voor de opvarenden heet „atawa sawi”. De andere helft heet „tawa” of „sima” ook wel „sewa lopi” (tawa = deel; sima = vracht; sewa = huur; lopi = vaartuig.)

Allerlei afwijkingen doen zich voor, en verschillende dezer afwijkingen geeft de schrijver dan ook te onzer kennisneming.

Voor het zeldzame geval van vrachtvaart beoefening wordt opgegeven dat  $\frac{2}{3}$  van de vracht, na aftrek van de leeftocht voor de bemanning, aan de opvarenden komt. Het resterende  $\frac{1}{3}$  deel van de vracht weder verminderd met het daarop rustende deel van de leeftocht wordt in drieën verdeeld,  $\frac{1}{3}$  gaat naar den kapitein en  $\frac{2}{3}$  gaat naar den scheepseigenaar. De kapitein krijgt steeds mede een aandeel als de andere opvarenden en ook de eigenaar verkrijgt zulks wanneer hij de reis medemaakt.

Ten opzichte van verlies en averij geldt als regel dat het verlies hoofdelijk omgeslagen wordt over de opvarenden. Hebben echter scheepseigenaren en kapitaalverstrekkers den wensch te kennen gegeven te worden beschouwd als een of meer matrozen, dan dragen zij naar evenredigheid bij in het verlies.

De onkosten aan het schip en de zeilen ten koste gelegd komen ten laste van den eigenaar, ook het daaraan te leiden verlies.

Gaan schip en goederen verloren — dan wordt het verlies van

het schip door den eigenaar gedragen — het verlies der goederen ook voor  $\frac{1}{3}$  door den eigenaar van de goederen en voor  $\frac{2}{3}$  door de opvarenden. Is echter de schipper schuldig aan de averij of de schipbreuk, dan draagt hij alle schade aan schip en goederen, ook rust op hem de verplichting van terugbetaling van de reeds betaalde vracht. Ook hier doen zich plaatselijke afwijkingen in deze regelingen voor.

Wat de scheepstucht betreft is ieder der opvarenden volstreckte gehoorzaamheid aan den schipper verschuldigd.

Bij drossen verbeurt de schepeling gewoonlijk zijn aandeel in de winst en dient eene boete (langga lopi) te betalen. Deze boete bedraagt van 8 tot 10 realen (f. 16—f. 20). Wordt deze boete, die gewoonlijk aan den schipper ten goede komt, bij opvatting dadelijk of wel bij het heengaan van het schip voldaan, dan krijgt hij gewoonlijk de helft van zijn winstaandeel van het deel der reis, dat hij meemaakte. De andere helft wordt aan zijne familie bij thuiskomst van het schip ter hand gesteld. Het verlies moet de gedroste steeds mede betalen.

Bij diefstal, die weinig voorkomt, is de straf teruggave of vergoeding van het gestolene en verwijdering van het schip.

De schipper regelt een en ander geheel buiten hoofden en politie om. Is de dader niet te vinden dan wordt het verlies van geld of goed hoofdelijk omgeslagen over de opvarenden, als het den schipper geldt; geldt het een der opvarenden dan vergoedt de schipper het verlies.

Bij verwondingen wordt wel aangifte gedaan aan hoofden en politie. Bij weerwraak aan boord op eene verwonding gevolgd, wordt de zaak wel eens als afgedaan beschouwd. Bij kleine onschuldige vechtpartijen wordt met goedkeuring van partijen, de berechting wel overgelaten aan den schipper.

Bij overlijden van een schepeling moet de schipper terugkeeren; zet hij de reis toch voort, zoo moet het volle aandeel van

den overledene in de winst, aan de nagelaten echtgenoot of de nagelaten ouders uitbetaald worden.

Verder geeft de heer Frederici zeer interessante regels voor het scheepvaartverkeer op de rivieren — de reedes en de zee, waardoor de schuldvraag beslist en de vergoedingseisch geregeld kan worden. Ook wordt medegedeeld dat verpanding van schepen niet voorkomt; wel verkoop en verhuur, doch hoe deze geregeld zijn wordt niet gemeld.

Na eenige oude heffingen genoemd te hebben, besluit het artikel met mededeelingen van magische handelingen, die wel zeer belangrijk zijn uit een volkenkundig oogpunt, maar voor het adatrecht geen belang hebben.

Tenslotte vermeld ik nog de publicatie van Dr. C. Nootboom, getiteld: „Vaartuigen van Ende” in het tijdschrift voor Indische Taal-, Land- en Volkenkunde deel LXXVI jaargang 1936 afl. 1, waarin enkele gegevens ook op adatrechtelijk gebied voorkomen, maar die voor deze studie van geen groot belang zijn.

Men ziet het, de oogst is gering, wat te betreuren valt, daar anders de overgang van het zeerecht en handelsrecht van Amana-Gappa tot het thans van kracht zijnde adatrecht ter zake beter te volgen ware geweest.

Met het bovenstaande moeten wij noodgedwongen thans wel volstaan en overgaan tot het beschrijven van het heden in Zuid-Celebes geldende adatrecht inzake het handels- en zeerecht.

---



### HOOFDSTUK III

Eene bespreking van de Amana-Gappa codex is, zonder behandeling van den invloed, die daarvan is uitgegaan op het heden ten dage geldende handels- en zeerecht, zeker niet geheel volledig te noemen. Reeds in hoofdstuk I werd medegedeeld, dat ook thans nog, in het algemeen, op het gebied van handels- en zeerecht in den Zuid-Celebes rechtskring, als materieel recht, de adat van kracht is.

Weliswaar zijn de bepalingen van den IVen titel van Boek II Koophandel over „het huren van scheepsvolk, derselver regten en verplichtingen” voor geheel Nederlandsch-Indië bij Stbl. 1873 no. 119 op de Oosterlingen van toepassing verklaard, doch alléén voorzoover dit betreft de Inlandsche schepelingen varende op schepen op Europeesche wijze getuigd.

Waar echter verreweg het grootste deel der zeevaarders op schepen varen, welke een jaarpas hebben, daar is het adat-recht voor het allergrootste deel der inlandsche zeevarenden van Zuid-Celebes van toepassing.

En nu is de Amana-Gappa codex nog heden ten dage als verzameling van beschreven adatrecht voorschriften voor de handelaren en zeevarenden van Zuid-Celebes van kracht, met natuurlijk door den tijd daarin gegroeide wijzigingen.

Elke inlandsche schipper uit genoemden rechtskring bezit ook thans nog een meer of minder volledig exemplaar van dezen codex.

Bij de behandeling der gegroeide wijzigingen en der door den tijd ontstane nieuwvormingen, meen ik goed te doen ook hierbij de in hoofdstuk I bij de bespreking van de bepalingen door Amana-Gappa beschreven gebruikte systematiek, te volgen.

## B. BURGERLIJK PROCESRECHT

De burgerlijke rechtsvordering is thans geheel gecodificeerd, **Burgerlijke rechtsvorderingen** voor het rechtstreeks bestuurd gebied door tot stand gekomen, van het centraal gezag uitgegane regelen.

Voor de zelfbestuursgebieden door regelingen, vastgesteld als gevolg van de bij Gouvernementsbesluit afgekondigde zelfbestuursregelen en ten slotte in het gouvernementsgebied met inheemsche rechtspraak (oudzelfbestuur Goa) door de uitvoeringsvoorschriften vanwege het hoofd van Gewest gegeven <sup>1)</sup>.

Ik moge naar deze regelingen verwijzen.

Het adatrecht heeft dus in deze materie geenerlei gelding meer.

## C. BURGERLIJK EN HANDELSRECHT

## 1. Huwelijksgoederen- en erfrecht

De bepalingen van de Amana-Gappa codex ter zake in de hoofdstukken IX, VIII en VII gegeven gelden nog steeds, echter met uitzondering van de bepaling in hoofdstuk VIII „dat wanneer de schuldenaar sterft, nadat hij de zijnen ontmoet heeft, de erfgenamen de schuld moeten betalen”.

Deze regel is gewijzigd en verzacht. De regel toch geldt nog slechts voor het geval, dat de schuldenaar de zijnen inderdaad over het bestaan dier op reis aangegane schulden heeft ingelicht. Is dat niet het geval — dus sterft de man bij de zijnen, doch heeft hen van een en ander onkundig gelaten — dan wordt de schuldeischer tot leveren van bewijs omtrent het bestaan van de schuld toegelaten en kan de schuld op de goederen van den overleden schuldenaar verhaald worden.

---

<sup>1)</sup> Met ingang van het jaar 1937 is het landschap Goa weer tot zelfbestuursgebied teruggebracht.

De goederen van de erfgenamen kunnen er niet bij betrokken worden.

Zoo ook de regel in hoofdstuk VII:

„Zoo hij (dat is de persoon, die geld of goederen heeft genomen om mede te handelen) echter dood is en het duidelijk blijkt dat de boel op is, omdat hij zich niet gehouden heeft aan de bij de bagilaba in acht te nemen gewoonten, betalen zijne vrouw en kinderen het volle bedrag”.

De tegenwoordige opvatting is, dat in zoo'n geval de eigenaar der goederen (geldschietter) slechts verhaal heeft op de door den man nagelaten goederen; zoodat de vrouw en kinderen nimmer met hun eigen vermogen voor die schulden aansprakelijk zijn.

Wij vinden hier dus eenzelfde ontwikkeling van het adatrecht in de richting van beperking der aansprakelijkheid van nagelaten betrekkingen als boven voor het bepaalde in hoofdstuk VIII vermeld.

Van eene aansprakelijkheid voor schulden in persoon is natuurlijk, sedert onze invloed en zeggingschap overal is doorgedrongen en aanvaard, geen sprake meer.

## 2. Algemeene regels bij overeenkomsten; goede en kwade trouw

De in hoofdstuk IX vermelde zeer opmerkelijke algemeene regelen voor het verbintenisrecht, gelden ook thans nog onverkort.

## 3. Verantwoordelijkheid voor de handelingen van ondergeschikten

Het instituut der kaloela's is weggesleten en geheel verdwenen. Het bepaalde in hoofdstuk XVIII is dus vervallen. Het in hoofdstuk XIX bepaalde ten opzichte van ondergeschikten of agenten



is nog heden van kracht. Het is dus voor deze personen onmogelijk om geld of goederen op te nemen op naam van hun chef of lastgever; en hij die aan zoo'n persoon toch geld of goederen afgeeft (in leen of op crediet of anderszins) kan dat nimmer op den chef of lastgever verhalen.

Waar de slavernij is afgeschaft, zijn de bepalingen ten opzichte van slaven in onbruik geraakt.

#### 4. Leeningovereenkomsten

Ook het in hoofdstuk XII vermelde heeft nog heden ten dage geldende kracht.

Ook te dezen opzichte is de geldende adat nog geheel overeenkomstig het bepaalde in de Amana-Gappa codex. Slechts de bepaling: „zoo hij (dat is de persoon die geld of goederen heeft genomen om mede te handelen) echter dood is en het duidelijk blijkt dat de boel op is, doordat hij zich niet gehouden heeft aan de, bij de bagilaba in acht te nemen gewoonten, betalen zijne vrouw en kinderen het volle bedrag”, is gewijzigd. De tegenwoordige opvatting is dat in zoo'n geval de eigenaar der goederen (geldschieder) slechts verhaal heeft op den door den man nagelaten boedel, zoodat de vrouw en kinderen nimmer met hun eigen vermogen voor die schulden aansprakelijk zijn. Hier vinden wij dus weder eene zelfde ontwikkeling der adat als vermeld in „Erfrecht en Huwelijksgoederenrecht” hierboven.

De bepalingen van hoofdstuk XVII der Amana-Gappa codex zijn nog steeds van kracht. Het verkeer bracht mede dat gewoonlijk niet meer in goederen wordt terugbetaald, doch in geld; wat natuurlijk is bij den overgang van de goederenhuishouding in de geldhuishouding. Ten opzichte van enkele eerst noodige levensbehoeften, zooals b.v. padi, geldt de oude regel nog steeds

Verantwoorde-  
lijkheid der  
familie bij lee-  
ningsovereen-  
komsten

Nadere bepa-  
lingen bij lee-  
ningsovereen-  
komsten

onverkort, wat begrijpelijk is wanneer men bedenkt, dat deze leeningen in kleinen territorialen kring wel gesloten zullen worden, waar het onderlinge oeconomische verkeer nog veelal buiten het geld om geschiedt, in tegenstelling met het verkeer bovengenoemd in uitgestrekter gebied, dat reeds geheel op geld gebaseerd is.

De bepalingen omtrent leeningen, als vermeld in hoofdstuk VII van de Amana-Gappa codex, zijn niet gewijzigd. Ook het in de noten vermelde door Dr. Matthes is nog geheel van kracht. Alléén geven thans de hoofden der Wadjoreezen geene goederen meer vrachtvrij in commissie aan den schipper mede, maar is het begrip „barang laloang” toch gebleven, en worden daar thans mede bedoeld goederen door een iegelijk aan den schipper medegegeven, waarvoor alléén vracht betaald wordt ingeval zij verkocht worden. De gewone lastgeving dus.

## 5. Vervoersovereenkomsten

**Bederf en verlies van goederen** Het bepaalde ter zake van bederf en verlies van goederen in bovenbedoeld hoofdstuk VII is geheel van kracht gebleven.

**Averij grosse** Ook ten opzichte van de regelen betreffende een vorm van averijgrosse bij zeerooverij, diefstal, zeebederf en brand is geene wijziging gekomen.

**Verantwoordelijkheid van den vervoerdervoer verlies door bederf** Ook te dezen opzichte gelden nog onverkort de bepalingen door Amana-Gappa te boek gesteld.

**Verdeeling van winst en verlies** Ook thans nog worden de voorschriften ter zake uit de codex van Amana-Gappa trouw gevolgd.

**Afrekening** In de bepalingen omtrent afrekening is ook tot op heden niets veranderd.

## 6. Zaakwaarneming en lastgeving

Het bepaalde in hoofdstuk XV der meermalen aangehaalde codex, is thans nog geheel en onverkort van kracht.

## 7. Borgtocht

De borgtochtregelen, die zoo'n bijzonder eigen cachet hadden en welke hoofdstuk XIII der codex ons deden kennen, zijn nog geheel van kracht gebleven.

De aansprakelijkheid met eigen persoon van den schuldenaar of borg is natuurlijk thans niet meer van kracht.

## 8. Faillietenrecht

De bepalingen in hoofdstuk XIV der codex zijn uiteraard, wegens het verdwijnen der instituten van slavernij en pandeling-schap waar noodig gewijzigd; doch bleven overigens ook thans nog gelding behouden. Gold de regel, dat iemand na verkoop van al zijn goederen ten slotte als pandeling genomen, dan wel als slaaf verkocht werd en als hij later weer in goeden doen kwam, hij niet meer aangesproken kon worden voor een eventueel restant van de schuld, thans, na verdwijning van slavernij en pandelingschap, kan zoo'n schuldenaar, wanneer hij later weer in goeden doen komt, wel degelijk gedwongen worden de restant-schuld te voldoen.

In geval er vermoeden mocht zijn, dat hij zijne goederen op naam van vrouw en/of kinderen heeft gezet, dan kan zelfs de schuldenaar gegijzeld worden.



## D. SPECIALE ZEERECHTBEPALINGEN.

## 1. De kapitein

De eischen voor bekwaamheid welke Amana-Gappa in hoofdstuk VI van zijn codex vermeldde, zijn, waar ook nu nog de ana'koda bekwaam, betrouwbaar en rechtvaardig moet zijn, zeker nog van kracht. Uiteraard zijn de eischen, welke het gebrek aan veiligheid van personen en goed toenmaals stelde, geheel in onbruik geraakt. Kanonnen, geweren en amunitie worden thans op de prauwen niet meer gevonden. Ten opzichte van hoofdstuk XI kan vermeld worden dat ook heden ten dage de schipper in het algemeen nog het recht bezit, om onderweg gerezen geschillen te beslechten. Kleinere misdrijven zooals b.v. belediging worden door hem disciplinair afgedaan. Hij heeft dus in zekeren zin een tuchtrecht behouden. De bijzonder groote rechtsmacht, die de schipper voorheen bezat, zoodat hij zelfs een vorstelijk persoon, die aan boord een halsmisdrijf had begaan, na gehouden scheepsraad ter dood kon veroordeelen, oefent hij niet meer uit. Onder invloed van ons gezag is de toestand thans, dat de schipper een opvarende van zijn schip, die zich aan een ergerlijk misdrijf heeft schuldig gemaakt, aan de autoriteiten te land heeft uit te leveren, waar dan de zaak langs den normalen voorgeschreven weg onderzocht en daarna berecht wordt.

Een wederspannige sawi wordt in den regel op de eerste de beste plaats, die aangedaan wordt, van boord gezet.

Hij blijft, evenals de gedroste sawi, ten volle aansprakelijk voor zijn aandeel in het eventueele verlies. Een sawi, die de reis niet wil voortzetten (zonder geldige reden) of die drost, is daarvoor een boete verschuldigd, de zgn. „Langa Lopi”. Deze bedraagt in Zuid-Celebes gewoonlijk 6 rijksdaalders. Voor dit geld wordt dan een vervanger gezocht. Is die niet te krijgen dan wordt de „langa-lopi” onder de overblijvende sawi's verdeeld;

hetgeen billijk is, daar deze de arbeid van den afwezigen sawi tezamen als extra arbeid hebben te verrichten. Is er reeds winst gemaakt, vóórdat de sawi de reis niet meer wilde voortzetten of droste, dan staat het veelal ter beoordeeling van den schipper of later aan den onwilligen of gedrosten sawi of aan diens familie nog een gedeelte van het aandeel in de winst wordt uitgekeerd.

Het is thans niet meer gebruikelijk dat de schipper de reis afbreekt en keert, wanneer een sawi aan boord komt te overlijden, tenzij dan, dat dit overlijden in de onmiddellijke nabijheid van de vertrekhaven plaats mocht vinden.

Wel wordt thans van het overlijden in de eerste haven, die aangedaan wordt, melding gemaakt bij den havenmeester of het daar bescheiden hoofd.

Een vol aandeel in de winst wordt echter steeds aan de nage-laten betrekkingen uitbetaald; terwijl zij voor het verlies nooit aansprakelijk gesteld mogen worden.

Ook thans nog is de kapitein de eenig competente rechter voor alle geschillen tusschen de sawi's onderling aan boord ontstaan, behoudens het bekendgestelde hierboven onder *kapitein*.

## 2. De scheepsofficieren

Op kleinere prauwen heeft men geen scheepsofficieren, zoo bestaat b.v. de bemanning van een „pakoer of sope" uit den schipper en 2 à 3 sawi's.

Op grootere prauwen (palari, padewakkang) heeft men onder den schipper nog een djoeroemoedi (stuurman) en een djoeroebatoe (uitkijk), verder circa 4 (palari) en circa 10 (pade-wakkang) sawi's.

Veel verschil tusschen deze scheepsofficieren en de schepelingen bestaat er niet. Zij zijn gewoonlijk ouder, hebben meer ervaring en zijn dus bekwamer dan de doorsnee sawi.

Ze kunnen gewoonlijk beiden de prauw sturen en doen dat dan

ook. Echter de koers wordt alleen door den schipper uitgezet. In de havens is er geen onderscheid in de werkzaamheden van scheepsofficieren en schepelingen. De beloningen zijn voor scheepsofficieren en schepelingen ook gelijk, met dien verstande dat bekwame djoeroemoedi's gewoonlijk een klein geschenk ontvangen van de „tawa lopi". Indien allen tezamen het handelskapitaal hebben bijeen gebracht, wordt zijn aandeel in de sima gewoonlijk iets minder gemaakt dan bepaald is, en indien geld geleend is van derden b.v. den schipper, dan wordt de rentevergoeding, die hij te betalen heeft gewoonlijk ook iets verminderd.

De djoeroebatoe geniet dezelfde voorrechten. Hij treedt echter eerst in functie wanneer land bezeild wordt of wanneer men tusschen eilanden in vuil water vaart. Hij zit dan op de plecht en waarschuwt voor reven of steenen en geeft aan hoe de koers gewijzigd dient te worden. Overigens doet ook hij vrijwel het werk van een gewoon schepeling.

### 3. Het scheepsvolk

Het scheepsvolk is nog precies zooals Dr. Matthes dat in de noot (4) op hoofdstuk XXIII der Amana-Gappa codex aangeeft. Het medebrengen van eigen kapitaal door de sawi's komt nu niet meer voor.

### 4. Vrachtprijzen

In het algemeen zij vermeld dat de vracht voor passagiers voor ieder geval afzonderlijk wordt vastgesteld in gemeen overleg met den passagier. Heeft men eenmaal plaats besproken en gaat men niet mede, dan is toch de vracht verschuldigd.

**Vrachttarieven** Vaste vrachttarieven bestaan niet meer. Vooral op dit gebied is veel gewijzigd en zijn nieuwe vormen ontstaan.



Thans treffen wij in de Boegineesche landen twee vrachtvormen aan.

A. Sewa = Huur

B. Sima = belasting of evenredig aandeel.

#### A.

De „Sewa” vorm houdt in, dat ladingruimte gehuurd wordt. De handelaar betaalt dus voor zijn goederenvervoer een bedrag dat afhankelijk is van de scheepsruimte welke die goederen innemen; doch met dien verstande, dat bij goederen welke zeer of weinig volumineus zijn ook andere tarieven, niet in overeenstemming met de in te nemen scheepsruimte, worden toegepast, maar dan alléén wanneer na onderlinge afspraak daarin voorzien is.

Betaling heeft in den regel plaats na aflevering der goederen in de bestemmingshaven. Dit wordt genaamd „Sewa Antara”. Er bestaat ook een huur-vrachtovereenkomst, welke de scheepsruimte voor een heen- en terugreis conditionneert; dit contract heet „Sewa poelam balé” (poelang-balik = heen en weer).

Dit wil dus zeggen dat de verlader op zich neemt, ook voor de terugreis, dezelfde ruimte te beladen. Pas bij de terugkomst in de thuishaven wordt dan betaling ontvangen.

1/3 der betaling komt den prauweigenaar ten goede.

2/3 is voor den schipper en het scheepsvolk, welke allen een gelijk aandeel krijgen.

Gewoonlijk wordt van de ontvangen 1/3 vracht welke den prauweigenaar toekomt (tawa lopi genaamd) wederom 1/3 deel aan den schipper gegeven.

In de laatste jaren is eene nieuwe vorm van vracht ontstaan, waarin eene zekere verzekering der lading bij vrachtvaart aan het inburgeren is. De vervoerder stort een bedrag als zekerheid voor de behouden aflevering der te vervoeren goederen ter bestemde plaatse en ontvangt van den verzender eene betalingsopdracht gericht aan den ontvanger der goederen. Men kiest voor

deze overeenkomst den vorm van een „wissel”. De verzender is de trekker, de vervoerder is de nemer; de persoon die de goederen ontvangt is dan de betrokkene. Als voorwaarde voor de voldoening is gesteld de richtige aflevering der goederen (zie model IV).

Geeft de vervoerder zekerheid als bovenbedoeld, dan wordt een hoogere vracht bedongen en aanvaard, dan bij onverzekerd vervoer, waarbij uiteraard het risico voor den verzender grooter is. B.v. een handelaar verlaadt rijst naar Java ter waarde van f 1000.— (duizend gulden). Nu betaalt de schipper dadelijk b.v. f 500.— of 50% der waarde. Men gaat gewoonlijk zelfs tot 75% toe der waarde met deze voorschotten, doch hoe hooger de voorschotten, hoe hooger de vracht. Voor deze bedragen wordt dan een wissel afgegeven, welke met drie dagen zicht wordt betaald, dadelijk bij ontvangst der goederen in de bestemmingshaven.

Ook wordt dan de vracht of huur betaalbaar gesteld. Is een „sewa poelam bale” contract aangegaan b.v. met retourlading dan is de wissel en ook de vracht eerst betaalbaar na ontvangst der goederen, in retourlading gegeven, in de thuishaven.

De vrachtpenningen verdeling wijzigt zich geheel.

1/2 van de vracht is voor den prauweigenaar en voor den geldschieter.

1/2 der vracht is dan voor den schipper en de schepelingen.

De schipper krijgt van het aandeel van den prauweigenaar en van den geldverstrekker bovendien nog 1/3 deel.

Van het bedrag der vrachtpenningen worden eerst de kosten van voedsel voor de opvarenden gedurende de reis afgehouden, doch alleen die voor rijst en visch.

Op het eerste gezicht lijkt deze verdeling in het nadeel der opvarenden vergeleken met de gewone verdeling der vrachtpenningen welke boven vermeld werd, doch waar hoogere vrachten besomd kunnen worden, wordt het schijnbare nadeel ruim opgeheven. Het groote risico van den geldverstrekker eischt, dat ook hij daarvoor te goed gedaan wordt, hij ontvangt daarvoor

dus de verzekeringspremie, die de afscheper betaalt, althans voor een deel. Gaat de lading toch verloren of bederft die, dan wordt dit van het voorgeschoten bedrag geheel afgehouden.

Het is duidelijk dat vooral bij inter-insulair verkeer deze vorm thans sterk de overhand heeft verkregen. Bij het „poelambale” contract wordt het risico van den prauweigenaar en het scheepsvolk van leeg te moeten terugvaren ondervangen. Zulk een contract is dan ook alweer voordeelijker voor den verscheper, mits hij retourlading kan krijgen. Doch meestal wordt alleen „SEWA ANTARA” genomen. Na aflevering der goederen op Java tracht men lading voor elders te verkrijgen b.v. naar Bandjarmasin, Pontianak of Singapore, totdat men na maanden varen weer eens vracht naar de thuishaven heeft. Dus een wilde prauw-vrachtaart. Lijndiensten komen uiteraard niet voor; de stoomvaart onder Nederlandsche bedrijfsleiding maakt dit onmogelijk. Zoo'n wilde vaartreis begint in Maart bij het einde der West-Moeson en eindigt in November bij den aanvang der West-Moeson.

Dan bestaat er nog een vorm van vrachtovereenkomst, welke veel lijkt op een tijdcharter, n.m. het zgn. „Sewa-borong”. De prauw is dan ter beschikking van den huurder, die er over beschikken mag naar welgevallen. Doch de schipper behoudt in dit geval het recht in het belang van de prauw de gelaste regelingen te wraken, en overlading der aan zijn zorgen toevertrouwde prauw te weigeren.

Eene verdere onderscheiding in de wijze van vrachtberekening is die naar goederen, welke weinig plaats innemen, genaamd „Loereng mareppi” en „Loereng marampa” goederen, die veel plaats innemen. (zie Matthes).

## B.

De „Sima” vorm van vrachtovereenkomsten beteekent feitelijk een overeenkomst van kapitaalverstrekking ter financiering van een handelsreis.



Hierbij zijn twee vormen te onderscheiden:

1. Sima Tjappa of Sima Oedjong
2. Sima pong of Sima pokok

Bij den Sima Tjappa-vorm geschiedt, na thuisvaren en berekening van verlies of winst, de verdeeling.

Ook bij de verdeeling onderscheidt men hierbij twee vormen:

- a.* Sima seppoelo doea
- b.* Sima seppoelo

Bij *a* wordt  $1/12$  van het kapitaal, vermeerderd met de gemaakte winst, als vracht in rekening gebracht; bij *b*  $1/10$  daarvan.

De eerste vorm wordt ook wel „Sima mallimbang” genaamd. Mallimbang = menjebrang = oversteken n.m. naar een ander eiland. Deze vorm wordt uitsluitend bij inter-insulair verkeer gebruikt, terwijl vorm *b* in hoofdzaak voor de Celebes lokaalvracht toepassing vindt.

Hoe de verdeeling verder geregeld is heeft de controleur H. J. Friederici ons in het koloniaal tijdschriftartikel dat reeds eerder behandeld werd laten weten.

Bij den „Sima pong” vorm wordt dadelijk van het handelskapitaal  $1/10$  of  $1/12$  afgenomen en bestemd voor huur van de prauw, mede als vergoeding voor de beschikbaarstelling van het handelskapitaal; dit echter uitsluitend voor den prauweigenaar en den kapitaalverstrekker. Met het overgeblevene van het kapitaal wordt dan handel gedreven, terwijl de gemaakte winst bij uitsluiting aan de opvarenden ten goede komt. De verdeeling hiervan geschiedt dan volgens de gangbare methode.

De schipper krijgt echter ook in dit geval zijn  $1/3$  aandeel van de prauwhuur en de kapitaalsvergoeding uitbetaald.

De gewoonte is dat de gereserveerde  $1/10$  of  $1/12$  deelen van het handelskapitaal gelijkelijk verdeeld worden tusschen den prauweigenaar en den kapitaalverstrekker.

Bij de „Sima Tjappa” zijn de schepelingen mede aansprakelijk voor de geleden verliezen. Dit verlies wordt dan tegoed ge-

schreven en moet op latere reizen inverdiend worden. Zij blijven in dit geval gebonden door de eerder gesloten arbeidsovereenkomst als schepeling van het vaartuig waarop de handelsreis verliep, welke het verlies opleverde.

Wanneer verdere reizen echter een ruim voordeel opleveren, dan neemt de schipper dikwijls voor een deel of voor het geheel, het tegoed geschreven verlies der schepelingen voor zijne rekening. Zoo'n royale schipper heet dan: „ana'koda makkamase" (ana'koda jang pengasih = de schipper met medegevoel). In het tegenovergestelde geval, — laat hij geen duit op het tegoed geschreven verlies vallen, — dan heet hij een „ana'koda makkaori" (de schrapelijke schipper).

De verdeling van de „Sima" en de winst geschiedt gewoonlijk volgens een vooraf gemaakte afspraak; doch men gebruikt als afspraak bijna steeds de voor Badjowé geldende regeling (zie Friederici Bonisch zeerecht Kol. Tijdschrift Sept. 1931 20ste jaargang).

Tawa lopi =  $\frac{1}{12}$  (beginkapitaal + winst) of  
 $\frac{1}{10}$  (beginkapitaal + winst)

Aandeel der sawi's = winst —  $\frac{1}{12}$  (beginkapitaal + winst) of  
 winst —  $\frac{1}{10}$  (beginkapitaal + winst)

Voorbeeld:

Beginkapitaal  $f$  1000.—

„ + winst  $f$  1200.—

Winst is dus  $f$  200.—.

10% van  $f$  1200.— =  $f$  120.— (kapitaalsvergoeding + huur prauw). Resteert dus na aftrek van dit bedrag van de winst nog  $f$  80.—. Deze  $f$  80.— wordt nu gelijk opgedeeld door alle opvarenden, dus sawi's en ana'koda.

Friederici maakt geen onderscheid tusschen „Sewa", „Sima" en „Saro" (winst).

Het verschil tusschen Sewa, Sima en Saro n.m. huur of vracht en evenredig aandeel of vracht en winst is echter wel zeer levend in Zuid-Celebes zeevaartkringen.

Enkele voorbeelden mogen de verdeling toelichten:

Stel de Sewa op f 90.—.

- A. La Batjo als schipper-eigenaar van de prauw en kapitaalverstrekker vaart met vier sawi's.

f 90.— : 2 = f 45.—. Één deel is bestemd voor de sewa lopi (prauwhuur en vergoeding beschikbaarstelling kapitaal), het andere deel is bestemd ter verdeling onder de schepelingen.

Een Sawi ontvangt dus  $\frac{1}{5}$  van f 45.— of f 9.— (de ana'koda deelt toch als medeopvarende met de Sawi's mede).

De vier Sawi's ontvangen dus in totaal f 36.— en La Batjo f 45.— + f 9.— = f 54.—.

- B. Ana'koda La Samai'la.

Bezitter prauw en verstrekker kapitaal Lakere welke meevaart. Verder drie Sawi's als opvarenden.

De drie Sawi's ontvangen elk f 9.— of totaal f 27.—.

Lakere ontvangt  $\frac{2}{3}$  van f 45.— + f 9.— (als opvarende) of totaal f 39.—.

Samai'la  $\frac{1}{3}$  van f 45.— + f 9.— (als opvarende) totaal dus f 24.—.

- C. La Djoema ana'koda en prauwbezitter.

La Mappa kapitaalverstrekker (vaart niet mede).

Verder vier Sawi's als opvarenden.

Elke Sawi ontvangt f 9.—. De vier Sawi's dus f 36.—.

La Mappa ontvangt  $\frac{1}{3}$  van f 45.— = f 15.—.

La Djoema ontvangt  $\frac{2}{3}$  van f 45.— + f 9.— (aandeel opvarende) of totaal f 39.—.

- D. La Badawi schipper en kapitaalverstrekker.

La Leboe prauweigenaar (vaart niet mede).

Verder vier Sawi's als opvarenden.

De vier Sawi's ontvangen elk wederom f 9.— of totaal f 36.—.

La Leboe ontvangt  $\frac{1}{3}$  van f 45.— of f 15.—.



La Badawi ontvangt  $\frac{2}{3}$  van *f* 45.— + *f* 9.— (het aandeel als opvarende) of in totaal *f* 39.—.

Als gevolg van de slechte tijden in de laatste jaren geven, hoewel deze verdeelingsregels nog steeds gevolgd worden, de prauweigenaren en de kapitaalverstrekkers een kleinen toeslag aan de sawi's. De resultaten zijn toch slecht geworden, waardoor het aandeel der sawi's beneden een minimum gedaald is, waarvoor zich geene personen meer als sawi beschikbaar stellen.

In de afdeeling Mandar hebben steeds andere regelingen gegolden dan in overig Zuid-Celebes, hetgeen het gevolg is van de bijzondere reizen, waarin de Mandar-vrachtvaart zich specialiseerde. (vergelijk v. Vuuren: Over Prauwvaart van Celebes Kol. Studiën 1916).

De Mandareezen toch bevaren meest de route: Mandar-Singapore-Mandar-Borneo en Mandar-Singapore-Mandar-Molukken.

De ana'koda kan, al dan niet, eigenaar van de prauw zijn, welke hij zeilt. De kapitaalverstrekker is *nooit* één persoon.

Ieder der opvarenden toch brengt een zeker kapitaal mede alvorens de reis aan te vangen. De ana'koda schrijft ieders inbreng in een speciaal boek. Al de Sawi's brengen verder handelsgoederen mede en een ieder krijgt nu laadruimte in evenredigheid met het kapitaaldeel, dat hij heeft ingebracht. Het kapitaal is steeds zeer belangrijk en overschrijdt gewoonlijk *f* 10.000.—.

Het aantal Sawi's, dat dit bedrag bijeenbrengt, is per groote prauw gewoonlijk 5 à 6. Elke Sawi brengt dan nog een à twee helpers mede (eertijds waren dit natuurlijk hunne slaven).

Te Singapore wordt de lading te gelde gemaakt en retourlading gekocht (allerlei goederen, welke men denkt te kunnen verkoopen thuis of op de tusschen gelegen plaatsen, welke worden aangelopen en te Makasser. Het is dus een zeer bonte lading).

Deze prauwen worden „Patanbara's of Patanabaré's genaamd ;

d.w.z. lieden of prauwen, die uit het Westen komen (Singapore). Singapore toch heet in Zuid-Celebes „Tanah-Bare” = Westland ook wel Selleë = Selat.

De aankomst dezer prauwen, welke in retour-vloot verband varen, aan het einde der Westmoeson, brengt vreugde en druk marktverkeer in Mandar voor meerdere dagen mede. Dan vertrekt de vloot, gebruik makende van het einde der Westmoeson naar de Molukken ten einde daar de restantlading uit Singapore, benevens de nieuw ingenomen Mandar en Makasser lading, waaronder vooral geweven goederen, te gelde te maken.

In de Molukken wordt hertehoorn, teripang, haaienvinnen enz. als retourvracht ingenomen en bij het begin der Oostmoeson (Juni of Juli) de thuisreis aanvaard. Te Makasser wordt dan de Molukkenlading te gelde gemaakt en van Makasser gewoonlijk rijst ingenomen voor de eilanden in Straat Makasser en Mandarhavens.

Dan komt de afrekening.

Eerst wordt de „Sima seppoelo doea” betaalbaar gesteld. Deze is echter niet meer  $\frac{1}{12}$  zooals de naam aangeeft en het eertijds ook geweest is, maar het  $\frac{2}{12}$  deel van het handelskapitaal. Van deze Sima ontvangt de ana'koda  $\frac{1}{4}$  en  $\frac{3}{4}$  is voor den prauweigenaar. Ieder der opvarenden heeft dan zijn eigen winst of verlies.

Een andere vorm die aangetroffen wordt is als volgt:

Het kapitaal dat de Sawi's bijeenbrengen wordt door den schipper of door den prauweigenaar verdubbeld.

De schipper ontvangt in dit geval geen rente, doch hij ontvangt zijn aandeel Sima als boven vermeld, terwijl hij na aftrek der Sima zijn volle bijgevoegde kapitaalsaandeel terugontvangt.

Een derde vorm welke ook gevolgd wordt luidt:

De Sawi's brengen geen kapitaal mede, doch krijgen dit van den schipper voorgeschoten. Men betaalt dan gewoonlijk 20% rente.

Krijgt men dus b.v. / 250.— kapitaal voorgeschoten voor in-

breng aandeel kapitaal dan betaalt de Sawi na de reis  $f$  300.— terug. Deze terugbetaling van voorgeschoten geld plus de verschenen rente gaat nog vóór de Sima-betaling. Ook komt het voor dat de Sawi zijn aandeel van het handelskapitaal zelf leent van familieleden of bekenden; dit noemt men dan: „doë'mendai” d.w.z. geld dat vermeerdert dus rente draagt.

Een vierde vorm van vrachtvaartovereenkomst is de „bagilaba” vorm van het kapitaal, dat door den schipper bijeengebracht is. Hierin onderscheidt men wederom twee vormen, n.m. „bagilaba pada” en „bagilaba temmate ponna”.

Bij de bagilaba pada worden winst of verlies gelijkelijk gedeeld, elk voor de helft, door den schipper en het scheepsvolk. Maar steeds wordt vóór alles de Sima voldaan. Wanneer b.v. het kapitaal  $f$  500.— zou zijn en er  $f$  20.— verlies geleden is, dan is de Simaberekening  $f$  500.— minus  $f$  20.— =  $f$  480.—, daarvan is het  $\frac{2}{12}$  deel of  $f$  80.— als Sima dadelijk verschuldigd. Het totaal verlies of tekort op de reis wordt dan  $f$  20.— +  $f$  80.— =  $f$  100.—. Deze  $f$  100.— wordt dus voor  $f$  50.— gedragen door den schipper en voor  $f$  50.— door de gezamenlijke opvarenden.

Bij de bagilaba temmate ponna (temmate = niet sterven; ponna = pokok = stamkapitaal) dragen de Sawi's al het verlies. Deze vorm komt dus overeen met de „bagilaba samatoela” van Wadjo. De Sewa-regeling is in Mandar steeds eene verdeeling van half om half.

In de allerlaatste jaren wordt eene gewijzigde regeling als in de eerste Mandareesche regeling beschreven ook in Bone gevolgd.

Hier brengen alle Sawi's tezamen het kapitaal bijeen dat door den ana'koda tegoed geschreven wordt in het kapitaalboek, dat elke Sawi bezit. De ana'koda helpt de sawi's op reis met hun handel; hij koopt en verkoopt van haven tot haven, terwijl de reizen zich niet zelden tot Borneo of Java-havens uitstrekken. Wanneer het schip leeg mocht zijn en geen eigen lading tegen



redelijken prijs te verkrijgen is, wordt het schip ook aan derden verhuurd, in dat geval wordt het kapitaal dan gebruikt om de reeds beschreven wisseltransactie te effectueeren. Dit gaat zoo door zoolang als de moeson daarvoor gunstig is n.m. ongeveer 8 maanden.

Nadat dan de „Sima” betaald is, heeft de verlies of winst-verdeeling plaats, naar reden van de kapitaalinbreng. De wijze van verdeeling heeft steeds plaats overeenkomstig vooraf overeengekomen voorwaarden.

Ook de derde vorm van de beschreven Mandarovereenkomsten-regelingen komt reeds in Bone voor. Het kapitaal wordt door de Sawi's geleend van den schipper of van familieleden of derden. De rente is zeer hoog, gewoonlijk 20%. Deze geldleeningsvorm heet „Oeang mammana” hetgeen zeggen wil: geld dat jongt dus rente afwerpt.

Op welke wijze in Wadjo winst en verlies tusschen anakoda en bemanning worden verdeeld, hangt van velerlei omstandigheden af.

Daarbij kunnen de volgende gevallen onderscheiden worden:

A. De anakoda is tevens eigenaar van de prauw.

B. De anakoda is geen eigenaar van de prauw.

A I. De anakoda-eigenaar gebruikt eigen kapitaal en vaart voor eigen handel.

In dit geval krijgt de anakoda de helft van de winst. De andere helft wordt gelijkelijk onder de bemanning verdeeld, met dien verstande dat de anakoda tevens voor een lid van de bemanning telt. Hij ontvangt dus  $1/2$  winst + 1 sawiaandeel.

A II. De anakoda-eigenaar vaart in vrachtvaart en heeft eigen kapitaal gebruikt om als voorschot (wang tangoengan) aan den eigenaar der goederen te verstrekken (in Wadjo is dit meestal het geval). De verdeeling der winst is als onder A I is vermeld.

A III. De anakoda-eigenaar vaart in vrachtvaart. Hij ver-

schaft geen „wang tanggoengan”. Nu krijgt de anakoda  $\frac{1}{3}$  van de winst, de bemanning  $\frac{2}{3}$ . De anakoda telt weer mee voor een lid van de bemanning. Oogenschijnlijk is deze verdeeling voor de sawi's gunstiger dan de onder A II genoemde. Doch in werkelijkheid is dat niet zoo, want wanneer de anakoda b.v. een voorschot (wang tanggoengan) geeft gelijk aan de helft der waarde van de te vervoeren goederen (dit is meestal het geval) bedraagt de vrachtprijs het dubbele (als regel) van die wanneer geen voorschot is verstrekt.

A IV. De anakoda vaart voor eigen handel doch met geleend kapitaal.

In dit geval bestaan twee wijzen van winstverdeling n.l.:

- a.  $\frac{1}{4}$  voor den geldschieder;  $\frac{1}{4}$  voor den anakoda eigenaar en  $\frac{1}{2}$  voor de sawi's (waarbij de anakoda weer als sawi meetelt).
- b. de geldschieder deelt in de winst mee als een lid van de bemanning en wel voor iedere 50 rijksdaalders die hij verstrekt heeft krijgt hij één aandeel.

De verdeeling is als volgt:

$\frac{1}{3}$  voor den anakoda-eigenaar;  $\frac{2}{3}$  voor sawi's en geldschieder. Ook de anakoda krijgt nog een sawi-aandeel.

Voorbeeld:

Er wordt gevaren met f 1000.— geleend kapitaal en er is f 225.— winst gemaakt. De reis wordt met 6 sawi's gemaakt.

De geldschieder „staat” voor 8 man ( $8 \times 50$  rijksdaalders). Bij verdeeling als onder A IVa krijgt:

de anakoda-eigenaar:  $\frac{1}{4} \times f 225.— + 1$  sawiaandeel = f 56,25 + f 16,07.

de geldschieder:  $\frac{1}{4} \times f 225.— = f 56,25.$

iedere sawi:  $\frac{1}{7} \times \frac{1}{2} \times f 225.— = f 16,07.$

Wordt de winst verdeeld volgens A IVb dan krijgt de anakoda-eigenaar  $\frac{1}{3} \times f 225.— + 1$  sawideel = f 75.— + f 10,— = f 85.—.

$$\text{de geldschieder: } \frac{8}{6 \text{ (aantal sawi's)} + 1 \text{ (aandeel anakoda)} + 8 \text{ (aandeelen geldschieder)}} \times$$

$$\times \frac{2}{3} \times f 225, - = \frac{8}{15} \times \frac{2}{3} \times f 225, - = f 80, -.$$

$$\text{een sawi ontvangt: } \frac{1}{15} \times \frac{2}{3} \times f 225, - = f 10, -.$$

De laatstgenoemde methode van winstverdeling is oogenschijnlijk zeer voordeelig voor den geldschieder. Daar staat echter tegenover (zie hieronder) dat hij mede het risico draagt van verlies op de handelsgoederen, terwijl hij in geval A IVa geen risico loopt.

Edoch, niet altijd wordt winst gemaakt. Wanneer verlies is geleden wordt deze ook gemeenschappelijk gedragen en wel als volgt:

bij overeenkomst volgens A I: de anakoda-eigenaar en de bemanning (de anakoda telt mee) dragen ieder de helft van het verlies.

In geval A II en A III, waar dus door den anakoda geen handel gedreven wordt, doch in vrachvaart wordt gevaren kan voor de zijde van het schip slechts verlies worden geleden tengevolge van door ongeval opgelopen schade aan schip of goederen.

De schade aan prauw en zeilen toegebracht wordt door den anakoda-eigenaar gedragen. Gaan prauw en goederen geheel verloren, dan draagt de anakoda het verlies van de prauw (eventueel ook van het voorgeschoten wang tangoengan) en de vrachter het verlies van zijn goederen. Hij behoeft echter geen vracht te betalen. Is door zware zee of andere oorzaak schade aan de vrachtgoederen toegebracht (mits niet voortvloeiende uit den aard der goederen zelve, zooals b.v. bij een vracht doerians licht het geval kan zijn) dan wordt de schade getaxeerd en de vrachtsom daarmee verminderd. Is het verlies grooter dan de vrachtsom dan komt dat meerdere voor rekening van den vrachter.



Bij overeenkomst A IVa (geleend kapitaal) wordt het handelsverlies door de bemanning gedragen. De anakoda telt mee als lid van de bemanning. De anakoda-eigenaar van de prauw als zoodanig en de geldschietter (de Wadjorees zegt: de prauw en het kapitaal) deelen niet in het verlies. Ook in geval A IVb (geleend kapitaal waarbij de geldschietter in evenredigheid van het kapitaal als lid van de bemanning meedeelt) draagt de bemanning het handelsverlies. De anakoda telt mee voor één sawi en de geldschietter voor het aantal deelen dat zijn kapitaal „staat”. Wordt b.v. gevaren met een anakoda, 6 sawi's en een geleend kapitaal van  $f$  1000.— en is het handelsverlies  $f$  150,— groot dan komt daarvan  $\frac{8}{15}$  of  $f$  80.— voor rekening van den geldschietter.

B I. De anakoda is geen eigenaar van de prauw, doch gebruikt eigen kapitaal voor de handelsvaart. Deze vorm kent men in Wadjo niet.

B II. De anakoda is geen eigenaar van de prauw en gebruikt kapitaal van den eigenaar voor de handelsvaart.

Bij winst krijgt de bemanning (anakoda telt mee)  $\frac{1}{2}$ . Van de andere helft krijgt de prauw-eigenaar-geldschietter  $\frac{2}{3}$  en de anakoda  $\frac{1}{3}$ . Wordt b.v. met 5 sawi's gevaren en  $f$  240.— winst gemaakt dan krijgt iedere sawi  $\frac{1}{6} \times \frac{1}{2} \times f$  240.— =  $f$  20.—.

de anakoda  $\frac{1}{3} \times \frac{1}{2} \times f$  240.— + 1 sawi-aandeel =  $f$  40.— +  $f$  20.— =  $f$  60.—.

de prauweigenaar-geldschietter  $\frac{2}{3} \times \frac{1}{2} \times f$  240.— =  $f$  80.—. Wordt verlies geleden op de handelsgoederen, niet door scheepsramp, dan wordt dit gedragen door de bemanning, waarbij de anakoda voor een sawi telt. De prauw-eigenaar-geldschietter lijdt geen verlies.

B III. De anakoda is geen eigenaar van de prauw; er wordt in vrachtvaart gevaren. De winst wordt als volgt verdeeld:

$\frac{2}{3}$  komt aan de bemanning waarbij de anakoda meetelt. Van het overig  $\frac{1}{3}$  deel krijgt de anakoda  $\frac{1}{3}$  en de prauweigenaar  $\frac{2}{3}$  of dus  $\frac{2}{9}$  van de geheele winst.

Wordt door schade verlies geleden aan de vrachtgoederen dan wordt dat met de vracht verrekend. Meerdere schade komt voor rekening van den bevrachter. Alle schade aan prauw en zeilen komt voor rekening van den prauweigenaar.

Verhuur van prauwen komt in Wadjo niet voor.

Het aantal sawi's varieert van 5 t/m 20. Ze treden op als djoeroemoedi's, djoeroebatoe's (uitkijk) en sawi's (matroos). Ten tijde van Amana Gappa was de verdeling van de winst onder de bemanning zoo, dat de djoeroemoedi's een grooter aandeel kregen.

In Wadjo is dat thans niet meer het geval. Alle leden van de bemanning deelen gelijk op. Heeft een djoeroemoedi een zware taak gehad dan krijgt hij uit de winst een extraatje.

De sawi's mogen eigen goederen meenemen tot een gewicht van drie picols per persoon, zonder daarvoor vracht te betalen.

In Wadjo fourneeren ze geen deel van het handelskapitaal of van de handelsgoederen.

Al deze vrachtberekeningen en overeenkomsten zijn door mij ingaand behandeld, omdat zij voor de ontwikkeling van het zee-recht van grooten invloed zijn. Hoe of de verdere ontwikkeling zal verlopen zal zeker mede van vele andere factoren afhangen. Doch de soepelheid in het overkomen der moeilijke tijdsomstandigheden, de aanpassingen aan de eischen des tijds en de vorming van nieuwe adatrechtsregelen in deze materie, wijzen m.i. op een gezond, levend watertransportwezen en houden een belofte in voor de toekomst.

Wanneer vracht  
verschuldigd is

In het algemeen zijn de in hoofdstuk III der Amana-Gappa codex gegeven regelen nog van kracht. Er zijn echter wel eenige wijzigingen tot stand gekomen. Vaart b.v. een prauw in vrachтваart en verkoopt de eigenaar der goederen die niet op de plaats van bestemming, dan moet hij toch de volle vracht betalen. Dit

is dus in afwijking van het door Amana-Gappa gereleveerde, toentertijd was slechts de halve vracht in zoo'n geval verschuldigd.

Wel heeft de bevrachter nu wanneer hij de goederen weer met dezelfde prauw naar de afscheephaven doet vervoeren, voor de terugreis slechts de halve vracht te betalen. Indien de prauw door b.v. weersomstandigheden gedwongen wordt een tusschen haven aan te loopen en de reis naar de bestemmingshaven niet meer kan worden voortgezet, is slechts een gedeeltelijke vracht verschuldigd, wanneer de goederen op die noodhaven verkocht worden. Kan de eigenaar de goederen daar niet naar zijn zin verkoopen en geeft hij er de voorkeur aan om ze naar de afscheephaven terug te laten brengen, dan is hij zoowel voor de heen- als de terugreis geen vracht verschuldigd.

Wanneer echter de goederen op een tusschenhaven verkocht worden en de eigenaar aldaar andere goederen koopt en die naar de oorspronkelijke bestemmingsplaats laat vervoeren, is hij voor de nieuwe goederen opnieuw vracht verschuldigd.

Ook hier moge verwezen worden naar het vermeldde bij de Verdeeling der vrachtpenningen vrachttarieven. De behandeling aldaar geschiedde om de eenheid in de behandeling niet te verstoren.

Ook thans nog blijft de oude regel gehandhaafd, dat, behoudens Terugvordering van betaalde vrachten de bekende uitzonderingen, betaalde vracht niet meer terug te vorderen is.

## 5. Huur van schepen

Er zijn weinig gevallen van verhuur of verpanding van prauwen bekend, anders dan in de beschreven vrachtovereenkomstenvormen. In Djalang (Wadjo) komt verpanding echter wel voor. De te volgen regelen daarbij verschillen niet met die van elke andere verpandingsovereenkomst.



## 6. Hulpverleening aan schipbreukelingen

Wat ten tijde van Amana-Gappa gold en hij in hoofdstuk XX van zijn codex vermeldt, geldt thans niet meer. De zeden zijn veel verzacht. Veeleer zal men nu zulke ongelukkigen om niet, na verleende hulp, van leeftocht en kleeding voorzien.

## 7. Sterfboedels

In den regel worden thans de bezittingen van den overledene — of het geld, dat bij verkoop daarvoor gemaakt is — door den schipper en de getuigen bij het dorps hoofd van den overledene ingeleverd. Deze zorgt dan voor de overgave aan de erven. Melden deze zich niet aan, dan worden de goederen door het dorps hoofd beheerd en mag hij de opbrengst daarvan ten eigen bate aanwenden. Zijn na verloop van 18 jaren nog geen erfgenamen verschenen, dan worden de goederen eerst vrijgegeven en het eigendom van het hoofd, welke het beheer heeft gevoerd, eerst dan dus is hij gerechtigd de erfenis ten eigen bate aan te wenden, zooals boven vermeld.

Is dit hoofd een vroom man, dan zal hij althans een deel ervan afzonderen om aalmoezen in Mekka uit te deelen of te laten uitdeelen, dan wel hij geeft wat aan de plaatselijke Moskeekas of tijdens Mauloed aan de misdeelden.

Overigens zijn de oude regelen nog van kracht.

Thans nog eenige adatrechterlijke regelen, welke Amana-Gappa niet gereleveerd heeft en die toch zeker voor het handels- en zeerecht van Zuid-Celebes m.i. niet van belang ontbloomt zijn.

## 8. Koop en verkoop van schepen

Koop en verkoop van prauwen is naar geldend adatrecht een mondelinge overeenkomst, waarvoor slechts noodig is wilsover-

eenstemming van partijen. Als regel wordt de koop gesloten ten overstaan van een hoofd of van getuigen, ook gebeurt het dat partijen eerst eenigen tijd na de overeenkomst het hoofd mededeeling der transactie doen; deze is verder geheel vormloos.

Een enkele maal wordt van de overeenkomst eene acte opgemaakt waarvoor gebezigd wordt het bij Gouverneurs rondschrijven van 26 Februari 1927 no. 117 vastgestelde model van de zgn. „soerat perdjandjian” (model I).

Bij verkoop van prauwen met een bruto inhoud van meer dan 20 M<sup>3</sup> heeft thans inschrijving van den overgang plaats ter griffie van den Raad van Justitie. In dat geval wordt tevoren een enkele maal een onderhandsche acte van koop en verkoop opgemaakt (ten kantore van den havenmeester) waarbij tevens een derde (ambtenaar van het havenkantoor) wordt gemachtigd de overschrijving van het vaartuig te bewerkstelligen (model II).

Model III wordt gebezigd als b.v. de eigenaar zelf houder van het vaartuig is. (Beide acten worden gewaarmerkt door het hoofd van plaatselijk bestuur).

Het gezamenlijk bezitten van een prauw (reederij) schijnt eertijds voorgekomen te zijn, thans is zulks niet meer het geval. Bij een onverdeelden boedel, waartoe een prauw behoort, gaat men zoo spoedig mogelijk tot verdeling over.

## 9. Levering van gekochte schepen

Levering geschiedt volgens adatrecht middels lichamelijke afgifte, dus enkel aflevering en is ook geheel vormloos.

Het adatrecht van Zuid-Celebes onderscheidt koop en verkoop niet scherp van de levering. De transactie heeft een reëel karakter, d.w.z. er is eerst sprake daarvan als het voorwerp ter beschikking van den ander wordt gesteld.

Men koopt gewoonlijk in Zuid-Celebes slechts het casco en wel te Ara, Bira of Lemo-Lemo waar de scheepswerven hun be-

drijf uitoefenen. Of wel men laat uit die plaatsen werklieden komen en sticht zelf een werf voor den bouw van één prauw, waarvoor men het hout reeds van Mengkoka (onderafdeeling Kolakka) waar nog veel goed hout tegen redelijken prijs te krijgen is, heeft aangevoerd. Behalve de betaling die vooraf overeengekomen wordt krijgen deze lieden ook gedurende de werkzaamheden voeding. Ook hier wordt dan slechts het casco vervaardigd, daarna heeft in de thuishaven de verdere afwerking en outileering plaats.

De benaming voor casco is zoowel in het Makassaarsch als Boegineesch „lakara”. In Tjekoang met een diepe ankerplaats worden de grootste prauwen gebouwd. Het casco kost thans f 200,— — f 300,—. De verdere afbouw en outileering kosten thans f 400,— — f 500,—; ofschoon prauwen van meer dan f 1000,— bouwkosten, ook thans niet zeldzaam zijn.

#### 10. Zeeschadeverzekering

Omtrent zeeschadeverzekering zwijgt de adat thans nog; toch is terzake een begin van ontwikkeling zich aan het vormen, zooals onder *vrachttarieven* reeds werd medegedeeld. De vervoerder toch stort een bedrag als zekerheid voor de behouden aflevering der te vervoeren goederen ter bestemder plaatse en ontvangt van den verzender een betalingsopdracht gericht aan den ontvanger der goederen. Als voorwaarde voor de honoreering is gesteld de richtige aflevering der goederen.

Geeft de vervoerder zekerheid als bovenbedoeld, dan wordt een hoogere vracht bedongen dan bij onverzekerd vervoer. In dit verschil der vrachtprijzen, kan dan eene verzekeringspremie gezien worden.

Eene verzekering van prauw of casco en van vrachtpenningen heeft zelfs in het allereerste beginstadium van ontwikkeling geen plaats gevonden.



## 11. Scheepshypotheek

Naast de zgn. Inlandsche hypotheek heeft men nog geen scheepshypotheek, die toch is totaal onbekend.

## 12. Bevoorrechte schulden op schip, lading en vracht

Ook hiervan zwijgt de adat ten eenenmale.

## 13. Scheepspapieren

Scheepspapieren zijn: de jaarpas bij vaartuigen boven 7 M<sup>3</sup>. anders de politiepas (modellen V en VI).

Verder bij vaartuigen boven 20 M<sup>3</sup>. een eigendomsacte (soerat djiwa) d.i. de grosse der inschrijvingsacte bij den Raad van Justitie (model VII).

Bij inschrijving moet worden overgelegd een bijlbrief (model VIII) en een meetbrief (model IX).

Jaarpassen worden jaarlijks verwisseld, politiepassen jaarlijks gevisceerd.

Vroeger voeren de prauwen op passen afgegeven door de plaatselijke shahbandars (havenmeesters) voorzien van het zegel van den Zelfbestuurder.

Een journaal of dagregister werd nooit aangehouden — ook thans wordt dit nog steeds niet gedaan.

De op jaarpas varende schepen voeren thans een zgn. boekoe kenjamanan (gezondheidsboek), dat in iedere haven moet worden afgeteekend (model X).

Tijdelijk kan worden gevaren op een certificaat (model XI). Eene verklaring (model XII) is benoodigd voor verkrijging van een eersten jaarpas.

Vaartuigen van boven 60 M<sup>3</sup> hebben voorts een bakengeld

kwitantie noodig voor het verlaten van de haven (model XIII).

Een scheepsjournaal wordt zooals wij zagen niet aangehouden, zelfs bij overlijden wordt geen aanteekening verricht. Het lijk wordt zoo eenigszins mogelijk te land ter aarde besteld; anders in zee begraven.

Geboorten komen aan boord practisch nooit voor, omdat vrouwen op verre reizen niet medegaan en zeker niet tijdens hunne graviditeit.

#### 14. Op schrift stelling van bevrachtingsovereenkomsten

Bevrachtingsovereenkomsten worden niet op schrift gesteld. Partijen behoeven bij eene bevrachtingsovereenkomst geene bijzondere vormen na te leven. Alleen zgn. tripangcontracten (zie Wet en Adat deel I blz. 48 e.v.) werden immer schriftelijk vastgelegd, aangezien de vangst op de Oostkust van Australië of in de Australische wateren plaats had. Sedert 1916 zijn zulke reizen niet meer gedaan en is deze meer dan honderdjarig beoefende tripangvangst gestaakt, omdat het Australische bestuur de rechten op dat visschen prohibitief verhoogde.

#### 15. Aanvaring

Op volle zee schijnt aanvaring niet plaats te hebben, hetgeen begrijpelijk is. Over aanvaring op reeden en rivieren geeft in zijn artikel in het Koloniaal Tijdschrift September 1931 20ste jaargang No. 5, de controleur H. J. Friederici regelen welke ook thans nog gelden, zij het met plaatselijke geringe afwijkingen.

#### 16. Strand- en bergloon

De hulp bij stranding is thans geheel een liefdedienst en wordt belangeloos en kosteloos verleend.

Bergloon is echter wel bekend en wordt geëischt in bedragen al naar gelang van de grootte van het vaartuig en naar gelang van den afstand tot de kust, waar de berging plaats had.

Interessant is een lontara uit Soppeng-ri-Adja, welke als bijlage, met de Maleische vertaling is bijgevoegd. (Model XIV, XV).

In het Hollandsch overgebracht luidt de lontara aldus:

Indien een kleine lepa-lepa (kano) afgedreven is en geborgen wordt ter hoogte van de rompong (in zee gestoken bamboestaken met daaraan vastgemaakte klapperblaren, om te dienen als schuilplaatsen van de visch, die daar dan gevangen wordt), welke het dichtst bij de kust is gelegen, dan is het bergloon (inlosgeld) 2 halve guldens oud geld (V.O.C.).

Indien het afgedrevene reeds verder weg is dan de dichtstbij gelegen rompong, dan is het bergloon één reaal oud geld (*f* 2.—)

Indien het afgedrevene al ver in zee zich bevindt, dan wordt de waarde van het scheepje getaxeerd door een of meer neutrale arbiter of arbiters en de berger krijgt dan de halve waarde van het scheepje.

Een groote prauw wordt bij berging ter hoogte van de dichtstbij het land gelegen rompong ingelost voor 2 realen oud geld (*f* 4.—)

Indien ze reeds deze rompong voorbij is dan is de inlosprijs 4 realen oud geld (*f* 8.—).

Indien de plaats van berging reeds volle zee is, wordt wederom door een of meer neutrale arbiter of arbiters de waarde van het vaartuig getaxeerd en wordt de helft daarvan als bergloon aan de bergers uitbetaald.

Bij groote of overdekte prauwen, wanneer deze bij de dichtst bij land gelegen rompong worden geborgen, dan is de inlosprijs 4 realen oud geld (*f* 8.—).

Indien het afgedrevene reeds bedoelde rompong gepasseerd is, dan is het bergloon één thail oud geld (8 realen = *f* 16.—).

Indien zoo'n vaartuig in volle zee wordt aangetroffen en geborgen dan moeten 2 of 3 onpartijdige arbiters de waarde van



het vaartuij taxeeren, en de helft van die waarde moet dan aan de bergers betaald worden door den eigenaar van het schip.

Tot zoover de lontara van Soppeng-ri-Adja.

Overal treft men wel plaatselijk zulke regelen aan. De verschillen zullen wel afhangen van de moeite en gevaren bij de berging, die natuurlijk plaatselijk verschillen.

---

Uittreksel uit het register van overeenkomsten aangehouden ingevolge den brief van den Gouverneur van Celebes en Onderhoorigheden dd. No.

Uittreksel uit het register van overeenkomsten aangehouden ingevolge den brief van den Gouverneur van Celebes en Onderhoorigheden dd. No.

1. Doorlopend nummer
2. Datum der overeenkomst
3. Naam, beroep en woonplaats van de eene partij
4. Naam, beroep en woonplaats van de andere partij
5. Naam van sawah's, vischvijvers, tuinen, klapperboomen en hunne ligging (kampung)

Aantal paarden, karbouwen, runderen en hunne kentekenen

6. Waarde
7. Aard der transactie

Afgegeven aan .....  
den ..... 19....  
Het ....., Hoofd van .....  
.....

Handteekening,

1. Doorlopend nummer
2. Datum der overeenkomst
3. Naam, beroep en woonplaats van de eene partij
4. Naam, beroep en woonplaats van de andere partij
5. Naam van sawah's, vischvijvers, tuinen, klapperboomen en hunne ligging (kampung)

Aantal paarden, karbouwen, runderen en hunne kentekenen

6. Waarde
7. Aard der transactie

Afgegeven aan .....  
den ..... 19....  
Het ....., Hoofd van .....  
.....

Handteekening,

ONDERHANDSCHE ACTE VAN KOOP EN VERKOOP  
MET ONDERHANDSCHE SPECIALE VOLMACHT

---

Ondergeteekende, DJAMALOE, van beroep handelaar, wonende te Poelau Telloe (Salabangka), thans tijdelijk te Makasser vertoevende, verklaart hierdoor, dat hij zijn prauw (lambo) genaamd:

„TJARIJAN MADINA”

Brandmerk: 45.42 K.M. 16.03 T. No.: 7714 L.L.a

bekend bij eigendomsacte gedagteekend Makasser 5 November 1931 No. 263, zooals het reilt en zeilt verkocht heeft aan medeondergeteekende Amanna Aboe, handelaar, wonende te Bababoelo (Madjene) thans eveneens tijdelijk te Makasser aanwezig, voor de som van f 625.— (Zes honderd vijf en twintig gulden), welk bedrag hij van kooper in orde heeft ontvangen;

dat het vaartuig bereids aan kooper werd overgedragen, in verband waarmede hij Amanna Aboe voornoemd mits dezen machtigt, zichzelf, persoonlijk dan wel middels substitutie, de juridische levering van het vaartuig te verschaffen.

Verklarende mede-ondergeteekende dat bovenbedoelde transactie inderdaad op omschreven wijze is tot stand gekomen en dat hij naar aanleiding daarvan den heer,

Gustaaf Adolf Nicolaas

waarnemend Commies ten Havenkantore te Makasser mits dezen machtigt

Speciaal

om voor en namens hem, kooper, te verschijnen voor den Rechter-Commissaris uit den Raad van Justitie te Makasser, belast met de In- en Overschrijving van vaste goederen, en eventueel voor andere autoriteiten aldaar, en om verder alles te doen wat nuttig en noodig voorkomt, alles onder belofte van eene goedkeuring en bekrachtiging, en onder verband als ingevolge de Wet voorgeschreven, ten einde de overschrijving ten name van hem, mede-ondergeteekende, te bewerkstelligen, van het hierboven genoemd houten zeilvaartuig (lambo)

„TJARIJAN MADINA”

Makasser, ..... October 1933.

De Verkooper;

.....

De Kooper.

.....



Zegel  
f 1.50

(M o d e l)

ONDERHANDSCHE SPECIALE VOLMACHT:

---

Ondergeteekende, TAKKE PETTA TOENROE, handelaar, wonende te kampong Angkoeæ, Kadjoeara (Zuid Bone), thans tijdelijk te Makasser vertoevende, machtigt hierbij den heer:

GUSTAAF ADOLF NICOLAAS

waarnemend Commies ten Havenkantore te Makasser

s p e c i a a l

om voor en namens hem te verschijnen voor den Rechter Commissaris uit den Raad van Justitie te Makasser, belast met de In- en Overschrijving van vaste goederen en eventueel voor andere autoriteiten aldaar teneinde de inschrijving ten zijnen name te bewerkstelligen van het houten zeilvaartuig genaamd:

„BARAKKA SALAMA”

breeder omschreven bij meetbrief gedagteekend Makasser 8 Mei 1935 No. 8412.

Makasser, 8 Mei 1935

(w.g.) TAKKE PETTA TOENROE

No. 137

Ik, ondergeteekende, Christoffel Hendrik ter Laag, Hoofd van Plaatselijk Bestuur te Makasser verklaar, dat ik den persoon van TAKKE PETTA TOENROE, van beroep handelaar en wonende in de kampong AngkoeE Kadjoeara (Zuid Boni), thans tijdelijk verblijfhoudende te Makasser, mij bekend gemaakt, duidelijk den inhoud der acte heb voorgehouden, waarna TAKKE PETTA TOENROE voornoemd zijne handteekening in mijne tegenwoordigheid op deze acte heeft gesteld.

Kosten f 1.50.

Makasser, den 8sten Mei 1935.

Het Hoofd van Plaatselijk Bestuur voornoemd,

(w.g.) ter Laag.

# N.V. Rijstpellerij BAN TJIANG MAKASSAR.

Telegram adres: BANTJIANG. Telef. No. 785

No. \_\_\_\_\_

Makassar,

193

Baik pada

 500.— 

Tempo

*Tiga*

hari selihatinja soerat Wissel ini, Toean soeka

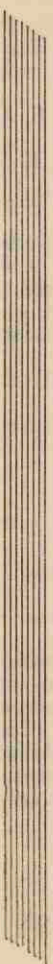
bajar kapada

*Djoeragang Bajjo Perahoe La Barakka*

atau order

Sadjoemlah besarnja

*Limaratoes roepiah*



— *sadatangnja Perahoe disoerabaja soedah terima Tjoekoep moedan*

(BT)

— *200 Karong Kemirikoepas* —

Kapada

Toean *Hiap Hong*

*p.p. N.V. Rijstpellerij „BAN TJIANG”*

*pel. zegel*

T. H. D. Mak. 3 34

die *Soerabaja*

Salinan dari soerat perdjandjian.

- 1 nommor bersoesoen 1234  
 2 tanggal dan tahoen 2 April 1934.  
 3 Nama dan pekerdjaan orang jang mengambil perdjandjian:  
 a). La Taletta orang dagang di Peneki (Wadjo).  
 b). La Bandoe Djoeragang kg Lem pangeng (Kadjoeara-Bone).
- 4 Nama dan banjajnja barang jang diboeatkan perdjandjian:  
 470 picol loedda (rijst) dimoeat dalam perahoe nama Mase-Ma, Djoeragang: La Bandoe tib dengan menerima sewah 18 cent dalam i pikoel sampai Makassar.
- 5 Harganja f 1000.— (seriboe roepiah)  
 6 Keterangan dari perdjandjian:

- a). Djoeragan La Bandoe menaikkan wang sedjoemlah f 500.— (lima ratoes roepiah) dikasih sama jang empoenja loedda (La Taletta).  
 b). Bilamana perahoe terseboet mendapat kebinasaan disoengai atau dilaoet (tengelam atau petjah) kedoeanja tidak menjdaddikan perkara atas keroegiannja.

Tanda tangan orang jang mengambil perdjandjian

wg. La Taletta                      wg. La Bandoe

Tanda tangan dari saksi.

wg. La madoesila      wg. kepala kampung Bodjo

wg. kepala kampung Watang-Peneli.

Het wanoeahoofd van Peneki

wg. La Paiodjai.

---

1) dit beteekent: de schipper is zijn prauw en de f 500.— kwijt. La Taletta zijn rijst.



## Salinan soerat perdjandjian.

- 1) nommor bersoesoen 313
- 2) Tanggal dan taheen 16 November 1934
- 3). Nama dan tempat tinggal dari orang jang mengambil perdjandjian
  - a). La Mappa, orang dagang di kampung Baroe Doping (Sadjo)
  - b). La Tehera, djoeragang di kampung Kadjoeara (Bone).
- 4). Djenis dan banjarknja barang jang diboeatkan perdjandjian:
 

513 picol beras loeddha dimoeat dalam perahoenja.  
La Tehera bl. dengan menerima sewahnja  $f 0,12\frac{1}{2}$   
boeat sepikoel dari sini (Djalang) ke Makassar.
- 5). Harganja  $f 879,75$ .
- 6). Keterangan dari perdjandjian:
  - a). Djoeragang La Tehera menaikkan wang sedjoemlah  $f 170$ .— (seratoes toedjoeh poeloeh roepiah) dikasih sama jang empoenja loedda (La Mappa).
  - b). Djikalau dapat tjelaka dengan tida sengadja sama 2 roegi <sup>1)</sup>

Tandatangan orang jang mengambil perdjandjian

wg. La Mappa                      wg. La Tehera.

Tanda tangan dari saksi:

wg. Kepala kampung Baroe Doping.

wg. Kep, Kampung Djalang.

Het Wanoeahoofd van Akotengang

wg. La Mappa.

---

<sup>1)</sup> dit beteekent: de schipper is zijn prauw en de  $f 170$ .— kwijt. La Mappa zijn rijst.

Register No.  
Folio  
Ondertoeekening van  
den schipper

Gesteld in tegenwoordigheid van mij  
Uitgerikt te  
*den* 19  
door mij

De schipper is verplicht om wanneer hij langer dan 24 uren verblijft in eene vreemde haven, waar een Nederlandsch Consul, Vice-Consul of Consul-Agent gevestigd is, uiterlijk op den 2den dag na dien zijner aankomst zich in persoon bij dien ambtenaar te vervoegen, ten einde zijn jaarpas te doen afteekenen.

*Brandmerk,*



## VANWEGE DEN GOVERNEUR-GENERAAL VAN NEDERLANDSCH-INDIË

De (a)  
DOET TE WETEN:

dat het hem voldoende is gebleken, dat het groot vaartuig, genaamd  
zeekonnen, hebbende dekken en  
masten, en gevoerd wordende door in *Nederlandsch-Indië* tehuis behoort, en dat daaraan het recht toekomt om de Nederlandsche vlag te voeren.

Alle ambtenaren en autoriteiten in *Nederlandsch-Indië*, en ieder ander, wien zulks kan aangaan, worden mitsdien verzoocht om genoemden schipper met zijn schip en lading vriendschappelijk te ontvangen en hem zoodanig te behandelen, als de wetten van *Nederland* en de verdragen door dat Rijk met andere Souvereinen gesloten, medebrengen.

Gegeven te den van het jaar negentienhonderd

De

(a) Titel van het Hoofd van Gewestelijk of Plaatselijk Bestuur.

PAS.

Brandmerk:

No. ....



VAN WEGE DEN GOUVERNEUR-GENERAAL  
VAN NEDERLANDSCH-INDIË

De havenmeester te <sup>(1)</sup> ..... verklaart: dat <sup>(2)</sup> .....  
..... genaamd <sup>(3)</sup> .....  
grootste lengte ....., grootste breedte ..... holte op de grootste  
breedte ..... hebbende ..... dekken en ..... masten, be-  
stemd voor <sup>(4)</sup> .....  
toehorende aan <sup>(5)</sup> ..... wonende te <sup>(6)</sup> .....  
is ingeschreven en in Nederlandsch-Indië tehuis behoort en dat  
daaraan het recht toekomt om de Nederlandsche vlag te voeren.

Allen ambtenaren en autoriteiten in Nederlandsch-Indië en  
een ieder ander wien zulks kan aangaan, wordt mitsdien ver-  
zocht om den schipper met zijn schip en lading vriendschappelijk  
te ontvangen en hem zoodanig te behandelen, als de wetten van  
Nederland en de verdragen door dat Rijk met andere Souvereinen  
gesloten, medebrengeu.

Gegeven te <sup>(1)</sup> ....., den ..... 19 .

*De Havenmeester,*

(plakzegel)

(Amtsstempel).

<sup>(1)</sup> Standplaats van den havenmeester.

<sup>(2)</sup> Soortnaam van het vaartuig.

<sup>(3)</sup> Naam van het vaartuig.

<sup>(4)</sup> Waarvoor het vaartuig gebezigd wordt (een der categorieën  
genoemd in art. 1).

<sup>(5)</sup> Naam van den eigenaar.

<sup>(6)</sup> Woonplaats van den eigenaar.



Zegel van  
f 1,50  
Grosse.

IN NAAM DER KONINGIN!

No. 152.

Inschrijving van een  
zeilvaartuig (lambo)  
genaamd „NEDER-  
LAND” groot 64.57  
kubieke meters of  
22.79 registertonnen,  
breder omschreven  
bij meetbrief van 4  
Juni 1934 nummer  
8202 taxatiewaarde  
f 1.500.— ten na-  
me van ABDUL HA-  
MID.

Geregistreerd op:  
fo: 6598.  
no. 20809.

Heden Donderdag, den zevenden Juni .....  
negentien honderd vier en dertig, verscheen  
voor mij Meester JAN ADRIAAN  
DEKKER Griffier van en alszoodanig  
waarnemend Rechter-Commissaris uit den  
Raad van Justitie te Makasser, belast met de  
in- en overschrijving van onroerende goe-  
deren bijgestaan door 's Raads buitengewoon  
substituut Griffier Theodoor Ernst Emanuel  
Trouerbach

de heer Gustaaf Adolf Nicolaas, waarnemend  
eerste commies op het Havenkantoor te Ma-  
kasser, wonende aldaar, mij Rechter-Com-  
missaris bekend, ten deze handelende als  
gemachtigde van ABDUL HAMID van be-  
roep handelaar, wonende te Bonerate (Sa-  
leijer) ingevolge de aan het oorspronkelijk de-  
zer gehechte behoorlijk gezegelde onderhand-  
sche acte van speciale volmacht, gedagteekend  
Makasser 4 Juni 1934 en door het dd. Hoofd  
van Plaatselijk Bestuur aldaar op denzelfden  
datum gewaarmerkt en onder nummer 138  
geboekt.

Welke comparant overlegde:

A. Een aan het oorspronkelijk dezer gehech-  
ten behoorlijk gezegelden bijlbrief, gedag-  
teekend Makassar 4 Juni 1934 en door het  
dienstdoend Hoofd van Plaatselijk Bestuur  
aldaar op denzelfden datum gewaarmerkt en  
onder nummer 139 geboekt, inhoudende eene  
verklaring van ABDUL HAMID voornoemd,  
dat het houten zeilvaartuig genaamd „NE-  
DERLAND” groot zoowel bruto als netto  
64.57 T. No. 8202 LLa voor zijne rekening  
door Lamakanang is gebouwd te Bonerate  
(Saleijer) voor de som van f 500.— (vijf hon-  
derd gulden).

B. Een behoorlijke gezegelden meetbrief op-  
gemaakt door den Scheepsmeter te Makasser

-/ voorkant  
ggk. drh. en byv.  
een woord

doorgestrook  
ggk. drh. en byv.  
een woord

..//.. Totale inhoud  
der ruimten op het  
bovendek 7.84 regis-  
tertonnen.  
ggk. byv. elf woorden  
en zes cijfers.

het  
ggk. byv. een  
woord

op 4 Juni 1934 onder nummer 8202, waaruit blijkt, dat het Inlandsch zeilschip genaamd „NEDERLAND” in het jaar 1933 te Bone-rate (Saleijer) hoofdzakelijk gebouwd van hout met een dek twee masten en getuigd als Lambo- is gemeten als volgt:

Lengte: van den achterkant van den voor-  
stevan tot dien van den achterstevan of ge-  
dachten achterstevan gemeten ter hoogte  
van het bovendek .....  
1275 meter

Wijdte: grootste breedte van het schip, bui-  
tenwerks over de buitenhuid: .....  
4.45 meter

Holte: afstand van den bovenkant van de  
wang naast het zaadhout tot den onderkant  
van het bovendek ter plaatse van de grootste  
wijdte ..... 2.— meter

Factor: als bedoeld in het 1e lid van artikel 26  
Scheepsmetingsbesluit Staatsblad 1927 num-  
mer 212|0.5.

dat de inhoud van het schip bedraagt onder  
het bovendek 56.73 kubieke meters of 20.02  
registertonnen. Bruto inhoud: 64.57 (vier en  
zestig, zeven en vijftig honderdste) kubieke  
meters of ..... 22.79 (twee en twintig  
negenen zeventig honderdste)

Netto inhoud: 64.57 (vier en zestig zeven en  
vijftig honderdste) kubieke meters of .....  
..... 22.79 (twee en twintig, negen en  
zeventig honderdste) registertonnen.

dat het brandmerk: 64.57 K.M. 22.79 T. No.  
8202 LLa is ingebrand op den achterkant  
mastdoft.

En verzocht mij de comparant, handelende  
in zijne vorengenoemde hoedanigheid, op  
grond der overgelegde stukken, de inschrij-  
ving van sub B vermeld vaartuij, welks  
waarde ter berekening der verschuldigde leges  
geschat op f 1.500.— (een duizend vijf hon-  
derd gulden) .....

ten name van ABDUL HAMID .....  
verklarende de comparant, dat het schip  
korter dan zes maanden in de vaart was.

Ter voldoening aan dit verzoek, heb ik, Rechter-Commissaris, het hiervoren omschreven vaartuig genaamd:

„N E D E R L A N D”

ten name van A B D U L H A M I D voornoemd ingeschreven bij deze acte. Aldus verleden op dag, maand en jaar als vorenvermeld onder nummer een honderd twee en vijftig ..... ten overstaan van mij, Rechter-Commissaris, in tegenwoordigheid van den buitengewoon substituut Griffier en den Comparant, die deze acte na voorlezing en voorhouding goedgekeurd en mede onderteevend heeft.

De Comparant,  
w.g. G. A. Nicolaas

De buitengewoon	De w.d. Rechter-
substituut Griffier,	Commissaris,
w.g. Trouerbach	w.g. J. A. Dekker

Voor grosse uitgereikt aan Abdul Hamid. Het oorspronkelijk dezer acte is gesteld op een zegel van een gulden en vijftig cent.

De Griffier van den Raad van  
Justitie te Makasser,

w.g.



Zegel van  
f 1.50

M E E T B R I E F.  
Binnenlandsche Meetwijze.  
No. 8202.

---

Ondergeteekende Scheepsmeter te Makasser verklaart, dat het Inl. zeilschip, genaamd „NEDERLAND” vroeger genaamd: ....., in het jaar 1933 te Bonerate (Saleijer) hoofdzakelijk gebouwd van hout met een dek, twee masten en ... schoorsteen, getuigd als lambo is gemeten als volgt:

Lengte: van den achterkant van den voorsteven tot den voorkant van den achtersteven, of door-gestroomt gedachten achtersteven, gemeten ter hoogte van het bovendek . . . . .	12.75 meter
Wijdte: grootste breedte van het schip, buitenwerks over de buitenhuid . . . . .	4.45 „
Holte: afstand van den bovenkant van de wrang naast het zaadhout tot den onderkant van het bovendek ter plaatse van de grootste wijdte . . . . .	2.00 „
Factor: als bedoeld in het 1e lid van artk. 26 Scheeps-metingsbesluit Staatsblad 1927 no. 212 . . . . .	0.5 „

	Kubieke meters	Register tonnen
De inhoud van het schip bedraagt: . . . . .	56.73	20.02
Totale inhoud der ruimten op het bovendek . . . . .	7.84	2.76
Bruto inhoud . . . . .	64.57	22.79
Af te trekken ruimten voor de beweegkracht en brandstof bij mechanisch voortbewogen schepen gelegen beneden het bovendek . . . . .	—	—
Netto inhoud . . . . .	64.57	22.79

Zegge vier en zestig zeven en vijftig honderdste kubieke meters bruto of twee en twintig en negen en zeventig honderdste registertonnen en kubieke meters als boven  
of . . . . . registertonnen

Afgegeven te Makasser den 4en Juni 1934.  
De Scheepsmeter  
w.g. ....

Brandmerk. 64,57 IN 1.22.79 T No. 8202 ingebrand op den achterkant mastdoft.

MODEL.

zegel f 1.50

## BIJLBRIEF

Ondergeteekende HADJI GANING, wonende te Maoemere, van beroep handelaar, verklaart hiermede, dat het houten zeilvaartuig genaamd:

„BOEROENG NOERI”

groot bruto 24.61 kubieke meters en netto 24.61 kubieke meters gebrandmerkt:

„24.61 K.M. 8.68 T. No. 8418 L.L.a.”

door hemzelf en voor eigen gebruik is gebouwd geworden te Maoemere voor de somma van f 150.— (Een honderd en vijftig gulden).

Makasser, 14 Mei 1935.

Ik ondergeteekende .....  
 Hoofd van Plaatselijk Bestuur te Makasser, verklaar dat ik den persoon van HADJI GANING, wonende te Maoemere, thans tijdelijk te Makasser vertoevende, mij bekend gemaakt, duidelijk den inhoud van dezen bijlbrief heb voorgehouden, waarna HADJI GANING voornoemd zijne ..... in mijne tegenwoordigheid op dezen bijlbrief heeft gesteld (Staatsblad 1916 No. 46).

Geboekt onder No.: .....

Makasser, 14 Mei 1935.

Het Hoofd van Plaatselijk Bestuur vd.,

Model.  


---

M E E T B R I E F  
BINNENLANDSCHE MEETWIJZE.

No. 8376.

De ondergeteekende, Scheepsmeter te Makassar verklaart, dat het Inl. zeilschip genaamd:

„MINASA DJOEDDA”

vroeger genaamd — in het jaar 1924 te Kg. Djaleng (Wadjo) hoofdzakelijk gebouwd van hout met een dek, twee masten en — schoorsteen —, getuigd als palari is gemeten als volgt:

Lengte: van den achterkant van den voorstevan tot den voorkant van den achterstevan of door-gestroomt gedachten achterstevan, gemeten ter hoogte van het  
bovendek. 12.75 meter

Wijdte: grootste breedte van het schip, buit enwerks over de buitenhuid . . . . . 4.85 „

Holte: afstand van den bovenkant van de wrang naast het zaadhout tot den  
onderkant van het bovendek. 2.10 „

Factor: als bedoeld in het 1e lid van art. 26 Scheeps-metingsbesluit-Staatsblad 1927 No. 212 . . 0.5

De inhoud van het schip bedraagt:

Inhoud onder het bovendek . . . . .	64.92	22.91
Totale inhoud der ruimen op het bovendek .	—	—
Bruto-inhoud . . . . .	64.92	22.91
Af te trekken ruimten voor de beweegkracht en brandstof bij mechanisch voortbewogen schepen gelegen beneden het bovendek . . . . .	—	—
Netto-inhoud . . . . .	64.92	22.91

Zegge: Vier en zestig en twee en negentig honderdste Kubieke meters bruto, of Twee en twintig en een en negentig hon derdste registertonnen bruto,

en . . . . . kubieke meters netto,  
als boven  
of . . . . . registertonnen netto.

Afgegeven te Makassar, den 25en Maart 1935

De Scheepsmeter.

w.g. J. H. Lagaay.

Brandmerk: 64.92 K.M. 22.91 T. No. 8376 (L.La ingebrand op den achterkant mastdoft.



MODEL.

BOEKOE KENJAMANAN No. 9094

(BAHASA MELAJOE).

Nama kapal dan matjamja: BINTANG MAS (palari)

Bendera: B E L A N D A.

Kantor kapal Salemo (Makassar) eigenaar Hadji Bonang.

Dikeloearkan pada 13 November 1933

Toeän Sjahbandar di Makassar

(tanda tangan)

Tanggal masoek pangkat	N A M A		
	Kapitan kapal	Doktor	Stirman satoe
13/11—1933	Wahide.	—	—

## L E G E N D A

- (a) Kolom 2 Boeat diisi (ditoelis) „tiada kena (kalau tiada ada penjakit berdjangkit (toeler) dipelaboehan). Kena penjakit (kalau ada penjakit berdjangkit (toeler) dipelaboehan) Haroes ditoelis roepa penjakit itoe pada tanggal permoelaannya.
- (b) Kolom 2 „ „Tanggal sampainja ..... dan tanggal berangkat kapal ..... haroes ditoelis, djikalau boekoe penjaminan ini
- (c) Kolom 2 „ ditoendjoe kena, disangka, tiada kena haroes ditoelis dengan tangga 12 jang terseboet dikolom b, djikalau salah satoe dari ini perkara ada pada kapal itoe, baik koetika kapal itoe sampai, baik koetika kapal itoe berangkat.
- (d) Kolom 3 „ Roepa pemjakit; haroes diberi tahoe lagi kabanjakan tikoese mati soepaja doea perkara jang terseboet ini boleh diterangkan didalam kolom 3 behagian jang lain dikolom jang ketiga ini.
- (e) Kolom 3 „ Toeroen dari kapal, baik dari sakit atau- (meninggal)
- (f) Kolom 4 en 5,, kolom 4 kolom 5.

Diboenoech dan di-boeang tikoesenja dan njamoeknja oada tang gal .....	Moelai dari.....
19..... dibersihkan sehabisnja penjakit pada tanggal .....	..... 19.....
Di bebaskan per-laja rannja .....	..... 19.....
19.....	

Tanda tangan pelaboehan doktor.

N.B. Peringatan:

Kolom 4 dan 5 haroes ditoelis oleh doktor pelaboehan, dan jang lain oleh Sjahbandar, melainkan pada hal jang ditentoeakan di artikel 8 (8) dar oendang 2 Quarantaine.

Kolom 6 boleh dipakai oleh pegawai 2 consul boeat peringatan.



Nama pelaboehan	Daftar kenjamanan			Djari hal penjakit		jang ber-djangkit		Kapal itoe (f)	Orang isi kapal atau sekarang dibawah pamariksaan doktor	Keterangan	Tanda tangan Shajbandar	
	Pelaboehan (a)	K a p a l		diakoe penjakit (d)	tanggal pengakoean. (e)	berhenti tanggal	Sebab (e)				pada waktoe kapal datang	pada waktoe kapal berangkat
		Waktoe (b)	Keadaan (c)									
Makassar	onbesmet	11 11—33 13	goed							De Havenmeester ol. De Commies.		
Pare-Pare	onbesmet	A. 21 11—33 V. 21	goed							De dd. Havenmeester		
Balikpapan	onbesmet	A. 5/12—33 V. 11/12—33	onbesmet							De Havenmeester		
Pare Pare	onbesmet	A. 18/12—33 V. 20/12—33	goed							De dd. Havenmeester		

Diwelirang di Makassar pada tanggal 13/11—1933 De Mandor-Welirang

Nama pelaboehan	Daftar kenjamanan			Djari hal penjakit		jang ber-djangkit		Kapal itoe	Orang isi kapal atau sekarang dibawah pamariksaan doktor	Kete-rangan	Tanda tangan Shajbandar	
	Pelaboehan (a)	K a p a l		diakoe penjakit (d)	tanggal pengakoean. (e)	berhenti tanggal	Sebab (e)				pada wak-toe kapal datang	pada wak-toe kapal berangkat
		Waktoe (b)	Keadaan (c)									
Makassar	onbesmet	11 11—33 13	goed							De Havenmeester ol. De Commies.		
Pare-Pare	onbesmet	A. 21 11—33 V. 21	goed							De dd. Havenmeester		
Balikpapan	onbesmet	A. 5/12—33 V. 11/12—33	onbesmet							De Havenmeester		
Pare Pare	onbesmet	A. 18/12—33 V. 20/12—33	goed							De dd. Havenmeester		

Diwelirang di Makassar  
pada tanggal 13/11—1933  
De Mandor-Welirang

Reg. No. 67

Folio 10

Nummer lantaarn.

M. 4635.

VRIJ VAN ZEGEL

(Bijblad 6353)

MODEL

## CERTIFICAAT.

De Gouverneur van Celebes en Onderhoorigheden verleent mits deze verlof naar aanleiding van Art. 26 van Staatsblad 1905 No. 316 aan Tjalleng gezangvoerder van de prauw palari genaamd: „Bintang Soeasa” groot 83.02 kub. meters of 29.30 Reg. tonnen om in afwachting, dat voor dat vaartuig een nieuwe jaarpas zal worden uitgereikt, met hetzelfde eene reis te doen van Makassar naar Paloppo en terug naar Makassar onder gehoudenis dat in alle opzichten aan de bestaande wetten en bepalingen door hem voldaan zij, in welk geval dit certificaat voor de onderwerpelijke reis, doch niet verder van dezelfde kracht zal zijn alsware gemeld vaartuig voorzien van een Ned.-Indische jaarpas in optima forma.

MAKASSAR, den 27 Maart 1935.

*Namens den Gouverneur v.d.:**De Havenmeester,*

o.l.

Handtekening v/d Schipper:

Tjalleng

In mijne tegenwoordigheid:

*De Commies,**De Commies*

Brandmerk:

83.02 K.M. 29.30 T. No. 8353 L.L.a

Eigenaar: Makoeasang

te

Palengoe (Takalar)



Zegel  
f 1.50

(M o d e l)

## VERKLARING.

Ondergeteekende ABDUL HAMID, wonende te Bonerate (Saleier) verklaart, dat het houten zeilvaartuig genaamd „NEDERLAND” hebbende een dek en twee masten gemeten op 64.57 kubieke meters of 22.79 registertonnen en gevoerd wordende door DAENG MAKANNA aan hem toebehoort; dat hij inboorling is hier te lande woonachtig; dat het bestuur over hetgeen tot onderhoud van het schip en het virtualieeren of bevrachten daarvan vereischt wordt te Bonerate (Saleier) wordt gevoerd en dat genoemd schip niet op voet van oorlog is uitgerust, noch door zijn toedoen of gedoogen in strijd met de onzijdigheid met den Staat op voet van oorlog uitgerust zal worden.

Makasser, 8 Mei 1935.

(w.g.) ABDUL HAMID

No. 55

Bovenstaande verklaring is door mij vergeleken met den meetbrief gedagteekend Makasser den 4en Juni 1934 No. 8202 L.L.a en met het bewijs van eigendom gedagteekend Makasser den 7en Juni 1934 No. 152, welke stukken ik met die verklaring in overeenstemming heb bevonden, terwijl mij daaruit niet is gebleken, dat het schip in eenig opzicht niet voldoet aan de vereischten gesteld bij art.: 3, 4 en 5 van het Staatsblad 1905 No. 316.

De verklaring is vervolgens ten mijnen overstaan en in tegenwoordigheid van den Adjunct Hoofddjaksa door Abdul Hamid wonende te Bonerate (Saleier) overeenkomstig de wijze zijner Godsdienstige gezindheid met eede bevestigd.

Makasser, 8 Mei 1935.

De Assistent Resident

(w.g.) TER LAAG

MODEL.

No. 0777.

zie Staatsblad 1924 No. 228, 1926 Nos. 43 en 73) <sup>1)</sup>. TRIPLICHAAT.

Voldaan den 25en Maart 1935 door Moele een bedrag van f 17.— <sup>2)</sup> (Zeventien gulden) zijnde bakengeld voor het zeilschip Terang Minasa, nationaliteit Nederlandsch Indisch toebehoorende aan Hadji Poela gecharterd door ..... inhoud 74.85 M; bruto, aangekomen op 16 Maart 1935, laatst aangedaan Ponrang op 11 Februari 1935.

- <sup>3)</sup> A. voor een bezoek (normaal).  
 B. voor een bezoek tegen verlaagd tarief (art. 2 (3) Bakengeldordonnantie).  
 C. voor een vooruitbetaald abonnement voor zes maanden <sup>4)</sup>. (slechts te innen door beroepshavenmeester).  
 D. voor een gewoon abonnement voor zes maanden over het tijdvak van en met <sup>1)</sup> zestien Maart 1935 tot en met vijftien September 1935. De laatstvoorige betaling heeft plaats gehad te Makasser op den 24en Augustus 1935 voor het tijdvak v/m 20-8-1934 t/m 19-2-1935.

De Havenmeester,

<sup>1)</sup> In letters

<sup>2)</sup> Doorhalen wat niet van toepassing is.

<sup>3)</sup> Nader is vastgesteld dat het abonnement is ingegaan op

1) ..... 19..... en loopt tot en met

..... 19.....

te ..... den ..... 19.....

De Havenmeester,

PERI HAL PERAHOE JANG HANJOET  
MAKA DIPOENGOET.

---

Kalau ada lepa-lepa (kono) jang ketjil hanjoet maka dipoengoet masih disebelah dalam rompong (1) jang paleng dekat daratan, haroes diteboes doea soekoe doeit lama (oeang V.O.C.) — (f. 1). Djika soedah liwat rompong jang dekat (lebih djaoeh) haroes diteboes se-real doeit lama (f. 2.). Djika soedah djaoeh kelaoet, maka sampan itoe ditaksir harganja oleh pertengahan (neutrale commissie) maka jang poengoet itoe haroes diberi setengah harga sampan itoe.

Maka akan sampan jang besar djika dipoengoet disebelah dalam rompong jang paleng dekat daratan, haroes diteboes doea real doeit lama (f. 4.), djika soedah liwat keloeat dari rompong jang dekat, haroes diteboes empat real doeit lama. Djika tempat memoengoet itoe soedah bertengah laoetan, maka ditaksir sadja harganja oleh orang maka tengah  $\frac{1}{2}$  harganja itoe diberikan orang jang memoengoetnja.

Maka akan perahoe jang memakai salompong (perahoe soedah besar), atau jang pakai djeroeboeng (overdekt) maka dipoengoet masih disebelah dalam rompong jang dekat, haroes diteboes empat real doeit lama (f. 8.), djika soedah liwat kesebelah loearnja rompong terseboet terdapat, haroes setail doeit lama (8 real of f. 16). Djika perahoe jang demikian terdapat ditengah laoetan, maka doedoeklah doea atau tiga orang tengah (onpartijdig) maka ditaksir harga perahoe itoe, maka  $\frac{1}{2}$  dari harga itoe haroes dibayar kepada orang jang memoengoetnja itoe.

---

(1) Tempat ikan tinggal berlindoeng, diperboeat dari daoen kelapa dan bamboe.





## LITERATUURLIJST

- PARDESSUS, Collections de lois maritimes antérieures au XVII siècle.  
Dr. B. F. MATTHES, Over de Wadjoreezen Makasser 1869.  
— Het Consulaat van de zee.  
— Les Jugemens d'Olleron touchant le fait de la mer, des nefes, des maîtres, compagnons marinières & aussi des marchans & de tout leur estre.  
— Zee-rechten inhoudende dat oudste en hoogste water-Recht, dat de gemeene kooplieden en schippers hebben gemaakt in Wisbuy.  
— Amsterdamsche Ordonnantie Den Tex B.R.W. 1828—1830.  
Prof. Dr. PH. S. VAN RONKEL, Risalat Hoekoem kanoen jaitoe oendang-oendang Melaka.  
H. J. FREDERICI, Bonisch zeerecht Kol. Tijdschrift Sept. 1931 20ste jaargang No. 5.  
— Adatrechtbundels XII en XXXVI gemengd.  
L. VAN VUUREN, Over prauwvaart van Celebes. Kol. Studiën 1916.  
G. P. ROUFFEAR, Was Malakka emporium voor 1400 A.D. genaamd Malajoer? Bijdragen tot de taalland- en volkenkunde van Ned.-Indië Den Haag deel 77 (1921).  
P. A. LEUPE, Wetboek voor zeevarenden van het koninkrijk Makasser en Boegi op het eiland Celebes. Tijdschrift voor Ned.-Indië 1849 53 afl.  
Mr. J. C. VAN DER MEULEN, Het adatrecht der Inlanders in de jurisprudentie 1912—1923.  
Mr. K. L. J. ENTHOVEN en Mr. JONGENEEL, Vervolg van het werk van Mr. J. C. van der Meulen.  
— Wet en Adat Deel I blz. 48 e.v.  
Prof. Dr. KOHLER, Würzburg, Zeitschrift für Handelsrecht Band XXXII Das Handels- und Seerecht von Celebes.  
Prof. Dr. B. J. O. SCHRIEKE, Prolegomena tot eene sociologische studie over de volken van Sumatra. Tijdschrift voor Indische taal- land- en volkenkunde deel LXV 1925.  
J. J. VISSER, M.S.C., Onder Portugeesch-Spaansche vlag. De katholieke missie van Indonesië 1925.  
Dr. C. NOOTEBOOM, Vaartuigen van Ende Tijdschrift voor Indische taal-, land- en volkenkunde deel LXXVI 1936 afl. I.
-

## INHOUD

### VOORWOORD.

INLEIDING . . . . .	1
HOOFDSTUK I. HET HANDELS- EN SCHEEPVAARTWETBOEK	
VAN AMANA-GAPPA . . . . .	6
A. Inleiding . . . . .	57
B. Burgerlijk Procesrecht . . . . .	59
C. Burgerlijk en Handelsrecht . . . . .	61
1. Huwelijksgoederen en erfrecht . . . . .	61
2. Algemeene regels bij overeenkomsten; goede en kwade trouw. . . . .	63
3. Verantwoordelijkheid voor handelingen van on- dergeschikten . . . . .	64
4. Leeningsovereenkomsten. . . . .	65
Verantwoordelijkheid der familie bij leeningen . . . . .	66
Nadere bepalingen bij leeningen . . . . .	66
Goede raad bij het sluiten van leeningen . . . . .	69
5. Vervoersovereenkomsten. . . . .	70
Bederf en verlies van goederen . . . . .	70
Averijgrosse . . . . .	70
Verantwoordelijkheid van den vervoerder bij verlies door bederf . . . . .	70
Deeling van winst en verlies . . . . .	71
Afrekening. . . . .	71
6. Zaakwaarneming en lastgeving. . . . .	72
7. Borgtocht . . . . .	72
8. Faillietenrecht . . . . .	73
D. Speciale bepalingen over zeerecht . . . . .	74
1. De kapitein . . . . .	74



2. De scheepsofficieren . . . . .	76
3. Het scheepsvolk . . . . .	77
4. Vrachtprijzen . . . . .	77
Algemeene bepalingen. . . . .	77
Wanneer vracht verschuldigd is . . . . .	79
5. Huur van schepen . . . . .	80
Competentie van den kapitein . . . . .	80
Verdeeling van vrachtpenningen . . . . .	80
Terugvorderen van vrachten. . . . .	81
6. Hulpverlening aan schipbreukelingen . . . . .	81
7. Sterfboedels op een vaartuig . . . . .	82
HOOFDSTUK II. . . . .	83
A. Vergelijking van het wetboek van Amana-Gappa met overeenkomstige handels- en zeerechtregelen in Europa en het Maleische rechtsgebied van vóór 1672	83
B. De codex 3292 uit de Leidsche Universiteitsbiblio- theek Oendang-Oendang prahoe (Legaat N. Neu- bronner v. d. Tuuk). . . . .	96
C. Publicaties over handels- en zeerechtregelen in het adatrecht van Ned.-Indië nà 1672. . . . .	143
HOOFDSTUK III . . . . .	150
B. Burgerlijk Procesrecht . . . . .	151
C. Burgerlijk en Handelsrecht . . . . .	151
1. Huwelijksgoederen en erfrecht. . . . .	151
2. Algemeene regels bij overeenkomsten; goede en kwade trouw. . . . .	152
3. Verantwoordelijkheid voor handelingen van on- derschikten . . . . .	152
4. Leeningsovereenkomsten. . . . .	153
Verantwoordelijkheid der familie bij leeningen .	153
Nadere bepalingen bij leeningen . . . . .	153
5. Vervoersovereenkomsten. . . . .	154
Bederf en verlies van goederen . . . . .	154

Averijgrosse . . . . .	154
Verantwoordelijkheid van den vervoerder bij verlies door bederf . . . . .	154
Deeling van winst en verlies . . . . .	154
Afrekening. . . . .	154
6. Zaakwaarneming en lastgeving. . . . .	155
7. Borgtocht . . . . .	155
8. Faillietenrecht . . . . .	155
D. Speciale bepalingen over zeerecht . . . . .	156
1. De kapitein . . . . .	156
2. De scheepsofficieren . . . . .	157
3. Het scheepsvolk . . . . .	158
4. Vrachtprijzen . . . . .	158
Algemeene bepalingen-Vrachttarieven. . . . .	158
Wanneer vracht verschuldigd is . . . . .	172
Verdeeling van vrachtpenningen . . . . .	173
Terugvorderen van vrachten. . . . .	173
5. Huur van schepen . . . . .	173
6. Hulpverleening aan schipbreukelingen . . . . .	174
7. Sterfboedels op een vaartuig . . . . .	174
8. Koop en verkoop van schepen. . . . .	174
9. Levering van gekochte schepen . . . . .	175
10. Zeeschadeverzekering . . . . .	176
11. Scheepshypotheek . . . . .	177
12. Bevoorrechte schulden op schip, lading en vracht	177
13. Scheepspapieren . . . . .	177
14. Op schrift stelling van bevrachtingsovereenkom- sten. . . . .	178
15. Aanvaring . . . . .	178
16. Strand- en bergloon . . . . .	178
LITERATUURLIJST . . . . .	205

115

## STELLINGEN

### I

Hoewel bewoond door tal van volkeren met eigen talen, vormt Zuid-Celebes toch één cultuurgebied.

### II

Oeconomisch vormt dat zelfde Zuid-Celebes mede een eenheid.

### III

De instelling van gouvernementslandschappen, met eenzelfde status als de zelfbesturen, minus eigen souvereiniteit, is voor het besturen van aaneensluitende zelfbestuurs- en gouvernementsgebieden een dringende eisch van goede politiek.

### IV

Een uitgebreid Europeesch bestuurscorps kan als schakel tusschen bevolking en regeering in Ned.-Indië niet gemist worden, zonder groot nadeel voor bevolking en regeering.

### V

De kennis van taal en cultuur der bevolking is voor eene goede bestuursleiding zoo onontbeerlijk, dat elk cultuurgebied een eigen bureau ter bestudeering daarvan dient te bezitten.

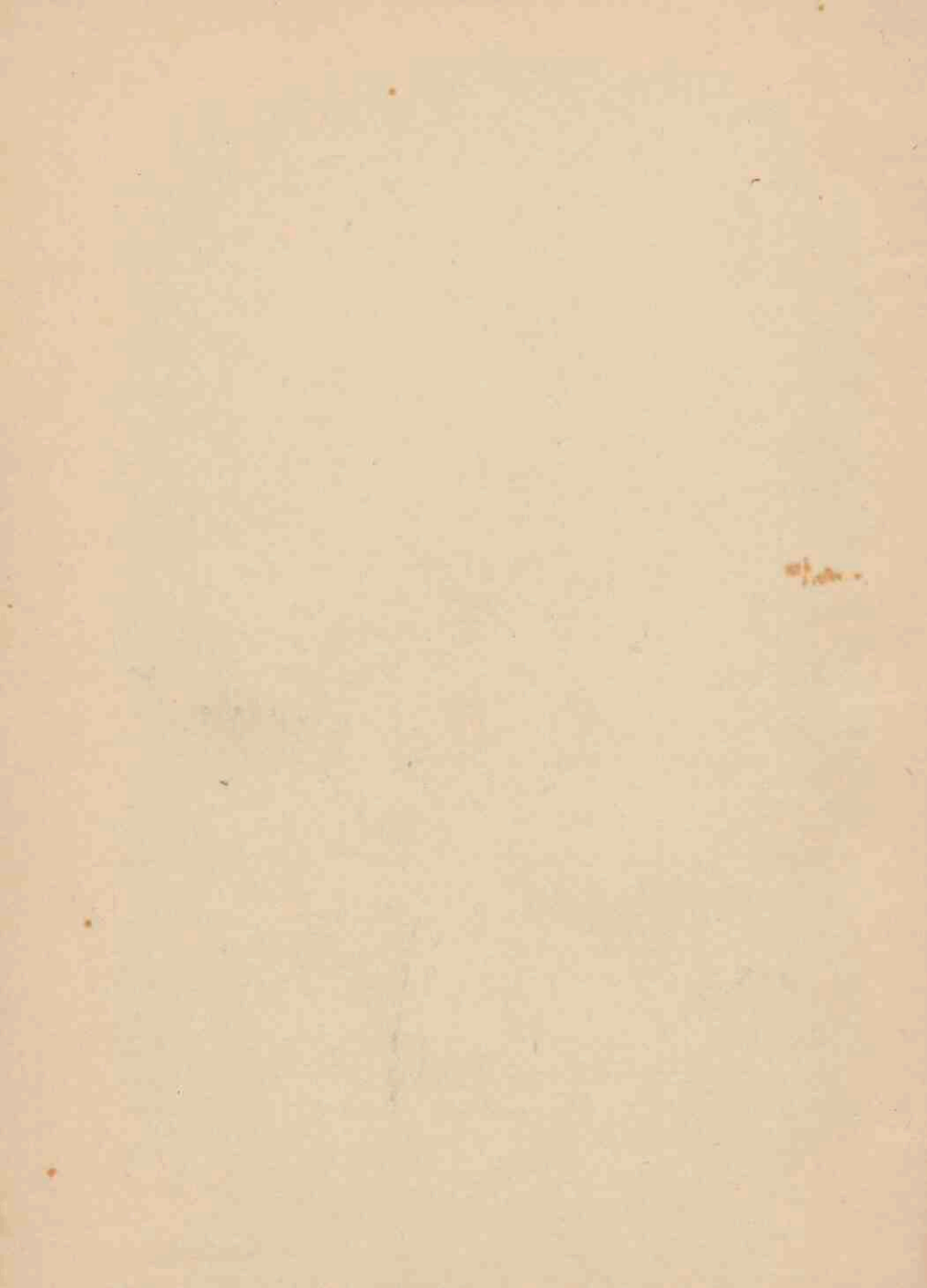
### VI

De landbouwvoorlichtingsdienst bij eene landbouwende bevolking als Ned.-Indië bezit, is van het allerhoogste belang voor hare oeconomische ontwikkeling en dient derhalve sterk uitgebreid te worden.















Rijksasyls voor Psychopaten  
te Avereest.



