

De ‘Ordinancie van Staveren’ en het Hanzeatisch zeerecht

Edda Frankot

Summary

In the past, much discussion has arisen concerning the origins of the Ordinancie (of Staveren or of Amsterdam), a fourteenth-century compilation of maritime regulations from the Dutch Zuiderzee region. In this article it is argued that it is irrelevant where the Ordinancie was first recorded, as it consisted of customs which were, for a large part, already valid in the area before the fourteenth century. These customs had probably developed from the moment that traders from the Zuiderzee area became active in the overseas transport of goods. In this early transport the Frisian traders played an important role. Although the Ordinancie was disseminated widely throughout the Hanseatic region in the later Middle Ages and early modern period, its influence on legal practice and the development of a Hanseatic sea law remained restricted.

Inleiding

In 1907 brak Albartus Teltling in zijn postuum uitgegeven werk *Die Alt-Niederländischen Seerechte* een lans voor een Staverense herkomst van de ‘Ordinancie’, een verzameling van zeerechtelijke bepalingen uit de tweede helft van de 14e eeuw.¹ Andere auteurs schrijven het ontstaan echter toe aan Amsterdam, terwijl ook Enkhuizen in minstens één van de handschriften als plaats van herkomst genoemd wordt.² De 19e-eeuwse Franse rechtsgeleerde Pardessus noemde de Ordinancie in zijn meerdelige editie van de Europese zeerechten dan ook ‘Coutumes d’Amsterdam, Enchuysen et Staveren’.³ In dit artikel zullen de redenen voor dit verschil van mening over de herkomst van de Ordinancie aan bod komen en zal ik daaraan mijn eigen visie op het ontstaan van dit zeerecht toevoegen. Verder zal ik ingaan op de ontwikkeling van het zeerecht in het Hanzegebied en de invloed en verspreiding van de Ordinancie in het Hanze-

1 Teltling, *Alt-Niederländischen Seerechte*.

2 Wat betreft Amsterdam, zie o.a. Goudsmit, *Nederlandsche Zeerecht*, 104-105; Van Auweele, ‘Zeerecht’, 223. Wat betreft Enkhuizen, zie Goudsmit, *Nederlandsche Zeerecht*, 54; Verwer baseerde zijn editie van de Ordinancie onder andere op een Enkhuizens handschrift uit de 16e eeuw. Verwer, *Nederlants Seerechten*, 23-40.

3 Pardessus, *Lois Maritimes*, i, 405.



gebied analyseren. Er is lang geloofd⁴ dat de Ordinancie, als onderdeel van het Gotlandse zeerecht, in algemeen gebruik was in Noord-Europa, maar er zijn mijns inziens voldoende aanwijzingen dat de Hanzesteden in de praktijk uiteenlopende zeerechtsbepalingen gebruikten en verschillende oordelen velden.⁵

Staveren of Amsterdam?

De Ordinancie regelt de relaties tussen schippers, kooplieden, zeelieden en reders wat betreft de meest voorkomende situaties die althans in de 14e eeuw konden ontstaan tijdens een handelsreis over zee. De basistekst van de Ordinancie omvat 27 of 28 artikelen, hoewel de meeste versies kleine verschillen vertonen in de verdeling van deze artikelen, door samenvoeging of splitsing, terwijl in andere bepalingen ontbreken of extra regels zijn toegevoegd. De onderwerpen die in de Ordinancie behandeld worden, zijn de rechten en plichten van zeelieden, bijvoorbeeld wat betreft ongeoorloofde landgang tijdens de reis of het voortijdig verbreken van de werkovereenkomst, en wat betreft het veilig laden, lossen en stouwen van de goederen. Onder de verantwoordelijkheden van de schipper tegenover zijn bemanning vielen de verzorging van een zeeman als deze bij de uitvoering van zijn werk gewond was geraakt en de uitbetaling van loon als er een conflict tussen schipper en zeeman was ontstaan, maar de laatste zijn taken naar behoren had vervuld.

Wat betreft de relatie tussen de schipper (als vertegenwoordiger van de scheepseigenaren) en kooplieden bevat de Ordinancie bepalingen over de aanspraak van de schipper op vrachtgeld na de noodzakelijke verkoop van goederen tijdens de reis of na het verlies van de lading door schipbreuk, en over de verdeling van de schade na aanvaringen, zeeworp of het kappen van de mast, de touwen of het anker in noodsituaties. Ook zijn er bepalingen over de rechtssituatie na de noodzakelijke verkoop van goederen tijdens de reis door de schipper met het schip als onder-

-
- 4 Zie o.a. Wagner, *Handbuch des Seerechtes*, 68-69; Van den Auweele, 'Zeerecht', 224; Robinson, Fergus en Gordon, *European Legal History*, 161. Vaker nog wordt het zusterrecht van de Ordinancie in het Gotlandse zeerecht, de *Rôles d'Oléron*, (tevens ten onrechte) genoemd als de bron voor het gehele Noord-Europese zeerecht. Zie bijvoorbeeld recent nog Ward, *World of the Medieval Shipmaster*, 20; Jahnke, 'Hansisches Seerecht', 66-67.
- 5 Frankot, 'Medieval Maritime Law and its Practice'. 'Een bewerking van dit proefschrift, over de rechtspraktijk van vijf Noord-Europese steden, is sinds het schrijven van dit artikel uitgekomen (zie biografie).. Zie ook Frankot, 'Hanseatic Maritime Law'.



pand, een vorm van bodemerij,⁶ en regelingen omtrent het te zwaar laden van het schip, termijnen voor het lossen van de lading en het overladen van goederen als een schip niet langer zeewaardig was. Tenslotte bevat de Ordinancie regels over het gebruik van lichters en loodsen en de verdeling van de kosten daaromtrent. Het gaat bij al deze artikelen om privaatrechtelijke bepalingen. Regels wat betreft piraterij en het strandrecht zijn in de Ordinancie niet te vinden; dit waren zaken voor de landelijke of stedelijke overheden.⁷

De Ordinancie is overgeleverd in een groot aantal handschriften, uit steden in de Nederlanden en in overige gebieden in Noord-Europa, zoals bijvoorbeeld Staveren, Amsterdam, Kampen, Enkhuizen, Hoorn, Dordrecht, Den Briel, Brugge, Keulen, Emden, Aurich, Greifswald, Stralsund, Kopenhagen, Danzig (het huidige Gdańsk) en Königsberg.⁸ In deze handschriften staat het zeerecht ofwel voor ofwel na de Vlaams/Nederlandse vertaling van het 13e-eeuwse Franse zeerecht de *Rôles d'Oléron*, bekend als de *Vonnesse van Damme* (naar de haven bij Brugge).⁹ Door sommige auteurs is daarom betoogd dat de Ordinancie als aanvulling op de *Vonnesse* is bedoeld.¹⁰ Er zijn echter ook twee handschriften waarin de Ordinancie wel op zichzelf staat, namelijk in het *Privilegieboek* uit Amsterdam (1413) en in het *Oldermansboek* uit Groningen (1434-39).¹¹ Het is daarom onwaarschijnlijk dat de Ordinancie als aanvulling op de

-
- 6 Bodemerij is het lenen van geld door de scheepseigenaar (of de schipper als zijn vertegenwoordiger) om een zeereis te kunnen vervolgen of afmaken, waarbij het schip als onderpand geldt voor de terugbetaling. 'Bottomry' in *Oxford English Dictionary* (2e editie, 1989; online versie november 2010). Zie betreffende het artikel in de Ordinancie: Landwehr, *Seerecht der Hanse*, 15; Cordes, 'Flandrischer Copiar', 132.
- 7 Piraterij behoort tot het strafrecht. Het strandrecht, het recht op de toeëigening van strandvondsten, was in de late middeleeuwen over het algemeen in het bezit van diverse overheden. Niitemaa, *Strandrecht*, 399.
- 8 Voor beschrijvingen van handschriften, zie Den Tex, 'Oud-Nederlandsch Zeeregt'; Schlyter, *Visby Stadslag*, xlviii-lxviii; Janik, *Najstarszy Tekst*, 6. Over de handschriften uit Emden en Aurich, zie Deiter, 'Dat Waterrecht'.
- 9 In de handschriften uit Staveren, Keulen en Brugge komt de Ordinancie vóór de *Vonnesse*, en heeft als titel 'Ordinancie ende insettinghe die de coopluden ende schippers holden mit malcander'. In de overige handschriften komt de Ordinancie na de *Vonnesse* met (over het algemeen) als titel 'Ordinancie die de scipheers ende die coeplude mit malcander begheren van sciprecht'. Het handschrift uit Emden heeft de titel zoals die in het handschrift van Staveren, maar houdt de volgorde van de tweede groep aan.
- 10 Bijv. Landwehr, 'Seerecht', 1602; Wolter, *Schiffrechte der Hansestädte*, 41; Jahnke, 'Hansisches Seerecht', 46.
- 11 *Privilegieboek* van Amsterdam, editie in: Telting, *Alt-niederländische Seerechte*, 27-45; *Oldermansboek* van Groningen, editie in: Feith, ed., *Oldermansboek*, 22-33.

Vonnesse van Damme is geschreven. Veel van de meest belangrijke onderwerpen worden in beide zeerechten behandeld, zoals schipbreuk en averij-grosse. Ook zijn twee artikelen van de Ordinancie vrijwel woordelijk overgenomen uit de Vonnesse. Als het de bedoeling was geweest dat de Ordinancie samen met de Vonnesse zou worden overgeleverd, dan zou het woordelijk overnemen van twee artikelen overbodig zijn geweest.¹² Wetenschappers zijn het over het algemeen eens over het feit dat de Ordinancie waarschijnlijk in de tweede helft van de 14e eeuw ontstaan is.¹³ Verwer, in de 18e eeuw, concludeerde dat de rechtstekst in haar huidige vorm niet voor 1400 ontstaan kan zijn, aangezien het Marsdiep, dat in een aantal van de artikelen genoemd wordt, volgens hem pas 'kort voor 't jaar 1400 eerst doorbrak'.¹⁴ Telting concludeerde echter al dat deze conclusie onjuist was, aangezien het Marsdiep al in een oorkonde uit 1314 genoemd werd.¹⁵ Het Marsdiep werd volgens Don, voormalig stadsarchivaris in Kampen, in elk geval in 1358 door zeeschepen gebruikt toen Kampen er de eerste tonnen ter aanduiding van de vaargeul plaatste.¹⁶ Een uitgebreid tekstanalytisch onderzoek is echter wat betreft de Ordinancie, in tegenstelling tot de Rôles d'Oléron, recentelijk niet ondernomen.¹⁷ Het meest uitgebreide onderzoek is tot nu toe gepubliceerd door Biben in 1828. Hij had ook toegang tot een 14e-eeuws Dordrechts handschrift, waarvan de huidige verblijfplaats echter onbekend is.¹⁸ Door de Duitse jurist Wagner is in de late 19e eeuw zelfs betoogd dat het zeerecht in 1407 door de Hanze gecreëerd is. Op 15 mei van dat jaar werd op de

-
- 12 Biben kwam in 1828 ook al tot deze conclusie. Biben, 'Het Oud-Nederlandsche Zeeregt', 499.
- 13 Landwehr, 'Seerecht', 1601; Telting, *Alt-niederländischen Seerechte*, xii; Biben, 'Het Oud-Nederlandsche Zeeregt', 489; Goudsmit, *Nederlandsche Zeerecht*, 102. Tot een iets preciesere datering kwam Wolter, die wees op een oorkonde uit Reval uit 1385 waaruit zou blijken dat de Ordinancie in die tijd al bestaan moet hebben. Wolter, *Schiffrechte der Hansestädte*, 40-41.
- 14 Verwer, *Nederlants See-rechten*, ix.
- 15 Telting, *Alt-niederländische Seerechte*, xiii, verwijzend naar Van Mieris, *Charterboek van Holland en Zeeland*, deel II, 144. Zie ook Biben, 'Het Oud-Nederlandsche Zeeregt', 497-498.
- 16 Don, 'Das niederländische Kampen', 68. Helaas geeft Don geen bronverwijzing. In 1334 was er alleen sprake van tonnen in het Vlie. 'Over Kampen en de betonning', 3-4. Zie ook Wijsenbeek, *Vuur en bakenloodjes*, 21.
- 17 Wat betreft Oléron, zie Krieger, *Ursprung und Wurzeln*.
- 18 Biben, 'Het Oud-Nederlandsche Zeeregt', 471, 474. Hij concludeerde dat de tekst in dit handschrift wellicht even oud was als dat in het Amsterdamse Privilegieboek, dat volgens hem het oudste was op basis van authenticiteit van de tekst. Zie ook: Den Tex, 'Oud-Nederlandsch Zeeregt', 513-515.

Hansetag, de vergadering van Hanzesteden, namelijk de wens van de Koopman te Brugge geuit, dat een ordinantie zou worden vastgelegd die de verhoudingen rondom averij-grosse zou regelen. Deze ordinantie zou dan vervolgens met medewerking van een Hanzeatisch genootschap in Amsterdam zijn vastgelegd, na enige aanpassingen door het Brugse Kantoor zijn aangenomen en met het zeerecht van Damme zijn samengevoegd.¹⁹ Inderdaad is er een handschrift in het archief van Keulen dat zijn oorsprong vindt in het Brugse Kantoor, maar het is duidelijk dat de Hanze niets met de creatie van de Ordinancie te maken heeft gehad, onder andere, omdat die in de tekst geen enkele maal genoemd wordt.²⁰ Het zeerecht is daarentegen zonder twijfel ontstaan in het Zuiderzeegebied. Zo worden bijvoorbeeld het Vlie en het Marsdiep, de twee belangrijkste doorgangen van Zuiderzee naar Noordzee, een aantal keren genoemd, terwijl er geen voorbeelden bekend zijn waarin andere zeegaten voorkomen.

De benoeming van deze twee zeegaten is voor Goudsmit, in zijn *Geschiedenis van het Nederlands Zeerecht*, een belangrijk bewijs voor zijn conclusie dat de Ordinancie in Amsterdam ontstaan is.²¹ Hij vergeet daarbij voor het gemak dat niet alleen schepen voor Holland bestemd gebruik maakten van deze stromen. Een ander bewijs ziet Goudsmit in het gebruik van de naam van Amsterdam in artikel 17 van de Ordinancie.²² Deze naam komt echter niet in alle handschriften voor; in die van Staveren (en van Brugge en Keulen) wordt Hamburg genoemd (zie tabel aan het eind van dit artikel). Laatste redenen voor Goudsmits conclusie, dat de Ordinancie zijn oorsprong vindt in Amsterdam zijn dat het Amsterdamse Privilegieboek het oudst bekende handschrift van de Ordinancie is en dat het zeerecht al in het begin van de 15e eeuw in Amsterdam in een officiële verzameling van stadsrechten werd opgenomen.²³ Hij zegt dan ook: 'het

-
- 19 Wagner, 'Quellen des Wisby'schen Seerechts', 397-399.
 - 20 Over het Keulse handschrift, zie Telting, *Alt-niederländische Seerechte*, v-vi. Telting noemt Wagner's theorie 'verfehlt, obgleich sehr scharfsinnig' (*Alt-niederländische Seerechte*, xii, noot 1 (vervolgd op xiii)).
 - 21 Goudsmit, *Nederlandsche Zeerecht*, 104-105.
 - 22 *Ibid.*, 104.
 - 23 Het handschrift is overigens, volgens de laatste stand van zaken, niet meer het oudst bekende handschrift van de Ordinancie. Er is een handschrift bekend uit Danzig dat gedateerd is op 1407 (APG, 300, R/Fq, 1). Janik, *Najstarszy Tekst*, 36. Bij de datering moet worden opgemerkt dat het handschrift zelf niet gedateerd is, maar dat het jaar 1407 er op een bepaald moment aan verbonden is. Aangezien dit het jaar is dat al eerder genoemd is in verband met Wagners theorie over de Hanzeatische oorsprong van de Ordinancie, is enige voorzichtigheid geboden. Het schrift is echter wel uit de late 14e of vroege 15e eeuw.

[mag] terecht verwondering baren, dat er ooit twijfel is ontstaan aan het Hollandse karakter der verzameling'.²⁴ De suggestie dat de Ordinancie ook te Staveren opgesteld zou kunnen zijn, zoals door Pardessus in zijn *Lois Maritimes* gedaan, doet hij als ongeloofwaardig van de hand.²⁵ Hij laat echter na te melden dat een belangrijke reden dat Pardessus Staveren als mogelijke plaats van ontstaan zag, daarin lag, dat de Friese stad ten tijde van het ontstaan van de Ordinancie een belangrijker havenstad was dan Amsterdam. Voor Telting is dit laatste feit een reden om het ontstaan van de verzameling aan Staveren toe te wijzen, hoewel men vraagtekens mag zetten bij zijn opmerking dat Staveren 'viel bedeutender' was dan Amsterdam in de tweede helft van de 14e eeuw.²⁶

Als haven is Staveren inderdaad veel ouder dan Amsterdam en handelde de stad al in de 12e en 13e eeuw met Hamburg²⁷ en het Oostzeegebied. Dat betekent echter niet dat Staveren in de tweede helft van de 14e eeuw 'veel belangrijker' was dan Amsterdam. Hoewel de Amsterdammers zelf nog niet zo actief waren in die periode, groeide de handel met Hamburg (vooral in bier door de toekenning van de bierstapel in 1323) en met het Oostzeegebied gestaag, ten koste van Staveren.²⁸ De interesse van Amsterdam in de Hanze in deze periode is ook opmerkelijk: tussen 1367 en 1393 waren er Amsterdamse vertegenwoordigers aanwezig op 19 Hanzevergaderingen, meer dan alle andere Nederlandse steden behalve Kampen. Staveren woonde in dezelfde periode 13 Hanzedagen bij.²⁹ Ook in de oorlog tussen de Hanze en Koning Waldemar van Denemarken tussen 1368 en 1370,³⁰ droeg Amsterdam meer dan gemiddeld bij: van de zes Nederlandse schepen die deelnamen aan de oorlog, leverde Amsterdam er 1 (Kampen 3) en de stad betaalde ongeveer een kwart van de totale kosten (Kampen de helft).³¹

Van groter belang in de discussie over de herkomst van de Ordinancie is echter Teltings argument dat de Staverder tekst ouder is (hoewel overgeleverd in een handschrift uit de 17e eeuw) en dus dichter bij het origineel staat dan die in het Amsterdamse Privilegieboek en de daaraan verwante

24 Goudsmit, *Nederlandsche Zeerecht*, 105.

25 Ibid., 106: 'Pardessus geeft zich inderdaad te veel moeite ...'

26 Telting, *Alt-niederländische Seerechte*, xiii.

27 Zie ook het artikel van Job Weststrate in dit nummer.

28 Kaptein, 'Poort van Holland', 119-120; Henn, 'Wachsende Spanningen', 99.

29 Meilink, *Nederlandsche Hanzesteden*, 118-119.

30 Vriendelijke mededeling van Hanno Brand.

31 Kaptein, 'Poort van Holland', 122; Dollinger, *De Hanze*, 90-96.



redactie.³² Dit argument overtuigt niet. Ten eerste baseert Telting zijn conclusie op een vergelijking van de tekst van de Vonnesse van Damme, die volgens hem in het Staverder handschrift minder verdorven is dan in sommige andere teksten. Op basis daarvan concludeert hij dat de Staverder redactie ouder is en dat de Ordinancie in Staveren ontstaan is. De tekst van de Ordinancie in het Amsterdamse Privilegieboek staat echter op zich, zodat alleen een vergelijking van deze tekst zelf zin heeft. Zonder hier in al teveel detail te treden,³³ maakt een korte vergelijking van de steden die genoemd worden in de twee versies duidelijk dat de Amsterdamse origineler is. Zoals gezegd wordt in het Amsterdamse handschrift in artikel 17 de stad bij name genoemd, terwijl Hamburg voorkomt in de teksten uit Staveren, Keulen en Brugge. In het artikel staat dat, als een schip geladen wordt in Schonen (Zuid-Zweden) of elders om naar Vlaanderen te varen en de schipper uit noodzaak naar Amsterdam moet uitwijken, de goederen dan, als het schip niet zeewaardig genoeg is om 'buten om' te varen, overgeslagen mogen worden op binnenvaartschepen. In het Groningse handschrift staat niet alleen 'Amsterdam', maar 'Amsterdam of een andere haven "binnen dunen"', dus een haven aan de Zuiderzeekust. De reden van Amsterdams ontstaan en groei was dat zij de rol als overslagplaats van Utrecht aan het eind van de 13e eeuw over kon nemen. Een deel van de Hanzeatische handel van de Oostzee en van Hamburg naar Vlaanderen verliep dus niet 'buten dunen' over de wilde Noordzee, maar juist via de Zuiderzee en Amsterdam.³⁴ In deze context is het gebruik van de naam Amsterdam dus logischer dan die van Hamburg. Vervoer vanuit Hamburg via de binnenwateren naar Vlaanderen was ongebruikelijk – als een schip Hamburg uit noodzaak zou aandoen, zouden de goederen daarentegen eerder op een ander, zeewaardig, schip zijn overgeladen voor een vervolg van de reis over de Noordzee. Een vergelijking van de overige plaatsnamen in de verschillende versies van de Ordinancie (zie tabel) onderstreept nogmaals dat de versie in het Amsterdamse handschrift waarschijnlijk ouder is dan die van Staveren. Alleen in de Amsterdamse en Groningse handschriften, de enige twee waarin de Ordinancie op zichzelf staat, worden vrijwel overal de algemene omschrijvingen 'enigher coepsteden' of 'enigher marct' gebruikt.

32 Telting, *Alt-niederländische Seerechte*, xiv. Zoals gezegd behoort het handschrift uit Staveren tot een groep handschriften waarin de Ordinance vóór de Vonnesse van Damme gecopieerd is. Deze handschriften wijken o.a. op een aantal punten in de Ordinancie af van de groep waarin de Vonnesse eerst komen. De Ordinancie in het Amsterdamse Privilegieboek past wat betreft die tekst in de tweede groep.

33 Zie ook Frankot, 'Medieval Maritime Law and its Practice', 22.

34 Kaptein, 'Poort van Holland', 120.



In alle andere handschriften zijn deze algemene omschrijvingen veranderd in Hamburg, Amsterdam of andere steden, aangepast aan lokale behoeften.³⁵ Aangezien de Ordinantie een neerslag is van algemeen geldende regels, is het waarschijnlijk dat in de originele versie de vertrek- of bestemmingshavens algemeen gehouden zijn. Dat Amsterdam in artikel 17 in zowel het Privilegieboek als het Oldermansboek bij name genoemd wordt, en niet Groningen, suggereert bovendien dat de Amsterdamse tekst (net als het handschrift) ouder is dan de Groningse. Dit wordt bevestigd door het feit dat er in het Groningse handschrift twee artikelen aan de tekst zijn toegevoegd uit het Hamburgse zeerecht die in geen enkel ander handschrift te vinden zijn. Hieruit volgt de conclusie dat, van de ons bekende handschriften, de tekst in het Amsterdamse handschrift het dichtst bij het origineel staat, en dus het oudste is. Dit betekent echter niet dat de Ordinantie in Amsterdam ontstaan is. Bovendien moeten we ons afvragen of het relevant is waar de compilatie het eerst opgeschreven is.

De geografische benamingen van zeerechten

Door de eeuwen heen zijn, soms om nationalistische redenen, allerlei discussies gevoerd over de geografische herkomst van bepaalde zeerechten en hebben de titels van de verschillende compilaties verwarring veroorzaakt. De geschiedenis van het zogenaamde Gotlandse zeerecht is hiervan een goed voorbeeld. Deze naam werd in 1505 voor het eerst gebruikt in de oudste druk van een compilatie, oorspronkelijk het Waterrecht genoemd, bestaande uit de Vonnesse van Damme, de Ordinantie en zeerechtsbepalingen uit het Lübecker zeerecht, verzorgd door Godfried von Gemen in Kopenhagen. Deze tekst werd vanaf 1532 in iets uitgebreidere vorm meermaals herdrukt in Noord-Europa, beginnend met Amsterdam (1532) en Lübeck (1537). In de loop der tijd werd het zeerecht beschouwd als zijnde van oorsprong Gotlands en deze aanname heeft lange tijd voor veel verwarring gezorgd. In 1711 echter herkende de Amsterdamse jurist Adriaen Verwer dat het tweede en derde deel van de tekst (de Vonnesse en de Ordinantie) geen Visbysch, maar 'Nederlands' recht bevatten. Verwer was namelijk van mening dat de Franse Rôles d'Oléron een vertaling waren van de Vonnesse van Damme.³⁶ In

35 In het handschrift uit Aurich zijn de plaatsten aangepast aan de 16e-eeuwse handelscontacten. In het genoemde artikel 17 (art. 13 in het Auricher handschrift) is Schonen veranderd in Lissabon (de Schonense markten hadden hun betekenis toen inmiddels verloren) en worden in artikel 4 Riga en Reval als vertrekhavens genoemd, naast Hamburg. Deiter, 'Dat Waterrecht', 52, 57.

36 Verwer, *Nederlants See-Rechten*, 5, 18.

de 17e eeuw had Cleirac, om eveneens nationalistische redenen, echter al besloten dat de Rôles Frans waren en had Selden beweerd dat ze van Engelse origine waren. Pas in 1824 werden de overige delen van het Gotlandse zeerecht geïdentificeerd als Lübecker recht door Elard Mayer.³⁷ Maar zelfs sindsdien is er nog veel gespeculeerd over de redenen van de drukker om de compilatie het 'Gotlandsche waterrecht, dat de gemeyne kopman unde schippers geordineret un ghemaket hebben to Wisby' te noemen, een naam die natuurlijk suggereert dat het recht zijn oorsprong had in Wisby.³⁸

Dat zeerechtscompilaties in het verleden aan bepaalde plaatsen zijn toegerekend, is echter eenvoudig te verklaren: op een gegeven moment is een copie vervaardigd van een bepaalde tekst die werd bewaard in een bepaalde plaats. Zo staat in de oudst bekende versie van de Rôles d'Oléron, het zogenaamde Liber Horn: 'Ceo est la copie de la chartre d'Oléron des jugement de la mer' – dus de copie van het charter van Oléron van de oordelen van de zee.³⁹ Het gaat hier dus niet om het zeerecht ontstaan in Oléron, maar om een copie van het zeerecht zoals dat in een tekst uit Oléron neergeschreven is. Hetzelfde geldt voor het Gotlandse zeerecht: de drukker heeft zeer waarschijnlijk een handschrift afkomstig van Gotland gebruikt als voorbeeld voor zijn druk. En ook de naamgeving van de Ordinancie van Amsterdam of Staveren (of Enkhuizen) is waarschijnlijk het resultaat van het kopieerwerk van klerken op basis van exemplaren uit deze steden. Het gaat namelijk zowel bij de Rôles d'Oléron en de Ordinancie om een compilatie van al geldende gebruiken: bij de Rôles d'Oléron die in de wijnhandel tussen de Franse Atlantische kust noordwaarts tot aan Schotland, en bij de Ordinancie die van het Zuiderzeegebied naar Noord- en Oostzee. Deze gebruiken zijn dus niet ontstaan in een specifieke stad, hoewel ze waarschijnlijk wel in een bepaalde plaats

- 37 E. Cleirac, *Us et coutumes de la mer* (Bordeaux 1661); J. Selden, *Mare clausum seu de dominio maris* (London 1635); E. Mayer, *De historia legum maritimarum medii aevi celebrimarum* (Göttingen 1824). In de 19e eeuw beargumenteerden echter zowel Pardessus (*Lois Maritimes*) en Twiss (*Black Book*) dat de Rôles in Frankrijk opgeschreven waren. Zie voor deze discussie Krieger, *Ursprung und Wurzeln*, 1-2. Voor de wordingsgeschiedenis van de Rôles, zie ook Korthals Altes, *Ons oudste zeerecht*, 5-7, die zich overigens op Krieger baseert.
- 38 *Dat gotlansche Waterrecht*. Aangezien Wisby al in de vroege 13e eeuw een belangrijk centrum voor de Oostzeehandel van de Duitse Hanzesteden was, met een Duitse koopliedenkolonie, suggereert de titel van het zeerecht dat de Hanzeatische kooplieden en schippers het al in deze tijd optekenden. Voor de geschiedenis van Wisby zie: Bohn, 'Wisby', 271.
- 39 Editie van de Rôles d'Oléron (verder afgekort als Oléron) in Krieger, *Ursprung und Wurzeln*, 123-145 en in Ward, *Medieval Shipmaster*, 183-191.

voor het eerst zijn neergeschreven, maar geven de gewoonten weer die zich door de tijd heen ontwikkeld hebben in de praktijk tussen schippers, kooplieden, zeelieden en scheepseigenaren of reders.⁴⁰

Als redenen voor de neerslag van deze gewoonten zijn wel genoemd de ontwikkelingen in de scheepsbouw die zorgden voor een groei in het laadvermogen van schepen en, als gevolg hiervan, de steeds ingewikkelder wordende relaties in het transport van goederen over zee. Zo valt in de zeerechten uit de 13e eeuw, zoals de *Rôles d'Oléron*, maar ook de zeerechten uit Lübeck en Hamburg, de overgang naar de meer gedifferentieerde taken aan boord van het schip te herkennen. Terwijl in vroegere tijden kooplieden tijdens de reis als zeelieden fungeerden en ook mede-eigenaren waren, werden de verschillende taken aan boord vanaf de 13e eeuw verdeeld over elk van de vier zojuist genoemde groepen (schippers, kooplieden, zeelieden en reders).⁴¹ Zo zien we bijvoorbeeld in de *Rôles d'Oléron* diverse regels over de plichten van zeelieden, en wordt er een duidelijk onderscheid gemaakt tussen de schipper ('mestre'), de scheepseigenaren ('seignurs') en de kooplieden ('marchanz'). In de oudere Scandinavische zeerechten, zoals de *Bjarkeyjar réttir* uit de late 12e eeuw, is er daarentegen sprake van een *styrimaðr* (een stuurman) en *hásetar*, die als bemanning fungeerden, maar allen waren meestal mede-eigenaren van het schip en vervoerden goederen.⁴² In de Ordinancie is vervolgens de, in de 14e eeuw toenemende, praktijk te herkennen van kooplieden die hun zaken vanuit hun thuishaven regelden, in plaats van zelf op schepen mee te varen.⁴³ Zo werd bijvoorbeeld in het artikel over zeeworp rekening gehouden met het feit dat wellicht geen kooplieden meer meevoeren op het schip: 'Ende wair dair ghien coepman in den scepe ende men noet hadden te werpen, so wes dan die sciphere goet dochte mitten meerrendeel van sinen gheselschap, dat soude men dairtoe doen'.⁴⁴ De Ordinancie bevat dus gewoonten die golden in het Zuiderzeegebied en die, wellicht met wijzigingen ten gevolge van de genoemde ontwikkelingen in de scheepvaart en in handelstechnieken, in de tweede helft van de 14e eeuw zijn neergeschreven. Dit neerschrijven is mogelijk gebeurd in Amsterdam, waar men als nieuwkomers in de wereld van de zeescheepvaart wellicht behoefte had aan een schriftelijke neerslag van

⁴⁰ Krieger, *Ursprung und Wurzeln*, 22, 31-32; Landwehr, *Seerecht der Hanse*, 13-15.

⁴¹ Landwehr, 'Seerecht', 1596-1597; V. der Decken, *Seearbeitsrecht im Hamburger Stadtrecht*, 34, 42-43.

⁴² Müller-Boysen, *Kaufmannschutz und Handelsrecht*, 137-139.

⁴³ Landwehr, 'Seerecht', 1596-1597; Frankot, 'Medieval Maritime Law and its Practice', 16-17, 39-40, 45-48; wat betreft zeeworp zie: Landwehr, *Haverei*, 43-44.

⁴⁴ Ordinancie (versie Privilegieboek Amsterdam, verder afgekort als Ordinancie), art. 5.



de reeds geldende gebruiken. Deze gewoonten zullen zijn ontstaan, en zullen zich verder hebben ontwikkeld, vanaf het moment dat kooplieden rondom de Zuiderzee, en van de noordkust van het huidige Nederland, actief werden in het transport van goederen over zee naar andere gebieden in Noord-Europa zoals Noord-Duitsland (vooral Hamburg) en Scandinavië. In deze gebieden waren ook reeds zeerechtsgebruiken ontstaan om de relaties aan boord van schepen en, in het geval van botsingen, tussen schepen te regelen. In deze vroege handel waren vooral Friezen actief, inclusief die uit de huidige provincie Groningen. Het is daarom waarschijnlijk dat zij een grote rol hebben gespeeld bij het ontstaan van de zeerechtsgebruiken die een latere neerslag hebben gevonden in de Ordinancie. Helaas zijn er echter uit de Friese en Groningse steden geen middeleeuwse bronnen overgeleverd die dit kunnen bevestigen of die de rechtspraktijk in zeerechtszaken beschrijven.

Zeerecht in de Hanzeregio

Hoe nu past de Ordinancie binnen de ontwikkelingen op het gebied van het zeerecht in de invloedssfeer van de Hanze? Zoals uit het voorgaande al duidelijk is geworden, was de Ordinancie niet het enige zeerecht in Noord-Europa. Naast de compilaties van 'zeegewoonten' die geldig waren in een groter gebied, of zelfs in hele koninkrijken zoals in Frankrijk, Engeland en waarschijnlijk in Schotland, werden er ook zeerechtsbepalingen toegevoegd aan bepaalde stadsrechten, natuurlijk vooral van havensteden.⁴⁵ Zo werden er in de loop van de 13e eeuw op verschillende momenten 'zeekeuren' aan het Lübecker stadsrecht toegevoegd, die vervolgens werden toegestuurd aan haar dochtersteden, en had Hamburg al in de 13e eeuw een zelfstandig zeerecht dat aan het einde van die eeuw aan het stadsrecht werd toegevoegd. Dit Hamburgse zeerecht is vervolgens door zowel Riga als Lübeck gebruikt voor de ontwikkeling van respectievelijk een sectie met zeerechtsbepalingen in het Rigaer stadsrecht en het Lübecker zeerecht van 1299.⁴⁶ Andere Hanzesteden waar zeerechten werden ontwikkeld waren Danzig in het tweede kwart van de 15e

45 De term 'zeegewoonten' is overgenomen van Landwehr ('Seegewohnheiten'), *Seerecht der Hanse*, 13.

46 Frankot, 'Medieval Maritime Law and its Practice', 25-26, 71-75, 79-85.



eeuw en, opmerkelijk gezien het bestaan van de Ordinantie, Kampen.⁴⁷ Een vergelijking van de inhoud van al deze teksten, waarover ik hier niet in al teveel detail wil treden, heeft tot de conclusie geleid dat er overal een, in meer of mindere mate, verschillend zeerecht gold en dat de verschillen doorwerkten in de praktijk van de stedelijke rechtbanken.⁴⁸ Dit mag misschien gezien het internationale karakter van de zeescheepvaart verbazing wekken (en er wordt dan ook in de literatuur regelmatig geschreven over een algemeen geldend middeleeuws zeerecht),⁴⁹ maar moet gezien worden als een gevolg van de bestaande versnippering van jurisdicties in Noord-Europa.⁵⁰ Vooral de belangrijkste handels- (en Hanze-)steden waren autonoom en hadden elk hun eigen stadsrecht en jurisdictie. Daarbij moet worden aangetekend dat onbekend is hoe de situatie was bij de rechtsgang op het schip – het gaat hier om de praktijk in de stedelijke rechtbanken.

Wat betreft een vergelijking van de inhoud van de zeerechten, is het wellicht interessant kort de Ordinantie naast de zeerechtsbepalingen uit het Kamper stadsrecht te leggen. Zoals gezegd, is het opmerkelijk dat Kampen een eigen zeerecht ontwikkelde, terwijl de Ordinantie kennelijk in andere Zuiderzeesteden geldig was. Beide zijn rondom dezelfde tijd neergeschreven, namelijk in de tweede helft van de veertiende eeuw, en het is daarom onwaarschijnlijk dat de Kamper raad een copie van de Ordinantie tot haar beschikking had bij de formulering van haar rechten. Een aantal overeenkomsten tussen het Kamper zeerecht en de Ordinantie zijn natuurlijk te verwachten, aangezien alle scheepvaart vanuit de Zuiderzee te maken had met de vaart door het Marsdiep en het Vlie. Zo is bijvoorbeeld het gebruik van lichters voor het geval schepen te diep lagen om de Zuiderzee binnen te varen, in beide zeerechtscompilaties geregeld.⁵¹

Ook sommige andere onderwerpen die niet, of zelden, in andere zeerechten voorkomen, zijn in beide zeerechten terug te vinden, zoals bijvoorbeeld de regeling van de verdeling van de kosten van een bede-

47 In Danzig werden tussen 1425 en 1436 vijftien oordelen van het stadsgerecht opgeschreven om als precedent te gebruiken (APG, 300, R/Fq, 1, fols 17r-25v). In Kampen werden in de late 14e en vroege 15e eeuw keuren uitgevaardigd die respectievelijk in het 'Boeck van Rechte' en het 'Gulden Boeck' zijn genoteerd. In de laatste staan 42 zeerechtsartikelen. GAK, OA, no. 5 (verder aangeduid als Boeck van Rechte); GAK, OA, no. 6 (verder aangeduid als Gulden Boeck).

48 Voor een uitgebreide discussie zie: Frankot, 'Medieval Maritime Law and its Practice'.
49 Zie noot 4.

50 Frankot, 'Oléron to Wisby', 166.

51 Ordinantie, art. 18, 19 en 21; Boeck van Rechte, art. 7; Gulden Boeck, art. 16.



vaart over alle deelnemers aan een reis, als deze werd beloofd in een noodsituatie om Gods gratie te verkrijgen. De bijdrage aan deze kosten werd 'lotelghelt' genoemd.⁵² De details van deze regeling, en van andere rechtsbepalingen, zijn echter vaak verschillend. Belangrijke verschillen zijn bijvoorbeeld te herkennen in de berekening van de bijdrage van alle partijen aan de schade na zeeworp: volgens de Ordinancie moest de schipper een bedrag betalen dat correspondeerde met de waarde van zijn vrachtgeld of zijn schip, terwijl hij volgens het Kamper recht met beide moest bijdragen.⁵³ Als compensatie voor deze grote bijdrage moesten de kooplieden, na een wijziging in het recht in 1407, ook vrachtgeld betalen voor geworpen goederen. Volgens andere Noord-Europese zerechten waren zij alleen vrachtgeld schuldig voor het geredde goed.⁵⁴ Al met al vertonen beide rechtssystemen veel minder overeenkomsten dan men van twee geografisch zo na verwante rechten zou verwachten. Een interessant gegeven is wel dat Kampen in het derde kwart van de vijftiende eeuw een copie kreeg van het Waterrecht (dus van de Vonnesse en de Ordinancie) en dat in één geval van een aanvaring tussen twee schepen de tekst van de Ordinancie ook gebruikt lijkt te zijn bij de formulering van een oordeel door de stadsraad.⁵⁵ Dit zou kunnen wijzen op eenwording van het zeerecht in het Zuiderzeegebied, maar aangezien het hierbij gaat om één zaak en er geen onderzoek is gedaan naar de rechtspraktijk in andere Zuiderzeesteden, zou het te ver gaan al te concrete conclusies aan dit voorval te verbinden. Ook waren in het Kamper zeerecht alleen opzettelijke aanvaringen geregeld, terwijl het in deze zaak om een ongeluk ging, en is het dus niet onwaarschijnlijk dat de Kamper rechtbank om die reden bij het zojuist ontvangen zeerecht te rade ging.

De Ordinancie vond zijn weg ook naar gebieden buiten de Nederlanden. Er zijn handschriften bekend uit Denemarken (waaraan later de Lübecker bepalingen zijn toegevoegd), Königsberg en vooral Danzig, waar twee 15e-eeuwse versies en een 16e-eeuwse copie overgeleverd zijn.⁵⁶ Danzig had echter ook een verzameling van haar eigen oordelen en in

-
- 52 Ordinancie, art. 4; Boeck van Rechte, art. 4; Gulden Boeck, art. 7.
53 Ordinancie, art. 4; Boeck van Rechte, art. 4; Boeck van Rechte, art. [1407].
54 Bijvoorbeeld: Oléron, art. 8.
55 GAK, OA, no. 17 (verder aangeduid als Schiprecht), fol. 13v (art. 29); GAK, RA, no. 2, fol. 36v. Voor een bespreking hiervan zie Frankot, 'Medieval Maritime Law and its Practice', 191-192.
56 APG, 300, R/Fq, 1, fols 29r-50v (ca. 1407); APG, 300, R/Fq, 2, fols 1r-18v (ca. 1429); fols 31r-50v (16e eeuw).



de praktijk werd het Waterrecht zelden gebruikt.⁵⁷ Hetzelfde geldt voor het geschreven recht in andere steden: in de meeste gevallen werden de oordelen ‘gevonden’ gebaseerd op ‘common sense’.⁵⁸ In Lübeck in 1461, bijvoorbeeld, moest de rechtbank een oordeel vellen in een zaak waarin goederen gelost waren in een boot om deze naar de haven te brengen, maar waar de boot door het slechte weer was gezonken. Dit probleem was in geen van de middeleeuwse zeerechten geregeld tot in het Hamburger zeerecht van 1497 een artikel over dit onderwerp werd toegevoegd, en de oplossing moest dus ter plekke bedacht worden.⁵⁹ In Aberdeen werden de oordelen volgens de bronnen soms letterlijk gevonden (‘fundin and deliverit’) en gingen de besluiten in zaken betreffende de compensering van schade na schipbreuk in tegen alle bekende zeerechten, volgens welke deze schade juist niet gecompenseerd werd.⁶⁰

Het is natuurlijk ook de vraag in hoeverre 13e- en 14e-eeuwse rechtsbepalingen nog relevant waren in de 15e- en 16e-eeuwse scheepvaart. Om een voorbeeld te geven: ook regionaal specifieke artikelen werden door de eeuwen heen ongewijzigd gecopieerd zonder een enkel praktisch belang, zoals de regeling in de Rôles d’Oléron over de verschillende rantsoenen van de zeelieden uit Bretagne en Normandië.⁶¹ Ook vinden we in het Waterrecht artikelen uit de Vonnesse en de Ordinancie die dezelfde situaties op verschillende manieren regelen, gedeeltelijk als gevolg van de voortschrijdende ontwikkelingen. Het voorbeeld van het artikel over zeeworp, waarin de Ordinancie rekening houdt met het feit dat soms

57 Zie noot 48 wat betreft de eigen oordelen. Eén van Danzigs oordelen (no. 12 over aanvaringen, genoteerd in 1434 (APG, 300, R/Fq, 1, fol. 24v)) lijkt te zijn gebaseerd op een artikel van de Vonnesse van Damme (art. 15). Het feit dat deze regel is overgenomen in Danzigs eigen recht, suggereert echter dat de rest van het Waterrecht niet of zelden werd gebruikt in de rechtspraktijk. Er zijn ook verder geen zaken bekend waarin het oordeel overeenstemt met het Waterrecht. Wel is er één zaak bekend waarin Danzig raad vroeg aan de rechtbank in Damme over een onderwerp dat in de Vonnesse (en Ordinancie) niet geregeld was (APG, 300, R/Fq, 1, fols 23v-24r). Dit suggereert dat de Vonnesse, en de rechtbank in Damme die kennelijk als hun ontwerper werd gezien, wel enige invloed hadden op Danzigs rechtspraktijk. Frankot, ‘Medieval Maritime Law and its Practice’, 151, 154-155, 164.

58 Wat betreft ‘common sense’, zie ook: Jahnke, ‘Hansisches Seerecht’, 53.

59 AHL, ASA Kanzlei, Niederstadtbuch (Urschrift) 1451-1465 Palmarum, fol. 468r (1461).

60 Frankot, ‘Maritime Law in Aberdeen’, 143-145.

61 Oléron, art. 17. In het Kamper handschrift luidt het artikel als volgt: ‘Die sciplude vander cost van Bertangen, si syn sculdich te hebben enen maeltijt sdages om datmen te varen en te keren wijn drincket. Die vormanne [ipv ‘normanne’] moeder twie hebben, om dat zy anders niet en drincken dan born [drinkwater] thairen drancke’. Schiprecht, fol. 5r.



geen kooplieden meer meevoeren op het schip, is al genoemd. Het artikel in de Vonnesse, waarin deze mogelijkheid niet in aanmerking wordt genomen, was dus al in de 14e eeuw verouderd, maar werd desondanks nog eeuwen zonder wijziging gecopieerd.⁶²

In de gevallen waar het zeerecht klakkeloos van eeuw tot eeuw gecopieerd is, is het dus waarschijnlijk dat van dit recht in de praktijk weinig gebruik werd gemaakt. Als dat wel was gebeurd, waren de bepalingen waarschijnlijk herhaaldelijk gewijzigd, overbodige artikelen geschrapt en nieuwe regelingen toegevoegd, zoals in Frankrijk en Engeland wel met de Rôles d'Oléron gebeurde.⁶³ Dat de Ordinancie en de Vonnesse van Damme desondanks eeuwenlang zonder wijzigingen als onderdeel van het Gotlandse waterrecht zijn gecopieerd en opnieuw gedrukt, moet dan ook gezien worden als uit een soort voorliefde voor het 'goede, oude recht', waaruit men nog steeds inspiratie opdeed voor nieuwe zeerechten. Zo werden de Ordinancie en de Vonnesse van Damme bijvoorbeeld gebruikt door de Hamburger burgemeester en rechtsgeleerde Dr. Hermann Langenbeke toen deze in 1497 een uitgebreide herziening van het Hamburger stadsrecht voornam, waarbij hij vooral het zeerecht in sterke mate systematiseerde en moderniseerde. Daarmee werd het Hamburger zeerecht de enige compilatie in de late 15e eeuw die redelijk up-to-date was. Langenbeke copieerde niet eenvoudigweg artikelen uit de andere zeerechten, maar gebruikte deze om eigen zeerechtsbepalingen te formuleren.⁶⁴

Het Hanzeatische zeerecht

Invloed van de Ordinancie valt ook te herkennen in het Hanzeatische zeerecht, maar voor de bespreking daarvan moeten we bij het begin beginnen. Aangezien de Hanzesteden in hun stadsrecht het zeerecht vaak zelf al geregeld hadden en zij bovendien, indien gewenst, gebruik konden maken van de 'zeegewoonten' in de Vonnesse en Ordinancie, was er lange tijd geen noodzaak voor het formuleren van een uitgebreid Hanzeatisch zeerecht. In de Hanzestatuten vinden we dan ook alleen bepalingen die een aanvulling vormen op de reeds bestaande zeerechten en die werden uitgevaardigd wanneer de bestaande situatie problemen had veroorzaakt. Zo werden in 1365 bijvoorbeeld de aan- en verkoop van zee- en strandvondsten, en ander geroofd goed, bestraft.⁶⁵ Dit was een belangrijk

62 Ordinancie, art. 4; Oléron art. 8.

63 Zie bijvoorbeeld wat betreft het toevoegen van de 'Inquisition van Queensborough' aan de Rôles d'Oléron in Engeland in 1375: Ward, *Medieval Shipmaster*, 23.

64 *Bilderhandschrift*, 144.

65 *Hanserecesse* (verder afgekort als HR) I-1, nr. 356 (§10); nr. 374 (§12).



onderwerp dat vaak in de Hanzerecessen terug zou komen als gevolg van de vele problemen die kooplieden ondervonden om na schipbreuk en zeeworp hun goederen weer terug te vorderen van lieden die deze op zee of aan het strand gevonden hadden. In de jaren na 1365 werden steeds meer zeerechtelijke bepalingen aan de Hanzestatuten toegevoegd, waarbij sommige herhaald werden, andere echter niet. Zulke bepalingen zijn te vinden in een twaalfstal Hanzerecessen uit de periode tussen 1378 en 1447.⁶⁶ In het reces van 1447 zijn 25 van zulke artikelen te vinden, waarvan sommige in 1470 nog eens herhaald werden.⁶⁷ Deze bepalingen waren echter verspreid over de Hanzerecessen en er is dan ook geen sprake van een systematische behandeling van het zeerecht.

Tegen het einde van de vijftiende eeuw trad hierin langzaam verandering op en ontstond de roep naar een meer gevestigd, algemeen zeerecht. De kooplieden in het Hanzekantoor in Londen vroegen in 1476 bijvoorbeeld om een 'Waterrecht' waarmee de conflicten tussen schippers en zeelieden beslecht zouden kunnen worden.⁶⁸ In antwoord hierop verwezen de vertegenwoordigers van de Hanze naar de statuten van 1447 en stelden dat de Hanze geen algemeen geldend zeerecht had.⁶⁹ Een paar jaar later werd het onderwerp echter meer urgent, toen Hanzeatische schippers, verzameld in Bergen op Zoom, klaagden over ongehoorzame en oneerlijke zeelieden. Zij riepen de Hanze op dit probleem op te lossen en stelden een klaagschrift op met voorstellen voor een statuut, dat in maart 1481 vanuit het Kantoor in Brugge naar een aantal Hanzesteden werd verstuurd.⁷⁰ In september werd het onderwerp op een Hanzevergadering van de Wendische steden besproken en in april 1482 door de Wendische steden met medewerking van Danzig goedgekeurd.⁷¹ Deze 'Schifferordnung' regelde vooral de relaties tussen schipper en zeelieden, en hun plichten en verantwoordelijkheden, en kan beschouwd worden als een samenvatting van al het reeds bestaande recht in het Hanzegebied, met een aantal kleine aanpassingen. Zo werden bijvoorbeeld strenge straffen

- 66 HR I-2, nrs. 156 (§ 23), nr. 157 (§§1-4). HR I-2, nr. 220 (§§ 18-19). HR I-5, nr. 158 (§§ 2-3). HR I-5, nr. 225 (§ 7). HR I-6, nrs. 68 A. (§§ 32-34, 40-43, 47-48), 68 B. (§§ 28-34, 44). HR I-6, nrs. 397 (§§ 33-35, 109, 114-16), 398 (§§ 14-23). HR I-6, nrs. 556 A. (§§ 65-68), 556 B. (§§ 34-46), 557 (§§ 20-32). HR II-1, nr. 321 (§§ 13, 20-22, 29-30). HR II-1, nr. 396 (§§ 1-6). HR II-2, nr. 439 (§§ 22-24, 30-31). HR II-3, nr. 288 (§§ 30-37, 40, 54, 55, 63-65, 79, 81-82, 88-95).
- 67 HR II-6, nr. 356 (§§ 28, 31-33, 38-40, 42).
- 68 *Hansisches Urkundenbuch* (verder afgekort als HUB) X, nr. 477 (§ 5); HR II-7, nr. 338 (§§ 194, 203). Goetze, 'Der Anteil Lübecks', 138.
- 69 HR II-7, nr. 388 (§ 203.5).
- 70 HR III-1, nrs. 317, 318.
- 71 HUB X, nr. 927; HR III-1, nr. 365; *Flandrischer Copiar*, 41-46.



voor zeelieden aan verschillende bepalingen toegevoegd: als een zeeman er voor de tweede keer voor het einde van de reis met zijn loon vandoor ging, zou hij gezeseld worden, bij een derde keer zou men hem zelfs 'an zijn hoghste richten', oftewel de doodstraf geven (art 7).⁷² Dezelfde straf volgde bij muiterij (art. 9). Ook de schipper kon trouwens tot de galg veroordeeld worden: als hij het schip en de goederen verkocht en er met de buit vandoor ging (art. 10).⁷³ De Schifferordnung is interessant, omdat dit het eerste Hanzeatische zeerecht is waarin de invloed van de Vonnesse van Damme en de Ordinancie te herkennen is. Respectievelijk drie en twee artikelen zijn min of meer woordelijk overgenomen uit deze zee-rechten (in één geval gaat het daarbij om een artikel dat in beide voorkomt en dus al in de Ordinancie uit de Vonnesse was overgenomen), terwijl in nog eens vier invloed te zien is van de Ordinancie en in één van de Vonnesse.⁷⁴ Het grootste deel van de regelingen is echter door de Hanze zelf ontwikkeld en kan al in eerdere Hanzestatuten gevonden worden.

De overname van bepalingen uit de Vonnesse en de Ordinancie geeft aan dat deze rechten in de late 15e eeuw bij de Hanze bekend waren, maar dat ze om rechtsgeldig te worden in het hele Hanzegebied eerst in de Hanzestatuten opgenomen moesten worden.⁷⁵ Om vervolgens echter rechtsgeldigheid in de individuele steden te krijgen, moesten de Hanzestatuten in het stadsrecht van elke stad opgenomen worden en dit gebeurde niet altijd.⁷⁶ Het is dus alleen aan de hand van een analyse van de rechtspraktijk mogelijk te concluderen of de Hanzestatuten een algemene geldigheid verkregen hebben. En zoals ik al eerder opmerkte, verschilde de rechtspraktijk in de meeste Hanzesteden in de 15e eeuw en bleven de lokale rechten belangrijk.

Verdere stappen op weg naar een alomvattend Hanzeatisch zeerecht werden genomen in de 16e eeuw. In deze eeuw werden nog eens drie Hanzeatische Schifferordnungen uitgevaardigd: in 1530, 1572 en 1591. Hierin

72 *Flandrischer Copiar*, art. CIII (p. 42). Zie wat betreft de toegevoegde straffen: Landwehr, *Seerecht der Hanse*, 40.

73 In deze bepaling is te zien dat de schipper gedurende de 15e eeuw steeds meer een werknemer van de reders werd en meestal niet langer zelf partenreder was zoals eerder. V. der Decken, *Seearbeitsrecht*, 24.

74 Ordinancie, art. 9 en 25 zijn woordelijk overgenomen in Schifferordnung, art. 18 en 20; Ordinancie art. 10, 17 en 24 zijn als voorbeeld gebruikt in Schifferordnung, art. 16/17, 4 en 7. Vonnesse, art. 6, 7 en 24 zijn woordelijk overgenomen in Schifferordnung, art. 18, 19 en 21; Vonnesse, art. 3 is als voorbeeld gebruikt voor Schifferordnung, art. 14. Landwehr, *Seerecht der Hanse*, 39.

75 Landwehr, *Seerecht der Hanse*, 40.

76 Pitz, *Bürgerreinigung*, 408-409; Landwehr, *Seerecht der Hanse*, 29-31.



vonden echter geen verdere overnames van bepalingen uit de Ordinancie en de Vonnesse plaats. De Schifferordnung van 1530 was gebaseerd op oudere Hanzerecessen uit 1418, 1434 en 1447, de Schifferordnung van 1482, de Lübecker Schifferordnung en het Lübecker zeerecht uit 1299.⁷⁷ De Schifferordnung van 1572 daarentegen bevatte voor het grootste deel nieuwe bepalingen; slechts acht waren gebaseerd op oudere Hanzestatuten.⁷⁸ De technische vooruitgang in de scheepvaart en veranderende handelstechnieken zorgden voor gewijzigde relaties tussen de verschillende partijen. De schipper werd bijvoorbeeld steeds meer een kapitein, met een groeiende groep onderofficieren.⁷⁹

In 1572 werd ook besloten dat een alomvattend Hanzeïsch zeerecht gecreëerd zou moeten worden. De jurist en eerste Hanzeïsche syndicus (een soort algemene secretaris van de Hanze) dr. Heinrich Sudermann werd hiertoe opgedragen, maar hij was in de jaren daarna te druk belast met andere zaken.⁸⁰ Het feit dat Sudermann deze taak kreeg toegewezen geeft echter aan dat de Hanzeïsche vertegenwoordigers het belang inzagen van de creatie van een algemeen zeerecht. Dit past binnen de ontwikkelingen in geheel Noord-Europa, waar steeds meer systematische, alomvattende zeerechten het licht zagen. De genoemde ontwikkelingen in de scheepvaart waren hierin een belangrijke factor, maar ook een voortschrijdend rechtsbesef waardoor bepalingen de rechtssituatie steeds doeltreffender en in meer detail weergaven. De ontwikkeling van alomvattende zeerechten begon met de ordinanties voor de Nederlandse zeevaart van Karel V en Filips II in respectievelijk 1551 en 1563.⁸¹

Binnen de Hanze werd in 1591 opnieuw een Schifferordnung uitgevaardigd, omdat de problemen tussen schippers en zeelieden steeds verder uit de hand liepen. Deze Schifferordnung omvatte de gehele Schifferordnung van 1572, maar ook een aantal bepalingen uit de Schifferordnung van 1482, waaronder zes die beïnvloed waren door de Ordinancie en de Vonnesse. Een aantal nieuwe artikelen over de wederzijdse plichten van schippers en reders werd ook toegevoegd.⁸² Al met al werd het zeerecht van de Hanze zo steeds uitgebreider, maar een aantal belangrijke onderwerpen ontbrak nog, zoals het vrachtrecht en bepalingen over schipbreuk, averij-grosse en aanvaringen. Deze onderwerpen werden uitein-

77 HR III-9, nr. 593. Landwehr, *Seerecht der Hanse*, 44.

78 Pardessus, *Collection de Lois Maritimes*, ii, 498 ff.

79 Landwehr, *Seerecht der Hanse*, 51.

80 Ibid., 52.

81 Ordonnantie van Karel V: Pardessus, *Collection de Lois Maritimes*, iv, 44 ff; Ordonnantie van Filips II: Ibid., 64 ff.

82 Landwehr, *Seerecht der Hanse*, 49-53.



delijk toegevoegd in het Hanzeatische zeerecht dat door Sudermanns opvolger, dr. Johann Doman, tussen 1605 en 1611 opgesteld werd.⁸³ Dit zeerecht werd op 23 mei 1614 door de Hanzevergadering aangenomen en was qua inhoud voor het grootste deel, namelijk wat betreft ongeveer drie-kwart van het recht, op al bestaande statuten gebaseerd. De Schifferordnung van 1591 werd vrijwel woordelijk overgenomen, maar oudere statuten hadden ook invloed. Verder was er een aantal bepalingen gebaseerd op het herziene Lübecker stadsrecht van 1586 en op het Deense zeerecht dat in 1561 was geformuleerd. Slechts één artikel kwam uit het Wisbysche zeerecht, naast de 6 artikelen uit de Schifferordnung van 1591, waarin invloed uit de Vonnesse en Ordinancie te herkennen is.⁸⁴

Uiteindelijk is de invloed van de Ordinancie op het zeerecht van de Hanze dus zeer beperkt gebleven. Slechts drie artikelen uit dit Nederlandse zeerecht zijn in dat van de Hanze terug te herkennen, waarbij één een copie is van een bepaling uit de Vonnesse. Zoals al eerder geconcludeerd is, waren de rechtsbepalingen uit de 13e en 14e eeuw grotendeels te zeer verouderd om nog van praktisch nut te zijn in later eeuwen. Er was echter desondanks wel een duidelijke invloed vanuit de Nederlanden op het Noord-Europese zeerecht vanaf de tweede helft van de 16e eeuw te herkennen. Een aantal belangrijke toevoegingen aan het zeerecht van 1614 vonden hun oorsprong namelijk in de ordonnanties van Karel V en Filips II. Het woord 'haverij' bijvoorbeeld werd voor het eerst in het Hanzeatische zeerecht gebruikt in 1591, maar was vóór die tijd al in gebruik in de Nederlanden, onder Spaanse invloed.⁸⁵

De alomvattende zeerechten van de 16e en 17e eeuw brachten ongetwijfeld een grotere eenheid met zich mee in de rechtspraktijk in Noord-Europa, hoewel onderzoek hiernaar nog ontbreekt. Deze eenheid zal echter vooral gegolden hebben in regio's met een sterk centraal gezag, zoals dat in de middeleeuwen al in Engeland, Frankrijk en Schotland het geval geweest was. De overgebleven Hanzesteden bleven hun eigen pad bewandelen, zelfs na 1614. In Lübeck was het Hanzeatische zeerecht bijvoorbeeld de belangrijkste rechtsbron, maar in Hamburg werd dit recht alleen als aanvulling op het eigen stadsrecht van 1603 gebruikt.⁸⁶ Hoe de Nederlandse (en Friese) steden binnen dit plaatje passen in de 16e en 17e eeuw, is de vraag. Hoewel Karel V en Filips II ordonnanties voor de Nederlandse scheepvaart opstelden, bleven de steden zeer op hun zelf-

83 Doman werd pas 14 jaar na de dood van Sudermann als tweede syndicus van de Hanze aangesteld. Landwehr, *Seerecht der Hanse*, 57.

84 Ibid., 65-71 en tabel op pp. 149-156.

85 Landwehr, *Seerecht der Hanse*, 69-70.

86 Ibid., 78.



standigheid en rechten gesteld. Het is dus waarschijnlijk dat ook hier een zekere diversiteit binnen de zeerechtspraktijk bleef bestaan. Dit onderwerp is echter nog nooit nader onderzocht en we zullen ons dus voor dit moment tevreden moeten stellen met een open einde.

Tabel: Geografische bepalingen in verschillende versies van de Ordinantie, met artikelnummer.

A-dam 1413	Groningen 1434-39	Danzig I c. 1407	Kampen 2e kw. 15e	Staveren 17e e.	Aurich 2e h. 16e	Druk 1505
6: enigher coepstede	11: enigher coepstede	3: A-dam	3: A-dam	5: H-burg	3: A-dam	3: A-dam Vere
7: enigher coepstede	12: enigher marct	4: A-dam	4: A-dam	6: H-burg	4: H-burg Riga Reval	4: A-dam
13: enigher coepstede	17: enigher coopstede	12: A-dam	10: A-dam	12: H-burg	9: up die faertt	10: Danzig
14: enigher havene	18: enigher havene	13: A-dam	11: A-dam	13: ene havene	10: Emden H-burg	11: A-dam
17: A-dam	21: A-dam	17: A-dam	15: A-dam	16: H-burg	13: A-dam Emden	15: A-dam

A-dam = Amsterdam, H-burg = Hamburg

Literatuurlijst

Handschriften en vroege drukken

Archiv der Hansestadt Lübeck (AHL), Altes Senatsarchiv (ASA) Kanzlei, Niederstadtbuch (Urschrift) 1451-1465 Palmarum.

Archiwum Państwowe Gdańsku (APG), 300, R/Fq, 1, Waterrecht 1407, 1425-1438, 1482.

APG, 300, R/Fq, 2, Waterrecht 1438, 1431, 1447.

Dat gotlansche Waterrecht (Osnabrück 1967, facsimile van Kopenhagen 1505, gedrukt door Godfried von Gemen).

Gemeentearchief Kampen (GAK), Oud Archief (OA), no. 5, *Dat Boeck van Rechte dier Stat van Campen* 1313-1416.

GAK, OA, no. 6, *Dat Gulden Boeck* 1329-1614.

GAK, OA, no. 17, *Dat Schiprecht*.

GAK, Rechterlijk Archief (RA), no. 2, *Liber Causarum*, 1475-1604.

Bronnenuitgaven

- Bolland, J., ed., *Die Bilderhandschrift des hamburgischen Stadtrechts von 1497. Erläutert von Heinrich Reincke* (Hamburg 1986).
- Deiter, H., 'Dat Waterrecht nach einer Emders und Auricher Handschrift', *Jahrbuch des Vereins für niederdeutsche Sprachforschung* 7 (1881), 34-62.
- Feith, H.O., ed., *Het Oldermansboek of verzameling van stukken, behoorende tot het Gild-, Water- en Stapelregt van Groningen van 1434 tot 1779* (Groningen 1850).
- Hanserecesse* (Leipzig 1870-1970).
- Hansisches Urkundenbuch* (Halle 1876-1916).
- Jahnke, C. en Grassmann, A., eds, *Seerecht im Hanseraum des 15. Jahrhunderts. Edition und Kommentar zum Flandrischen Copiar Nr. 9* (Lübeck 2003).
- Pardessus, J.M., *Collection de Lois Maritimes antérieures au XVIIIe siècle* (Parijs 1828-45), 6 delen.
- Schlyter, D.C.J., ed., *Wisby Stadslag och Sjöritt* (Lund 1853).
- Telting, A., *Die Alt-Niederländischen Seerechte* (Den Haag 1907).
- Twiss, T., *Black Book of the Admiralty* (London 1871-76), 4 delen.

Secundaire bronnen

- Auweele, D. van den, 'Zeerecht', in: G. Assaert, J. van Beylen en H.P.H. Jansen, eds, *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden* (Bussum 1976), 220-226.
- Biben, J.G., 'Bijdrage tot de Geschiedenis van het Oud-Nederlandsche Zeeregt', *Bijdragen tot Regtsgeleerdheid en Wetgeving* 3 (1828), 232-236, 469-510.
- Bohn, R., 'Wisby – die Keimzelle des hansischen Ostseehandels', in: J. Bräcker, V. Henn en R. Postel, eds, *Die Hanse. Lebenswirklichkeit und Mythos* (3e editie, Lübeck 1999), 269-282.
- Cordes, A., 'Flandrischer Copiar Nr. 9. Juristischer Kommentar', in: Jahnke en Grassmann, eds, *Seerecht im Hanseraum*, 119-144.
- Decken, J. von der, *Das Seearbeitsrecht im Hamburger Stadsrecht von 1301 bis 1603* (Frankfurt am Main etc. 1995).
- Dollinger, Ph., *De Hanze. Opkomst, bloei en ondergang van een handelsverbond* (Utrecht en Antwerpen 1967).
- Don, J., 'Das niederländische Kampen als alt-hansische Schifffahrts- und Reederstadt – eine Parallelfall zu Bremen', *Bremisches Jahrbuch* 51 (1969), 67-83.
- Frankot, E.B.I., 'Medieval Maritime Law and its Practice in the Towns of Northern Europe. A Comparison by the Example of Shipwreck, Jettison and Ship Collision' (onuitgegeven proefschrift, Universiteit van Aberdeen 2004).
- Frankot, E., 'Medieval Maritime Law from Oléron to Wisby: Jurisdictions in the Law of the Sea', in: J. Pan-Montojo en F. Pedersen, eds,

- Communities in European History: Representations, Jurisdictions, Conflicts* (Pisa 2007), 151-172.
- Frankot, E., 'Maritime Law and Practice in Late Medieval Aberdeen', *Scottish Historical Review* 89 (2010), 136-152.
- Frankot, E., "'Der Ehrbaren Hanse-Städte See-Recht': Diversity and Unity in Hanseatic Maritime Law', in: J. Wubs-Mrozewicz en S. Jenks, eds, *The Hanse in Late Medieval Europe* (Leiden 2012), 109-128.
- Goetze, J., 'Der Anteil Lübecks an der Entwicklung des Seerechts I. Das Mittelalter bis 1530', *Zeitschrift des Vereins für Lübecker Geschichte und Altertumskunde* 63 (1983), 129-143.
- Goudsmit, M. Th., *Geschiedenis van het Nederlandsche Zeerecht* (Den Haag 1882).
- Henn, V., 'Wachsende Spannungen in den hansisch-niederländischen Beziehungen', in: Bräcker, Henn en Postel, eds, *Die Hanse*, 95-104.
- Jahnke, C., 'Hansisches und anderes Seerecht', in: Albrecht Cordes, ed., *Hansisches und hansestädtisches Recht* (Trier 2007), 41-67.
- Janik, B., *Najstarszy Tekst Prawa Morskiego w Gdańsku* (Gdansk 1961).
- Kaptein, H., 'Poort van Holland. De economische ontwikkeling 1200-1578', in: M. Carasso-Kok, ed., *Geschiedenis van Amsterdam tot 1578. Een stad uit het niets* (Amsterdam 2004), 109-173.
- Korthals Altes, A., *Ons Oudste Zeerecht* (Zwolle 1976).
- Krieger, K.-F., *Ursprung und Wurzeln der Rôles d'Oléron* (Keulen en Wenen 1970).
- Landwehr, G., *Die Haverei in den mittelalterlichen deutschen Seerechtsquellen* (Hamburg 1985).
- Landwehr, G., 'Seerecht (Seehandelsrecht)', in: *Handwörterbuch zur deutschen Rechtsgeschichte* (Berlijn 1990), 1596-1614.
- Landwehr, G., *Das Seerecht der Hanse (1365-1614). Vom Schiffordnungsrecht zum Seehandelsrecht* (Hamburg 2003).
- Meilink, P.A., *De Nederlandsche Hanzesteden tot het laatste kwartaal der XIVE eeuw* (Den Haag 1912).
- Müller-Boysen, C., *Kaufmannsschutz und Handelsrecht im frühmittelalterlichen Nordeuropa* (Neumünster 1990).
- Niitemaa, V., *Das Strandrecht in Nordeuropa* (Helsinki 1955).
- 'Over Kampen en de betonning in het Vlie', *Verslagen en Mededeelingen van Overijsselsch Regt en Geschiedenis III* (Deventer 1865), 1-34.
- Pitz, E., *Bürgerreinigung und Städteeinung. Studien zur Verfassungsgeschichte der Hansestädte und der deutschen Hanse* (Keulen 2001).
- Robinson, O.F., Fergus, T.D., en Gordon, W.M., *An Introduction to European Legal History* (Abingdon 1985).
- Tex, C.A. den, 'Over handschriften van oud-Nederlandsch Zeeregt', *Bijdragen tot Regtsgeleerdheid en Wetgeving* 3 (1828), 510-519.

- Verwer, A., *Nederlants See-Rechten; Avaryen; en Bodemeryen; Begrepen in de Gemeene Custuimen vander See: de Placcaten van Kaiser Karel den Vijfden, 1551; en Koning Filips den II, 1563: 't Tractaet van Mr. Quintyn Weitsen van de Nederlantsche Avaryen: Ende Daerenboven in eene Verhandelinghe nopende het recht der Hollantsche Bodemeryen* (2e editie, Amsterdam 1716).
- Wagner, R., 'Beiträge zur Geschichte des Seerechts und der Seerechtsquellen. I. Zur Geschichte der Quellen des Wisby'schen Seerechts', *Zeitschrift für das Gesamte Handelsrecht* XXVII (1882), 393-416.
- Wagner, R., *Handbuch des Seerechts* (Leipzig 1906).
- Ward, R., *The World of the Medieval Shipmaster. Law, Business and the Sea c. 1350-1450* (Woodbridge 2009).
- Wijsenbeek, A., *Vuur- en bakenloodjes voor een veilige vaarweg op de Zuiderzee* (Nederlands Instituut voor Scheeps- en onderwaterarcheologie 1996).
- Wolter, K., *Die Schiffrichte der Hansestädte Lübeck und Hamburg und die Entwicklung des Hansischen Seerechts – unter besonderer Berücksichtigung der rechtlichen Bestimmungen über Reisenotlagen und Schiffskollisionen* (Hamburg 1975).

