

Kirsten Kierkegaard, Axel Kierkegaard og Ditlev Tamm, *Amalfitavlen: en rejse i middelalderens søretlige univers*. 92 s., ill. Kbh.: Gads Forlag, 2019.

Anmeldt af Tønnes Bekker-Nielsen

Der er ikke skrevet meget på dansk om den europæiske søret før Hugo Grotius, og heller ikke Amalfis historie har fået den opmærksomhed, denne syditalienske havneby – som under sin storhedstid mellem 839 og 1137 formåede at hævde sig overfor sine mere berømte konkurrenter Pisa, Genova og Venezia – kunne være berettiget til. Det er således dobbelt fortjenstfuldt, når denne lille publikation på én gang tager to oversete emner op og præsenterer dem for et dansk publikum.

Teksten til *Capitula et Ordinationes Curiae Maritimae Nobilis Civitatis Amalphi*, også kendt som *Tabula de Amalphi* (herefter TA) eller *Tabula prothontina*, er kun bevaret i ét eksemplar, som nu opbevares i Amalfi. Der er tale om en samling af retsregler opdelt på 66 kapitler, hvoraf de første 21 er på latin, de øvrige på italiensk. Ophavsmanden og hans forlæg kan der kun gisnes om, og bortset fra overskriften – som meget vel kan være en senere tilføjelse – og en *novus ritus*, som nævnes i § 32, nævner teksten ikke andre retskilder. Hvad dateringen angår, er man på lige så bar bund. Hvis den omtalte *novus ritus* henviser til en ny søretlig praksis, indført i slutningen af 1300-tallet (s. 12), giver det en *terminus post quem* for § 32 og formentlig også andre kapitler. Omvendt er en del af indholdet i §§ 47-49 tydeligvis indlån fra antikkens Romerret eller fra den rhodiske sølov,¹ eventuelt formidlet via byzantinsk søret.

Dermed bliver det også yderst vanskeligt at sige noget om værkets formål og dets tilblivelse. Er her tale om en sammenskrivning af to eller flere regelsæt, som var udstedt af Amalfis myndigheder og satte rammerne for domme ved byens søret, eller er der snarere tale om en excerpt af konkrete afgørelser ved søretten, hvor kompilatoren

1. Tvivlen om, hvorvidt den såkaldte "rhodiske sølov" faktisk har eksisteret i antikken kan nu endeligt lægges til hvile efter fundet af en indskrift på Rhodos, der resumerer lovens bestemmelser om groshavari, se Chevreau, E. 2005. "La *lex rhodia de iactu*: un exemple de la réception d'une institution étrangère dans le droit romain", *Tijdschrift voor Rechtsgeschiedenis / Revue d'Histoire du Droit / The Legal History Review* 73: 71-72.

har noteret de begrundelser og de principper, retten lagde til grund for sin dom i hvert enkelt tilfælde, og herudfra forsøgt at skabe et overblik over gældende søret? En del taler for den sidste hypotese, ikke mindst fraværet af enhver henvisning til nogen ekstern myndighed eller lov samt forekomsten af dubletter som fx § 37, der på italiensk næsten ordret gengiver indholdet i den latinske § 21.

Efter en grundig historisk og juridisk indføring i TAs baggrund og *Sitz im Leben* i middelalderens Amalfi (s. 9-41) gengives teksten i original med parallel oversættelse til dansk samt kortfattede noter til enkelte kapitler (s. 86-89). Bogen afsluttes med en literaturliste (s. 90-91).

I handelsskibsfarten kunne – og kan der stadig den dag i dag – tjenes enorme profitter, men samtidig lurede risikoen for store tab, hvis et skib gik ned eller blev kapret af sørøvere. For at ikke et enkelt skibsforlis skal ruinere en hel familie eller et handelshus har man gennem historien forsøgt at sprede risikoen. I det klassiske Athen gennem de såkaldte søhandelslån, hvor ikke låntageren, men långiveren bar risikoen i tilfælde af et forlis; en tidlig form for forsikring, som ikke overraskende affødte tidlige former for forsikringssvindler.²

En anden mulighed var at sprede investeringen i skib eller ladning på flere partshavere, men her var den klassiske romerrets selskabsform *societas* ikke til megen hjælp, eftersom medlemmerne hæftede solidarisk, og på samme måde hæftede ejerne af et skib for hverandre.³ En uheldig rejse eller en uheldig spekulation kunne dermed stadig blive katastrofal for den enkelte partshaver. I middelalderens Amalfi kendtes en mere sofistikeret selskabsform, den såkaldte *columna* eller *colonna*, hvor investeringen var opdelt i mange små anpartar, hvis ejere hver især ikke hæftede for mere end deres indskud (s. 33-35). Yderligere indgik skibet (dvs dets ejer) og dets besætning også i det økonomiske fællesskab.

Denne konstruktion åbnede til gengæld dørene for interne stridigheder inden for fællesskabet: dels om, hvem der i det hele taget var medlem af andelshaverkredsen (§§ 8; 10; 16; 36; 46; 66), dels om, hvilke forpligtelser og udgifter – for eksempel reparation og vedligeholdelse af fartøjet, lægelig behandling af mandskabet, eller løskøb af besæt-

2. Demosthenes, *Or.* 35.

3. *Digesta* 14.1.1.25: *Si plures navem exercent, cum quolibet eorum in solidum agi potest.*

ningsmedlemmer, som sørøvere har bortført – der påhvilede fælleskassen (§§ 19-21; 27-28; 37; 45).

Det var andelshaverkredsen, der udpegede skibets *patronus/patrone*, her oversat til “kaptajn” (§ 7), som udgjorde skibets øverste myndighed, både i kommercielle og nautiske spørgsmål. I enkelte kapitler nævnes en *scriba/scrivano*, “skriver”, som i rang stod under kaptajnen (§ 13) og bistod denne som regnskabsfører. Det fremgår dog også implicit, at ikke alle fartøjer medførte en særskilt skriver (§ 25) og i andre tilfælde nævnes kaptajnen som den ansvarlige for regnskabet (§ 23).

Mere gådefuldt er et tredje besætningsmedlem, *naclerio* eller *nochiero*, som kun optræder i den latinske paragraf 9 samt de italienske §§ 48 til 50. Ordet *nocchiero*, som også findes på moderne italiensk, er via et par velkendte lydfor skydninger afledt fra latinsk *naclerus* og har samme betydning: den, der har den øverste kommando over fartøjet, “skipperen” – i de romerske retskilder også betegnet som *magister*. Men i TA er den øverstkommanderende allerede kendt for os under betegnelsen *patrone*, og konstruktionen *il patrone insieme con lo nocchiero* derfor tilsyneladende meningsløs. Oversætterne har valgt at gengive *nocchiero* som “styrmand”, hvilket giver god mening i den foreliggende sammenhæng.

Retshistorisk påkalder §§ 47-49 og 54 sig særlig interesse, fordi der heri formuleres det juridiske princip om groshavari, dvs at hvis det under en storm bliver nødvendigt at lade en del af lasten gå over bord for at redde skibet, skal alle være med til at erstatte værdien af dét, som er gået tabt. Princippet kendes allerede i romersk ret, som med henvisning til den rhodiske sølov fastslår, at alle, der har interesse i at skibet reddes, dvs både lastejerne og skibets ejer, skal være med til at erstatte det tabte.⁴ I TAs formulering understreges det, at mens skibets ejer og dets *patrone* skal betale deres del af erstatningen, er de menige søfolk, *marinari*, ikke forpligtet hertil (§ 48).

At søfolkene rettigheder ofres opmærksomhed er i sig selv interessant og markant forskelligt fra de klassiske romerske jurister, som ikke giver den menige skibsbesætning mange ord med på vejen. Én årsag er naturligvis, at alle de amalfitanske matroser er frie mænd, mens et romersk handelsskib kunne være helt eller delvis bemanded af slaver. En anden skal søges i de fundamentalt anderledes sociale forhold og sociale

4. *Digesta* 14.2.2.2: *Placuit omnes, quorum interfuisset iacturam fieri, conferre oportere, quia id tributum observatae res deberent: itaque dominum etiam navis pro portione obligatum esse.*

normer, der herskede i en søfarts- og handelsby som Amalfi. Hvor oldtidens rige romerske jordejer kunne tillade sig at foragte søens jævne folk, var den rige amalfitanske købmand meget vel klar over, at hans fortsatte velstand afhang af de mænd, der bemandede byens skibe. TA anerkender de menige besætningsmedlemmer som selvstændige individer med rettigheder (fx §§ 13-15; 41-42; 52-53) men dermed også forpligtelser (fx §§ 1-3; 50; 56-57). Om de har krav på at blive inddraget i beslutningen om at kaste gods overbord (§ 47) er muligt, om end det ikke står ganske klart ud fra den italienske originaltekst; her kan også være tale om lastejerne, som tilfældet er i § 48.

Det forholdsvis snævre fokus på forholdet mellem samarbejdets parter – søfolk, kaptajn og andelshavere – indebærer, at bogen ikke helt formår at indfri sin undertitel “En rejse i middelalderens søretlige univers”. Den søret, vi møder i TA, har netop ikke samme ambition om at være “universel”, som vi finder i Romerretten (eller i den pavelege søterritorialret, som Grotius opponerede så heftigt imod). Romersk ret indeholder blandt meget andet regler for omgang med strandingsgods, bjergeløn, fiskeri, vragrøveri, brug af strandbredden, myndigheders tilsyn med kysterne; alt sammen aspekter, som ikke berøres i TA. Frem for at beskrive et helt maritimt univers begrænser TA sig til det trange mikrokosmos, som udgøres af et fartøj og dets besætning; men netop denne tætte berøring til livet på dækket gør teksten særligt fascinerende for læseren.

Klassiske studier, Institut for Historie, Syddansk Universitet

tonnes@sdu.dk