

GAMLE LADNINGS- OG BEFRAGTNINGS-DOKUMENTER

ET HISTORISK STREJFTOGT

Af

KNUD STRANDGAARD

Medens der baade teknisk, finansielt og socialt er et Svælg mellem Fortidens primitive og Nutidens højt udviklede Former for Skibsfart, er det paafaldende at se, hvordan Nutidens befragtningsmæssige Problemer genfindes i Fortiden. Der er her Tale om visse retlige og dokumentmæssige Grundelementer, og man kan næsten sige, at jo længere man gaar tilbage, desto klarere genkender man disse Grundelementer i de primitive Former. Der skal i det følgende fremdrages enkelte Eksempler paa meget gamle Befragtningsdokumenter, der viser disse Paralleler i Spørgsmaal om Liggedage, Overliggedage, Ruteafvigelse, Fragtbetaling etc.

Betragter man en Periode, der altid har virket fængslende paa danske Sind, fordi den rummer en Storhedstid i dansk Skibsfart med Udsyn og Eventyrlyst, nemlig den saakaldte „florisante Periode“ fra omkring 1730 til 1800-Tallet, vil man se, at denne Periode kun giver os faa Dokumenter af egentlig befragtningsmæssig Karakter. Det „Dansk-Asiatiske Kompagni“ var Ejer saavel af de udgaaende som af de hjemgaaende Ladninger, og Opgaven med Tilvejebringelsen af de betydelige Pengemidler til Køb af Ladninger var i Hovedsagen løst ved selve Aktieselskabets Dannelse, selvom Aktionærerne i flere Tilfælde i Selskabets første Tid maatte gøre yderligere Indskud til de enkelte Ekspeditioner i Forholdet til Antallet af deres Aktier.

Om Oprettelsen af egentlige Befragtningsdokumenter for

hver Rejse blev der ikke Tale og heller ikke om Udstedelse af særlige Laanedokumenter, idet Pengeydernes juridiske Rettigheder og Forpligtelser var givet ved Selskabets Vedtægter. Det vigtigste Ladningsdokument var Negotieprotokollens Faktura over de indtagne Varer, et Dokument, der nærmest maa side-stilles med Nutidens Manifest. Der skal gives et Udtog af en saadan Faktura for den udgaaende Ladning paa Fregatten „Norge“s Rejse til Batavia i Aarene 1806—1808:

3600 Bouteiller Rødvin	3750 Rdl.
2400 ” ”	1425 ”
80 Kurve Seltzervand à 50 Krukker.....	612 ”
5 Kasser Rulletobak = 1290 Pund.....	970 ”
1007 Dus. Boslemmerknive.....	770 ”
25 Gros lange Porcellænspiber.....	55 ”
1323 Bouteiller Hautbrion Vin.....	561 ”
16/2 Piber stærkt Øl fra Bryggeriet de Hoogberg	325 ”
8/2 Piber stærkt Øl fra Bryggeriet de Roskam	
100 Kasser à 1 Stk. Eidammerost	137 ”

Dette var altsaa et udpræget Handelsdokument, der ikke indeholdt befragtningsmæssige Dispositioner af nogen Art. For de indtagne Varer ifølge Faktura skulde Negotieassistenten og Negotieraadet senere staa til Regnskab for Kompagniets „Decisorer“.

Sammenligner man disse Former for Skibsfart med nogle af de ældste Former for retlig reguleret Skibsfart, som man kender, vil man se interessante Forskelligheder. Man vil for det første faa en Forstaaelse af Aktieselskabsformens store økonomiske Effektivitet sammenlignet med de ældre Finansieringsmetoder, men dernæst vil man finde, at disse ældre Former for Skibsfart er af større befragtningsmæssig Interesse end den store Periode i dansk Skibsfart omkring 1800-Tallet, hvor mange Træk af menneskelig og kulturel Værdi den sidstnævnte Periode end frembyder. Gaar vi saa langt tilbage som til Skibs-

farten i Hellas i det fjerde Aarhundrede f. K., vil man ganske vist erkende en teknisk og økonomisk Underlegenhed i Forhold til den omtalte danske Epoke, men samtidig vil man imponeres over en vidt fremskreden Systematisering af retlige Problemer.

En af Hovedkilderne til vort Kendskab til Skibsfarten i det gamle Hellas har vi hos Demosthenes (383—322 f. K.) i de Taler, som Demosthenes holdt og skrev, medens han som ung Sagfører og Taleskriver fungerede i Athen. Gennem disse Taler faar vi et meget levende Indtryk af de Problemer, som Datidens Skibsfart kom ud for, og som den hverken ved teknisk Standard eller økonomisk Effektivitet havde Muligheder for fuldstændig at løse.

Skibsfarten i det gamle Hellas var væsentlig baseret paa Laan. Skibsrederne laante Penge til Afholdelse af Skibsudgifter, og Købmændene laante Penge til Køb af Varer, Fragtforsku og Stevedorudgifter. For de første Laan fik Laangiverne Sikkerhed i Skib og Fragt og for de sidste ydedes Sikkerheden i Ladningen. Demosthenes siger herom i en af sine Taler: „Hverken Skib, Skibsreder eller Passager (den sidste var en Repræsentant for Købmanden og han medfulgte med Skibet) kan iværksætte en Søtransport uden ved Hjælp af Laangivere.“

Disse Laangivere i det gamle Grækenland opfyldte da den samme Opgave som Aktionærerne i det dansk-asiatiske Kompagni, men med betydelig større Risiko. Præmien eller Renten, som blev betalt for Laanene, var ganske overordentlig høj. For en Rundrejse fra Athen til Sortehavet kunde Renten saaledes stige til ca. 30 %. Følgende Udtalelse af Demosthenes viser, at Risikoen ogsaa undertiden blev forøget betydeligt paa Grund af Laantagernes personlige Uvederhæftighed, navnlig forsaa vidt de udenlandske Laantagere angik: „Den udenlandske Købmand“, siger Demosthenes et Sted, „er dygtig til at rejse Laan, men naar han først har faaet Laanet og sat op en Søkontrakt, glemmer han øjeblikkelig baade Kontrakt og Lov,

og hvis han overhovedet betaler Laanet tilbage, betragter han det egentlig som at betale noget, der rettelig tilkommer ham selv.“ Et menneskeligt Træk, som kendes ogsaa i Nutiden.

Der skal gives et Udtog af en saadan gammel Søkontrakt eller Laanedokument omtalt i en af Demosthenes' Taler :

Aftalen.

Androcles af Sphettus og Nausicrates af Carystus laaner til Artemo og Appollodorus, begge af Phaselis, disse tusinde Drachmer i Sølv for en Rejse fra Athen til Mendé eller Scione, (Vejrforholdene vil afgøre hvilken Havn der skal anløbes), og derfra til Bosporus, eller hvis de vælger det, til Pontus, saalangt som til Borythenes, og derfra tilbage til Athen til en Rente af 225 Drachmer paa tusinde, men hvis de skulde sejle ud fra Pontus til Hieron efter Opgang af Stjernen Arcturus (d. v. s. omkring Midten af September, en Periode farlig for Sejladsen) skal Renten være 300 paa tusinde. Som Sikkerhed skal gives tusinde Fade Vin fra Mendé, og denne Ladning skal føres fra Mendé i det tyveaarede Skib, som ejes af Hyblesius. De giver Godset som Sikkerhed, idet der ikke skyldes Penge paa det til nogen anden Person.

Dokumentet indeholder derefter detaillerede Regler om Laanets Tilbagebetaling, Pantets Realisering, Laantagerne Artemo og Apollodorus' personlige Hæftelse o. s. v., og Dokumentet giver i det hele et interessant Vidnesbyrd om de gamle Grækernes Sans for retlige Distinktioner. Man saa de mange retlige Problemer, som Samhandelen mellem Mennesker rejste, og man søgte at systematisere og at „skære lige i Leddene“. Der kunde næsten tales om en Sagførerkultur noget i Lighed med den, som man f. Eks. finder saa udpræget i moderne amerikansk Skibsfart, selvom moderne amerikanske Søfartsjurister i nogen Grad synes at mangle de gamle Grækernes Trang til Forenkling og Klarhed. De Dokumenter og Klausuler, som amerikanske Jurister sætter op nutildags i Søfartsforhold, er ofte saa indviklede, at der maa andre Jurister til at fortolke dem.

Medens det dansk-asiatiske Kompagnis Skibe ogsaa sejlede i Vintermaanederne, ganske vist ofte med paafølgende Havari-er og undertiden med paafølgende Forlis, blev Handelsskibene i det gamle Hellas lagt op i de haardeste Vintermaaneder, og en Del af Vinterhalvaaret blev da benyttet til Afgørelse af Retstrætter, medens Vidnerne var hjemme og kunde afhøres. Om Vidnernes Stilling til Sandheden i saadanne Sager siger Demosthenes i en af sine Taler: „Naar Vidneforhøret finder Sted for en Domstol, vil Vidnerne være udsatte for Ubehageligheder og Strafansvar for Afgivelse af falsk Vidnesbyrd, men naar Vidnet afgiver Forklaring for en Voldgift, vil de ofte bevidne, hvad der bedst passer dem uden nogen særlig Risiko og uden nogen Skamfølelse.“ Hvorvidt Demosthenes paa dette Punkt vilde finde Anledning til Kritik, hvis han dukkede op i en Søretssag i vor Tid, vil vi lade være usagt. Der fortælles om gamle Skippere, der — naar de skulde aflægge Ed for engelske Domstole — fandt det tilraadeligt at vende venstre Haands Tommelfinger nedad. I Tilfælde af Erindringsforskydninger vilde Fingeren da virke som en Lynafleder, og Eden vilde gaa lige i Jorden uden at skade. Om dette Middel har været kendt paa Demosthenes' Tid, er vel allerede af tekniske Grunde tvivlsomt.

Den citerede gamle græske Søkcontrakt var altsaa et Laanedokument, men et Laanedokument der rejste og regulerede certepartimæssige Problemer som Liggedage, Ruteafvigelse etc. I Formen adskilte Dokumentet sig fra Nutidens vigtigste Befragtningsdokument: Certepartiet.

Derimod findes vi ogsaa formelt mange af Certepartiets Træk i et andet gammelt græsk Skibsdokument, nemlig et Dokument fra Aar 236 e. Kr., og dette Dokument kan da med Rette kaldes et egentlig Certeparti. Saavidt det er Forfatteren af denne Artikel bekendt, er dette Certeparti det ældste eksisterende Certeparti i Verden. Det findes i British Museum under Katalog Nummer: „Papyrus Nr. 948“. Ordlyden er følgende i Udtog:

1. Jeg Kaptajn paa mit eget Skib af en Lastekapacitet af 250 Maal bortfragter Skibet til Købmanden for den heri nævnte Rejse.
2. Ladningen skal fylde hele Skibets Rum.
3. Den aftalte Fragt er 100 Drachmer Sølv.
4. Jeg modtager 40 Drachmer paa Stedet og vil modtage de resterende 60 Drachmer ved Udleveringen af Ladningen.
5. Godset skal leveres sikkert og ubeskadiget.
6. Jeg har 2 Dage til at laste Godset i.
7. Skibet skal blive 4 Dage i Losschavnen. Hvis det holdes længere, skal jeg have 16 Drachmer per Dag.
8. Jeg vil sørge for det tilstrækkelige Antal Søfolk og fuldstændigt Udstyr til Skibet.
9. Dette Dokument er underskrevet af Købmanden og af mig, Kaptajnen, som herved giver Kvittering for 40 Drachmer.

Dette 1700-aarige gamle Dokument er beundringsværdigt klart og koncist formuleret. Det giver Bestemmelser om Forhold, som ogsaa for en moderne Søtransport er af afgørende Betydning, saaledes om Fragt, Fragtforskud, Liggedage, Liggedagspenge, Rederens Ansvar for Godset, Udstyr o. s. v. Med faa Ændringer og Tilføjelser vilde Dokumentet udmærket godt kunne danne et Skoleeksempel paa et Certeparti anvendeligt endnu den Dag i Dag. Interessant er Dokumentet ogsaa ved Fastsættelsen af det ubetingede Transportansvar, et Ansvar der ogsaa var kendt i Romerretten, og som ifølge den sidste Ret paaahvilede „Nautæ“ — d. v. s. Skibsførere og Redere — og visse andre Personer, hvis Næring det var at modtage Gods til Transport eller Forvaring. Her er der *en vigtig principiel Forskel* fra Nutiden, idet Rederen efter moderne Søretsregler som Regel ikke hæfter for Kaptajnens og Mandskabets Fejl eller Forsømmelser i Navigeringen og den sømandsmæssige Behandling af Skibet.

Søger vi et Tusinde Aar længere frem i Tiden, finder vi et andet endnu eksisterende Certeparti, der blev sluttet i Pisa den 8. August 1263 for en Rejse fra Pisa til Bugea. Pisa var paa det Tidspunkt en By med meget stor Søhandel og politisk Magt. Byen laa dengang nærmere ved Havet end nu, og de største Skibe kunde gaa op ad Arno og lægge til ved Pisas brede Kajer eller ankre i Sejløbet. Følgende er et Udtog af dette ca. 700 Aar gamle Certeparti:

1. Rederne vil stille Skibet i god Stand og med det specificerede Udstyr og bemandedt med 36 dygtige Sømænd, vel bevæbnede, inkluderende Naucleurius (Kaptajn og Reder), Scribanus (Skriver), og 6 famuli (Slaver).
2. Rederen vil sætte Sejl fra Porto Pisano inden 10 Dage fra Kontraktens Datum. Før de sætter Sejl, vil de modtage Ladningen fra Købmændene og vil laste den ombord. Købmændene vil stille Lægttere til at bringe Ladningen fra Pisa ombord i Skibet.
3. Rederen vil føre Ladningen for sædvanlig Fragt og vil ikke beregne nogen Betaling for Købmændene og disses Effekter.
4. Før de sætter Sejl vil Rederne tage deres Partnere, Stevedoren og Scribanus i Ed paa, at de vil følge Kontraktens Forskrifter.
5. Naar Skibet har naaet Bugea, vil Rederen losse Ladningen til Land og overgive den til Købmændene.
6. Rederen vil ikke føre forbudt Gods ombord.
7. En Vejer udnævnt af Parterne, og som betales af Skibet, skal veje Ladningen. Skibets Skriver skal indføre Vægten i Skibets „Cartularium“.
8. Rederne vil gøre Rejsen direkte fra Porto Pisano til Bugea og tilbage. De vil ikke ændre Ruten eller gøre en anden Rejse eller tage en anden Ladning ombord, indtil Ladningen lastet i Bugea er bragt tilbage til Porto Pisano.
10. Betalingen af Fragten sker i gangbar Mønt i Guld eller Sølv inden 8 Dage fra Udlosningen af Skibet i Porto

Pisano og Leveringen til Købmændene eller deres Agenter. Dersom Godset leveres før Fragtbetalingen, skal der stilles en „Cautio“ af en Bank.

Ogsaa dette gamle Dokument fra Pisas Storhedstid tager Stilling til befragningsmæssige Problemer, som vil være velkendte for Nutidens Skibsfartsfolk. Særligt interessant er Bestemmelsen om Forbud mod Ruteafvigelse, et Problem af meget stor Rækkevidde i moderne Søret. Et Tilfælde der næsten er blevet klassisk i dansk Skibsfart, hændte for nogle Aar siden. Et Skib devierede fra sin Kurs med det Formaal at landsætte en Neger, der havde sneget sig ombord som Blindpassager. Under Deviationen led Skibet Havari og Ladningen blev ødelagt. Rederen kom ud for et meget stort Ansvar overfor Ladningsejerne for Ladningens Værdi.

Som det vil ses af det gamle Certeparti fra Pisa, gjorde Købmændene selv Rejsen med og ikke blot en handelskyndig Negotieassistent som i det dansk-asiatiske Kompagnis Skibe. Der er her en karakteristisk Forskel. Medens den navigationsmæssige og den handelsmæssige Kompetence var ret skarpt adskilte i den nævnte danske Periode, i hvert Fald i den Forstand, at Negotieassistenten ikke blandede sig i Navigeringen, var Forholdet anderledes i det gamle Pisas Handelsflaade. Købmændene havde her en stor Erfaring ogsaa i rent navigeringsmæssige Forhold, og i vanskelige Situationer deltog de i Forhandlingerne i Skibsraadet om Kurs, Sejlføring o. s. v. I samtidige Statuter, der er opbevarede fra Venedig, foreskrives under visse Forudsætninger Oprettelsen af et Raad bestaaende af Patronus (Rederen), Neuclerius (Kaptajnen) og tre Købmænd.

Der er vel Grund til at tro, at efter lignende Dokumenter som det citerede gamle Certeparti blev Pisas øvrige Handelskibe bortfragtede. Man kan forestille sig disse Handelsskibe liggende tæt ved Pisas Kajer og ude i Fortøjningerne, medens et travlt Liv rørte sig under Lastning og Losning. Med Pisas vidunderlige Bygninger — Domkirken, Battisterioen, Campa-

nilen og andre — som Baggrund har Skibene med deres hængende Sejl sikkert været et malerisk Skue.

Medens et Certeparti regulerer Forholdet mellem Bortfragter og Befragter, forstaaer man ved et Konnossement det Dokument, hvorved Kaptajnen bekræfter Indskibningen af Godset, og hvori han forpligter sig til at udlevere Godset paa Bestemelsesstedet til den, der møder frem med en i Formen lovlig Adkomst. Konnossementet er ved Siden af Vekslen Varehandelens vigtigste Dokument. Vi skal se paa et saadant gammelt endnu bevaret Konnossement udstedt i den portugisiske Koloni *Goa* paa Vestkysten af Forindien den 15. Februar 1625. Dokumentet er betitlet med det portugisiske Navn „Conhecimento“ og er trykt paa godt Papir forsynet med Vandmærker. Dokumentet har følgende Ordlyd:

„Jeg Bento Concalvez, som nu med Guds Hjælp gaar som Styrmænd med Skibet *Conceicao*, som Gud bevare, bekræfter, at det er sandt, at jeg har modtaget og lastet ombord i det nævnte Skib fra dig *Bermeu Sanches Correa* en Kasse med Varer forsynet med en Seddel adresseret til Hans Majestæts Skriftefader, alt dækket med Læder, hvilken Kasse jeg tager ind i min Kahyt, alt vel indpakket og i god Tilstand, og jeg forpligter mig selv ved dette behørigt undertegnede Dokument — Gud bringe mig frem i Sikkerhed med mit Skib — til at levere Godset saaledes og i den Tilstand, hvori jeg har modtaget det, i „*India-House*“ til *Senor Antonio Sanches* eller i dennes Fraværelse til *Senor Jeronimus Aires* eller til hans Repræsentant uden Betaling, da jeg har modtaget Fragten ved Konnossementets Undertegnelse, og jeg bekræfter Sandheden i dette ved at underskrive 6 Konnossementer, og naar et af disse Konnossementer er opfyldte, skal de andre være annullerede, og til Sikkerhed for Opfyldelsen heraf indsætter jeg min Person og mine Ejendele baade nu og i Fremtiden. Vidnerne, som var tilstede, har medundertegnet dette i *Goa* den 15. Februar 1625.“

Ogsaa dette Dokument maa antages at indeholde en meget streng Leveringspligt, idet Ordene om Guds Bistand maa forstaaes snarere som et fromt Ønske end som en juridisk Forudsætning. Hvad dette Ansvar rummede, vil man faa et Indtryk af, naar man faar at vide, at de fire Skibe, hvormed Skibet „Conceicao“ gik i Konvoj, alle forliste.

Nogle faa andre „Conhecimentos“ er blevet bevaret i Japan fra den Tid, da Portugiserne paa Macao drev en blomstrende Handel med Nagasaki i Begyndelsen af 1600-Tallet.

Man vil af ovenstaaende forstaa, at medens Skibsfarten har udviklet sig fra gamle primitive Former til Nutidens tekniske Fuldkommenhed og Sikkerhed, har der gjort sig en forbavsende Konservatisme gældende med Hensyn til Ladnings- og Befragtningsdokumenternes Form, ikke alene i Benævnelserne, men ogsaa i Klausulernes Ordlyd. Ordene f. Eks. i det citerede portugisiske Konnossement dækker nøjagtigt Udtrykken i Nutidens Konnossementer: „one of which being fulfilled, the others to be void.“

L I T T E R A T U R

Jul. Lehmann: „Til Østen under Sejl“. Kbhvn. 1935.

The Loeb Classical Library by A. T. Murray. Harvard University Press 1936.

The Mariner's Mirror, Januar 1938. published by the Cambridge University Press.