

## Risikomanagement bei den *naukleroi*

Éva Jakab, Szeged

Peter PIELER hat sich in Vorträgen und Publikationen mehrmals mit den Rechtsfiguren des Alltagslebens aus der Spätantike auseinandergesetzt. Besonders die vulgaren Rechtsbücher, der *Nomos Georgikos* und der *Nomos Nautikos*, haben ihn lange beschäftigt. Mein Beitrag möge seine wissenschaftliche, wissenschaftspolitische und hochschulpolitische Tätigkeit würdigen, die Anerkennung der jüngeren Kollegin ausdrücken.

Im Folgenden werden Vereinbarungsmodelle aus der Schifffahrt untersucht, um verschiedene Varianten und Ebenen der Risikozuweisung zu zeigen. Die Rechtsfragen der Schifffahrt waren im Mittelmeerraum in jeder Epoche von zentraler Bedeutung und die Praxis zeigt durch die Jahrhunderte eine erstaunliche Kontinuität. Als Ausgangspunkt meines Beitrags dient ein Papyrus aus der Zeit des Augustus. Die deutsche Übersetzung des überlieferten Texts lautet wie folgt<sup>1</sup> (P.Köln III 147):

„... die Übereinkunft (den Vertrag) innerhalb der Zeit ... mit dem Zubehör im Hafen von Alexandria, unbeschädigt, abgesehen von Abnutzung und Verfaulung, es sei denn, dass etwas durch höhere Gewalt geschieht durch Sturm oder das Schiff durch Feuer vom Land aus ergriffen wird oder von Feinden im Krieg oder von Piraten gekapert wird, was ich nachweisen werde. Wenn ich aber gegen etwas von den (oben genannten Bestimmungen) verstoße, werde ich dir die Schäden bezahlen, und zusätzlich zum Eineinhalbfachen von all dem, was ich an (noch ausstehenden) Teilbeträgen des Pachtzinses schulden werde und noch weitere fünfhundert Silberdrachmen als private Darlehensschuld und zweihundert Drachmen geweiht dem Augustus; außerdem soll das oben Geschriebene maßgeblich bleiben, wobei dir die Vollstreckung an mir und meinem gesamten Vermögen zusteht wie aus einem Urteil, und was immer ich an Schutzbriefen und Protektion vorlege, soll nicht maßgeblich sein. Wenn ich vertragswidrig handle, soll es dir erlaubt sein, mich aus dem Mietverhältnis vor Ablauf der Frist hinauszuerwerfen, hierauf an einen anderen zu vermieten und den

---

<sup>1</sup> Zur Vorlage wählte ich die Übersetzung des Editors in P.Köln III auf S. 107, aber die juristischen Fachwörter waren zum Teil zu präzisieren.

durch die Neuvermietung entstehenden Minderertrag einzutreiben, worüber [ich dir] auch binnen fünf zur Regelung der Angelegenheit dienenden Tagen von dem Termin ab, an dem du es mir angekündigt hast ... die Sicherungsurkunde unverzüglich [ausstellen werde].“

Die Herkunft des Textes gilt als unbekannt: Der Herausgeber, R. HÜBNER, erwähnt die auffällige Ähnlichkeit in der Formulierung der Klauseln mit den alexandrinischen Urkunden aus der Mumienkartonage Abusir el-Melek; er zweifelt jedoch an der Zugehörigkeit unseres Papyrus zu diesem Fund<sup>2</sup>. Auf die alexandrinische Herkunft stellen hingegen D. RATHBONE und C. RÖMER ab<sup>3</sup>. Für diese Auffassung spricht, dass in Z. 4 der Hafen von Alexandria erwähnt wird und die Schrift mit den Dokumenten aus den Mumienkartonagen eine große Ähnlichkeit zeigt.

Der überlieferte Text ist leider unvollständig. Der obere Teil (der etwa die Hälfte des Vertragstextes enthalten haben dürfte) ist verloren gegangen, dadurch fehlen Name und Herkunft der Parteien, die Nennung des Vertragsobjekts und der primären Leistungspflichten. Die Konturen der Vereinbarung sind trotz des fehlenden Anfangs zu rekonstruieren. In Z. 14 liest man *ek tés misthóseos* (aus dem Mietverhältnis) und *metamisthósai* (weitervermieten), in Z. 15 *exanamísthosin*. In Z. 9 findet man *naúlon* (Frachtgeld) und in Zeile 6 ist von einem *plóion* (Schiff) die Rede. Die Terminologie legt nahe, dass der Vertrag die Vermietung/Verpachtung eines Schiffes geregelt hat.

Der erhaltene Text setzt mit der Rückgabepflicht des Pächters nach Ablauf der Mietdauer ein. Der Erfüllungsort ist in Alexandria, über dessen Alltag und regen Schiffsverkehr der neulich von P. HEILPORN edierte P.Bingen 77 ein eindrucksvolles Bild zeichnet<sup>4</sup>. Die Formulierung weist darauf hin, dass in unserem Papyrus der Seehafen, und nicht der Nilhafen gemeint ist<sup>5</sup>. Der Inhalt lässt sich wie folgt zusammenfassen: Schiff und Zubehör sind unbeschädigt zurückzugeben, mit Ausnahme der normalen Abnutzung; die Seegefahr trifft den Vermieter. Anschließend folgen Straf-

<sup>2</sup> Verwandte Urkunden sind in BGU IV 1050-59 und 1098-1184 zu sehen; vgl. dazu R. HÜBNER im Kommentar zu P.Köln III 147, auf S. 104.

<sup>3</sup> S. dazu D. RATHBONE, *Misthoprasia: the lease-sale of ships*, in: Akten des 23. Internationalen Papyrologenkongresses (2007), S. 600 Fn. 19.

<sup>4</sup> Es geht um ein „Registre de navires marchands“, s. dazu P. HEILPORNs ausführlichen Kommentar zu P.Bingen 77, auf S. 344-347. Zum Handel in Alexandria s. P. J. SIJPESTEIJN, *Hermeneus* 57 (1985), S. 116-121.

<sup>5</sup> RATHBONE, *Misthoprasia* (Fn. 3), S. 600 schließt aus der *kindynos*-Klausel auf ein Seeschiff; die Gefahr von Sturm, Piraten usw. wird jedoch auch in Transportverträgen auf dem Nil ausbedungen, s. dazu unten bei Fn. 45. Die Kriegsklausel ist ein weiteres Argument dafür, dass in P.Köln III 147 um einen Seetransport ging.

klauseln wegen Leistungsstörungen, die uns indirekt über die Leistungspflichten informieren. Ab Z. 11 wird die Praxis-Klausel geregelt, die dem Vertragspartner die Vollstreckung einräumt. Von Interesse ist noch die Wendung ab Z. 13, die dem Vermieter bei Vertragsbruch das Recht zur sofortigen Auflösung des Vertrags und zur Neuvermietung sichert.

Was vermittelt uns der Papyrus aus dem 1. Jh. über den Schiffstransport im östlichen Mittelmeer und über die Risikozuweisung in ihrem wirtschaftlichen und sozialen Kontext?

### 1. Bisherige Literatur

Den Text hat R. HÜBNER 1980 ediert und ausführlich kommentiert. Er bietet (auf den Spuren von D. HAGEDORN) eine gute Lesung und versucht den Vertrag vernünftig zu erläutern, zeigt aber Unsicherheiten bei den juristischen Problemen. Er betitelt das Dokument (bewusst oder unbewusst?) als Schiffspachtvertrag (*misthōsis*), und grenzt es von den langfristigen Pachtverträgen (der sog. *misthōprasia*) entschieden ab. Der Ausschluss der Haftung für höhere Gewalt wundert ihn<sup>6</sup>, weil nach MEYER-TERMEER die Seegefahr vom *naukleros* zu tragen wäre<sup>7</sup>. Seine Bemerkung zeigt, dass er sich zwischen „Schiffsmiete“ — zu unterscheiden sind hier Miete von Schiff Mannschaft zu Transportzwecken (Chartervertrag) und Pacht eines Schiffes zur gewerblichen Nutzung als Transportmittel — und Frachtvertrag nicht richtig entscheiden konnte.

Unter Juristen wird die entgeltliche Vergabe einer Sache zum Gebrauch als Miete, zum Gebrauch mit Nutzung als Pacht bezeichnet. Sybille von BOLLA-KOTEK, die Lehrerin des Jubilars, betont, dass in den griechischen Quellen beide Vertragstypen *misthōsis* genannt wurden. Die Terminologie differenziert nur beim

---

<sup>6</sup> So R. HÜBNER im Kommentar zu P.Köln III 147, auf S. 103. Er nennt P.Oxy. XXII 2347 als den frühesten Beleg für den Gebrauch der Wendung *choris theou bias*; die Parallele zur unserer Urkunde stimmt aber nicht, weil P.Oxy. XXII 2347, aus dem Jahre 362, eher eine „Gestellungsbürgschaft“ regelt: Ein gewisser Aurelius Zeuxis übernimmt die Haftung dafür, dass der genannte Schiffer seinen vertraglich vereinbarten Transportpflichten mit seinem eigenen Schiff nachkommen werde, außer höherer Gewalt. Diese höhere Gewalt kann jedoch nicht nur die Seegefahr, sondern auch etwa die Erkrankung des Schiffers bedeuten. Es geht dort also nicht nur um das Transportrisiko, sondern um jede Art der unverschuldeten Behinderung der Erfüllung.

<sup>7</sup> S. J. M. MEYER-TERMEER, Die Haftung der Schiffer im griechischen und römischen Recht (1978), S. 9; zur Gefahrtragung s. jedoch die Korrekturen von E. JAKAB, Vertragsformulare im Imperium Romanum, ZRG-RA 123 (2006), S. 92.

Entgelt<sup>8</sup>: Bei Tiermiete wird *misthós*, bei Tierpacht *phóros* geschuldet. Sie stellt auch fest, dass für Schiffe in den Papyri sowohl *misthós* als auch *phóros* gezahlt wurden<sup>9</sup>.

Unsere Urkunde ist fragmentarisch; der überlieferte Text nennt weder *misthós* noch *phóros*, sondern *naulon*, was wörtlich „Frachtlohn“ bedeutet. Da die Terminologie keinen sicheren Anhaltspunkt bietet, kann erst nach sorgfältiger Prüfung des Vertragsinhalts entschieden werden, um welchen Vertragstyp es sich hier handelt.

J. HENGSTL behandelt P.Köln III 147 aus dem Aspekt der privaten Arbeitsverhältnisse und sieht darin ein „verdecktes Arbeitsverhältnis“, das durch die Einbindung der Arbeitspflicht in einen „Mietvertrag“ verwirklicht werde: Der Mietvertrag ersetze einen Dienstvertrag, die Arbeit werde dem verpachtenden Schiffseigentümer geschuldet<sup>10</sup>. Zweifelsohne verschafft der Schiffseigentümer dem Pächter durch die Überlassung seines Schiffes zu Transportzwecken eine Art Arbeitsmöglichkeit. Es ist jedoch offensichtlich, dass das Rechtsverhältnis unter den Parteien (insbesondere die Haftung und die Gefahrtragung) bewusst von einem Dienstvertrag abweichend geregelt wird. Das wirtschaftliche Risiko (ob das Schiff rationell eingesetzt wird) trägt bei einem Dienstvertrag der Dienstgeber, während das Kontrahieren etwa im Rahmen eines Pachtvertrags (Überlassung des Schiffes zur gewerblichen Nutzung) dieses Risiko auf den Pächter verlagert. Die Reduzierung unserer Urkunde auf ein Arbeitsverhältnis würde deshalb die juristisch relevanten Punkte eher verwischen, anstatt sie besser zu erläutern.

D. RATHBONE hat 2001 in seinem Vortrag auf dem Papyrologenkongress in Wien auch P.Köln III 147 im Umfeld der *misthoprasía* behandelt<sup>11</sup>. Die *misthoprasía* ist eine Mischform, die Verpachtung und Verkauf kombiniert<sup>12</sup>. Die Dokumente enthalten die langfristige (50 oder 60 jährige) Überlassung eines Schiffes gegen *phóros* (Pachtzins), die mit der Beurkundung des geschätzten Wertes als „Kaufpreis“ in Form eines fiktiven Darlehens verbunden wird. Es sind insgesamt nur drei Dokumente erhalten, die eindeutig diesen Vertragstyp vertreten<sup>13</sup>. RATHBONE zieht unse-

<sup>8</sup> S. v. BOLLA-KOTEK, Untersuchungen zur Tiermiete und Viehpacht im Altertum (1969), S. 17 f.

<sup>9</sup> V. BOLLA-KOTEK, Tiermiete (Fn. 8), S. 26. Bei Bodenpacht wird auch *phóros* geschuldet, s. J. Herrmann, Studien zur Bodenpacht im Recht der greco-ägyptischen Papyri (1958), S. 99 f.

<sup>10</sup> J. HENGSTL, Einige juristische Bemerkungen zu drei „Töpferei-Mieturkunden“, in: Studi Biscardi IV (1983), S. 666 Fn. 1 nennt jedoch keinen zwingenden Grund für seine Interpretation. Aus J. HENGSTL, Private Arbeitsverhältnisse freier Personen in den hellenistischen Papyri bis Diokletian (1972), S. 74 ist zu folgen, dass er in P.Köln III 147 eine partiarische Teilpacht sieht, die er grundsätzlich als Arbeitsverhältnis einstufen will.

<sup>11</sup> RATHBONE, *Misthoprasia* (Fn. 3), S. 600-602.

<sup>12</sup> H.-A. RUPPRECHT, Einführung in die Papyruskunde (1994), 122 f.

<sup>13</sup> BGU IV 1157; P.Lond. III 1164h, S. 163 und P.Oxy. XVII, S. 2136, s. dazu RATHBONE, *Misthoprasia* (Fn. 3), S. 597-600 mit weiterer Literatur.

re Urkunde zum Vergleich heran und kehrt als wesentliches Merkmal die Klausel in Z.8/9 hervor: „whatever I may owe for the shares of the freight charges“<sup>14</sup>. Er meint also, dass der Pachtzins in P.Köln III 147 auch in einer Gewinnbeteiligung des Verpächters bestanden habe. Die drei Urkunden mit *misthoprasia* erklärt er nach demselben Schema der Gewinnteilung; den Unterschied sieht er allein in der Pachtdauer. Zu diesem Schluss kommt RATHBONE mit seiner neuen Auffassung der Wendung *ta tón naulón meré*: von Hübner ist sie mit „Teilzahlungen der Schiffspachtsumme“ übersetzt, während RATHBONE darin die Beteiligung am Frachtlohn sieht, der vom Pächter erwirtschaftet wird.

Dagegen ist einzuwenden, dass *ta tón naulón meré* hier kaum „Beteiligung am Frachtlohn“ bedeuten kann. *Meris* hat ein breites Bedeutungsfeld; es kann ein genau umrissenes geographisches Gebiet, aber auch Portion, Anteil bezeichnen. In den früheren Quellen überwiegt der Gebrauch des Wortes im Sinne von „part, portion, share in a mine, contribution, quote“<sup>15</sup>. Der Kläger in Dem. 42,3 (Vermögenstausch) bezieht sich etwa darauf, dass er in der Pacht der Bergwerke involviert ist und dem Staat für jede *meris* noch ein Talent (insgesamt drei Talente) zahlen mußte. *Meris* bedeutet hier etwa „einen vertraglich festgelegten Pachtanteil an den staatlichen Silbergruben“<sup>16</sup>. Das Wort wird also im Sinne von „Teil, Anteil, Portion“ mit Genetiv des Wortes gebraucht, dessen Anteil gemeint ist. Der Anteil am Gewinn in P.Köln II 147 wäre damit nur dann bezeichnet, wenn „Gewinn“ noch ausdrücklich daneben gestanden hätte. Stattdessen liest man bloß *naulon* im Genetiv als Bezugswort, was dafür spricht, dass die Parteien damit den Pachtzinsanteil gemeint haben. Es ist noch auf eine Petition von *naukleroi* zu verweisen, die im 3. Jh. v.Chr. in Ägypten im staatlichen Getreidetransport beschäftigt waren<sup>17</sup>. Der Bittsteller stellt sich vor als der *dioiketes* der *naukleroi* aus dem Hafen, die „königliches Getreide *eis ta metrêmata* transportieren.“ Das Wort *metrêma* kommt in vielen ptolemäischen Urkunden im Sinne von „Portion, Anteil“ vor<sup>18</sup>; nach Preisigke kann das Wort als Synonym zu *meris* verstanden werden. Diese Petition spricht also ebenfalls dafür, dass *meris* in P.Köln III 147 den Teil, Anteil des Pachtzinses und nicht des Gewinns bedeutet haben dürfte.

<sup>14</sup> RATHBONE, *Misthoprasia* (Fn. 3), S. 600 f.

<sup>15</sup> S. LIDDEL/SCOTT, *A Greek-English Lexicon, With a revised supplement* (1996) mit weiteren Belegen.

<sup>16</sup> Ähnlich bei den öffentlichen Werkverträgen, s. dazu G. THÜR, *Bemerkungen zum altgriechischen Werkvertrag* (die Bauvergabeordnung aus Tegea, IG V/2, 6A), in: *Studi Biscardi V* (1984), S. 475 ff.

<sup>17</sup> P.Vindob. G 56636 (im Druck), das Manuskript wurde mir vom Editor, Dr. Cs. LÁDA, freundlicherweise überlassen.

<sup>18</sup> S. etwa P.Hels. I 6; SB VI 9367 Nr. 9; P.Tebt. III 1029.

Gegen RATHBONE spricht weiterhin, dass die Gewinnbeteiligung als Entgelt für die Überlassung des Schiffes zur Nutzung das Rechtsverhältnis in die Nähe einer Gesellschaft rücken würde. Unter Gesellschaft ist die gemeinschaftliche Beteiligung an einem Geschäft zu verstehen, wobei der Akzent auf der Abrechnung unter den *socii* über Gewinn und Verlust liegt<sup>19</sup>. Eine *koinonia*, woran sich eine Partei mit seinem Schiff, die Andere mit seiner Arbeit beteiligt, wäre durchaus denkbar. In den überlieferten Gesellschaftsverträgen wird jedoch das gemeinsam geführte Konto und die Abrechnung unter den Parteien eindeutig und transparent festgehalten. Es wird konsequent vertraglich geregelt, dass die Kosten von den Einnahmen abgezogen werden, um den Rest unter den Parteien zu teilen<sup>20</sup>. Die Gewinnbeteiligung am erwirtschafteten Frachtlohn würde ein ähnliches Abrechnungsverhältnis unter unseren Parteien verlangen; niemals könnte sich ein Gesellschafter einen (ausstehenden) Anteil am Frachtlohn ohne Berücksichtigung der hierfür aufgewendeten Kosten mit einer Strafklausel sichern lassen.

Bleibt man beim erhaltenen Text, ist darauf abzustellen, dass es hier um die fälligen Teilbeträge des Pachtzinses geht (auch in dieser Bedeutung ist *naulon* belegt), wie es bereits Hübner aufgefasst hat<sup>21</sup>. Es kann hier dahingestellt bleiben, ob eine Gewinnbeteiligung des Verkäufers/Verpächters aus den drei, von RATHBONE ausführlich besprochenen, *misthoprasía*-Urkunden tatsächlich herauszulesen ist.

## 2. Ein funktioneller Vergleich

Vor der weiteren Analyse des papyrologischen Befundes bieten sich die Schriften der römischen Juristen zu einem funktionellen Vergleich an. Ausgehend vom *naulon* in P.Köln III 147 ist die Frage zu prüfen, wie der Schiffstransport und dabei vor allem die Risikozuweisung juristisch erfasst werden. Es wird nach Rechtsfiguren gesucht, die bei der Erläuterung von P.Köln III 147 behilflich sein könnten.

Der Frachtvertrag wurde in Rom im Rahmen des konsensualen Vertrags *locatio conductio* geregelt. Die Kompilatoren haben die relevanten Texte in den Digesten unter dem Titel 19.2 zusammengestellt. Blättert man die erhaltenen Sachverhalte durch, findet man insgesamt acht Fragmente, die das Frachtwesen behandeln. Davon verweist die Terminologie in sechs auf einen Frachtvertrag (*vehenda oneram conducere*,

---

<sup>19</sup> RUPPRECHT, Einführung (Fn. 12), S.129 f.

<sup>20</sup> S. dazu E. JAKAB, Berenike vor Gericht. Apokeryxis, Gesellschaft und Buchführung in P.Oxy. XXII 2342, Tyche 16 (2001), S. 73ff.

<sup>21</sup> R. HÜBNER, Kommentar zu P.Köln III 147, auf S. 106.

*l.c. operis*<sup>22</sup>) und in zwei auf eine Schiffsmiete (*navem locare, l.c.rei*<sup>23</sup>)<sup>24</sup>. Beim Frachtvertrag übernimmt der Schiffer (*nauta, navicularius*) Waren zum Transport gegen Entgelt, die er im Zielhafen in unbeschädigter Qualität und Quantität abzuliefern hat<sup>25</sup>. Es handelt sich um ein Zielschuldverhältnis; der Frachtlohn wird nach erfolgreichem Abschluss des Werkes geschuldet. Der *nauta* haftet für *culpa* und *custodia*; Schäden durch höhere Gewalt (Sturm, Piraten) trägt der Befrachter. Bei der Schiffsmiete ist es anders; hier gelten die Haftungs- und Gefahrtragsregeln der *l.c. rei*. Der Befrachter mietet ein ganzes Schiff (oder dessen Laderaum), was ihm der *nauta* mit Ausrüstung und Mannschaft zur vereinbarten Zeit und Route bereitstellt<sup>26</sup>. Der Schiffer haftet für *culpa*, aber *casus minor* und *vis maior* treffen allein den Befrachter. Der Frachtlohn wird erfolgsunabhängig geschuldet.

Die Alternative *vehenda oneram conducere* — *navem locare* wird im Digestentitel 19.2 nie ausdrücklich erwogen. Untersucht man jedoch die Fragmente im Digestentitel 19.2, kommt man zu dem Ergebnis, dass im Alltagsleben der Frachtvertrag gegen die Schiffsmiete zu überwiegen scheint (das Verhältnis ist 6:2). Ein umgekehrtes Resultat ist festzustellen, wenn die Juristentexte aus anderen Titeln, etwa D. 14.1 - 14.2 über die adjektivischen Klagen, durchmustert werden. In diesem breiteren Kontext sind in zwei Fragmenten Frachtverträge, in acht Schiffsmieten behandelt; die Alternative zwischen den beiden wird in weiteren drei Fragmenten erwogen (das Verhältnis ist 2:8:3)<sup>27</sup>. Die Juristen akzeptieren diese Praktiken des Alltagslebens und gehen darauf in ihren Gutachten als auf etwas ganz Selbstverständliches ein. Ulpian bestätigt diese Einstellung in D. 4.9.3.1: *Sed si tota navis locata sit, qui conduxit ex conducto etiam de rebus quae desunt agere potest: si vero res perferendas nauta conduxit, ex locato conveniuntur*. Beim Kontrahieren über den Schiffstransport werden hier die beiden Varianten (*navem locare* – *oneram conducere*) als gleichwertige Lösungen diskutiert. Ulpian überlegt, welche

<sup>22</sup> D. 19.2.11.3 Ulp.; D. 19.2.13.1 Ulp.; D. 19.2.13.2 Ulp.; D. 19.2.19.7 Ulp.; D. 19.2.25.7 Gai.; D. 19.2.31 Afr.

<sup>23</sup> D. 19.2.15.6 Ulp. und D. 19.2.61.1 Scaev.

<sup>24</sup> S. dazu bereits J. A. C. THOMAS, Carriage by Sea, RIDA 3. Ser. 7 (1960), S. 489-505; auch E. JAKAB, Vectura pro mutua: Überlegungen zu TP 13 und Ulp. D. 19.2.15.6, ZRG-RA 117 (2000), S. 267-269.

<sup>25</sup> Vgl. etwa D. 19.2.13.1 Ulp.: *Si navicularius onus Minturnas vehendum conduxerit et, cum flumen Minturnense navis ea subire non posset, in aliam navem mercem transtulerit eaque navis in ostio fluminis perierit ...* Zum Frachtvertrag s. M. KASER / R. KNÜTEL, Römisches Privatrecht, 18. Aufl. (2005), S. 281 ff.

<sup>26</sup> S. etwa D. 19.2.61.1 Scaev.: *Navem conduxit, ut de provincia Cyrenensi Aquileiam navigaret olei metretis tribus milibus impositis et frumenti modis octo milibus certa mercede.*

<sup>27</sup> Eine Schiffsmiete schildern D. 6.1.62 pr. Papin.; D. 12.6.55 Papin.; D. 14.1.1.7 Ulp.; D. 14.1.1.12 Ulp.; D. 14.1.1.13 Ulp.; D. 14.1.1.15 Ulp.; D. 14.2.10.1 Lab. und D. 14.2.10.2 Lab. Einen Frachtvertrag behandeln D. 14.2.2 pr. Paul. und D. 14.2.10 pr. Lab. Die Alternative der beiden wird in D. 4.9.3.1 Ulp.; D. 14.1.1.3 Ulp. und D. 19.5.1.1 Papin. besprochen.

Klagen dem Befrachter zustehen, wenn das Frachtgut am Zielhafen nicht vollständig übergeben wird. Wurde das ganze Schiff gemietet, kann der Befrachter/Mieter mit der *actio conducti* wegen des fehlenden Transportgutes klagen; hatte der Schiffer dagegen Sachen zum Transport übernommen, kann er mit der *actio locati* verklagt werden. Die Wahl zwischen Frachtvertrag und Chartervertrag betrifft die Risikozuweisung zwischen Befrachter und Verfrachter auf der ersten Ebene des Transports, die Seegefahr. Die oben zitierten Haftungs- und Gefahrtragungsnormen regeln allein das Transport- und Entgeltrisiko.

Im Digestentitel 19.2 beschränken sich die Juristen auf das dogmatisch zu bewertende primäre Rechtsverhältnis und betrachten es abstrahiert von seinem sozialen und wirtschaftlichen Kontext. Ich möchte hingegen zeigen, wie die Risikozuweisung beim Schiffstransport zu einem komplexen Bild zusammengestellt werden kann. Betrachtet man den Transport in seiner wirtschaftlichen Komplexität, sind folgende Risiken zu unterscheiden<sup>28</sup>: Transportrisiko, Lohngefahr, Schiffsgefahr, unternehmerisches Risiko.

Unter dem Transportrisiko ist der nicht zu vertretende Untergang oder die Beschädigung des Transportgutes zu verstehen. Es geht hier darum, welche Partei den Schaden zu tragen hat, wenn die auf das Schiff verladenen Waren aus Gründen, die außerhalb des Bereichs von *dolus* und *culpa* des *nauta* liegen, am Zielhafen nicht herausgegeben werden können. Es ist hier weiterhin zwischen *vis maior* (Untergang, Schaden durch höhere Gewalt) und *casus minor* (Diebstahl, Wasserschaden) zu unterscheiden. Die Schäden aus *casus minor* könnten eigentlich auch Betriebsrisiko genannt werden; es geht hier um Fälle des niederen Zufalls, die mit den vertragsspezifischen Risiken des Transportierens zusammenhängen. Unter der Lohngefahr ist das Risiko der Vergütung zu verstehen, ob der *nauta* für die Überlassung seines Schiffes zu Transportzwecken das Entgelt bekommt. Bei der Schiffsgefahr geht es darum, welche Partei den Verlust des Produktionsmittels, also den Schaden aus dem Untergang oder aus der Beschädigung des Schiffes zu tragen hat. Hier ist ebenfalls zwischen *vis maior* (Untergang, Verlust und Schaden durch höhere Gewalt) und *casus minor* (Diebstahl, Beschädigung durch Dritte) zu unterscheiden. Das unternehmerische Risiko bezeichnet das Nutzungsrisiko, ob die Transportkapazität des Schiffes voll ausgenutzt ist, ob der Betrieb rentabel läuft.

Bei der Bewertung der Sachverhalte ist weiterhin darauf zu achten, dass die „Schiffsmiete“ in wirtschaftlicher und juristischer Hinsicht zweierlei Bedeutungen

---

<sup>28</sup> Die Differenzierung innerhalb des Begriffes des *periculum* haben bereits TH. MAYER-MALY, *Labeo* 5 (1959), S. 390 ff.; F. WUBBE, *Labeo zur Gefahrtragung im Bauvertrag*, in: *L'homme dans son environnement* (1980), S. 131 ff. und W. ERNST, *Periculum conductoris. Eine gleichlaufende Gefahrtragungsregel bei den Verträgen der locatio conductio*, in: *Festschrift H. LANGE* (1992), S. 59-97, insb. S. 81 ff., verlangt. S. dazu auch JAKAB, *Vertragsformulare* (Fn. 7), S. 74 ff.

haben kann: Chartervertrag (Schiffsmiete als Alternative zum Frachtvertrag) oder Pachtvertrag (Nutzung zum unternehmerischen Zweck). Das Schiff als Vertragsobjekt kann für eine kurze Zeit, etwa eine Fahrt, mit Ausrüstung und Mannschaft überlassen werden oder für eine längere Zeit (einige Jahre), für freie Routen und ohne Mannschaft. Die Schiffspacht zu unternehmerischen Zwecken spricht Ulpian in D. 14.1.1.15 an: ... *sive a domino navem per aversionem conduxit vel ad tempus vel in perpetuum*. Das Fragment stammt aus dem Digestentitel 14.1, der die *actio exercitoria* behandelt. Der Jurist definiert hier den Begriff des *exercitor* und geht dabei auf die Strukturierung im Transportwesen nur beiläufig ein<sup>29</sup>. Der *exercitor* kann mit seinen eigenen Schiffen, aber auch mit gepachteten Schiffen seine Reederei betreiben. Das Schiff kann *ad tempus*, also relativ kurz befristet (für einige Monate oder Jahre), oder *in perpetuum*, für eine sehr lange Zeit (etwa die in den Papyri belegten 50 oder 60 Jahre?) gepachtet worden sein. Wird die Reederei mit gepachteten Schiffen betrieben, ist dadurch die Schiffsgefahr geteilt: die Schäden aus *vis maior* trägt der Eigentümer, während das Betriebsrisiko (Diebstahl, kleinere Sturmschäden) den Pächter trifft. Ulpian erwägt es hier nicht, aber sogar das unternehmerische Risiko könnte geteilt werden, wenn der Pachtzins als Gewinnbeteiligung festgelegt worden wäre; der Jurist geht hier aber allein auf die Variante des pauschal festgelegten Pachtzinses ein (*per aversionem*).

Betrachtet man die zwölf „Schiffsmieten“ in den Digesten näher, ist festzustellen, dass davon sieben Stellen Charterverträge und fünf Pachtverträge behandeln<sup>30</sup>. Bei den verschiedenen Varianten des Kontrahierens wird das Transportrisiko unterschiedlich zugewiesen. Schließt ein freier *nauta* mit seinem eigenen Schiff einen Frachtvertrag ab, trägt er allein das ganze Risiko. Wählt er als Schiffseigentümer den Chartervertrag, kann er das Betriebsrisiko und die Vergütungsgefahr auf den Partner abwälzen; das unternehmerische Risiko und die Schiffsgefahr bleiben aber allein bei ihm. Die Befrachter sind nicht einmal nach der *lex Rhodia* mit ihm in eine Risikogemeinschaft einbezogen (D. 14.2.6): *Navis adversa tempestate depressa ictu fulminis deustis armamentis et arbore et antenna Hipponem delata est ibique tumultuariis armamentis ad praesens comparatis Ostiam navigavit et onus integrum pertulit ...* Julian beschreibt, dass ein Schiff auf hoher See in Sturm und Blitzschlag geraten ist, dann mit schwer beschädigter Ausrüstung einen Hafen erreicht hat, um nach einer Notreparatur zum Zielhafen weiterzusegeln. Das Frachtgut wurde dort unbeschädigt abgeliefert. Der *nauta* dürfte ver-

<sup>29</sup> Die Stelle behandelt B. SIRKS, *Food for Rome* (1991), S. 57 aus dem Aspekt der Privilegien der *navicularii*.

<sup>30</sup> Eine Schiffsmiete zu Transportzwecken (Chartervertrag) überliefern D. 14.1.1.7 Ulp.; D. 14.1.1.12 Ulp.; D. 14.1.1.13 Ulp.; D. 14.2.10.1 Lab.; D. 14.2.10.2 Lab.; D. 19.2.61.1 Scaev. und D. 19.2.15.6 Ulp. Von einer Schiffsmiete zu unternehmerischen Zwecken (Pachtvertrag) berichten hingegen D. 4.9.3.1 Ulp.; D. 6.1.62 pr. Papin.; D. 12.6.55 Papin.; D. 14.1.1.15 Ulp. und D. 14.1.1.3 Ulp.

sucht haben, die Befrachter für die Reparaturkosten in Anspruch zu nehmen. Julian verneint die analoge Anwendung der *lex Rhodia*. Die Risikogemeinschaft gilt nur für Preisgabe von Frachtgut, die unter den Befrachtern abgerechnet wird; Schäden am Schiff hat allein der *nauta* zu tragen.

Die Wirtschaftshistoriker haben untersucht, wie hoch die Baukosten eines Schiffes in der ausgehenden Republik anzusetzen seien<sup>31</sup>. Ein größeres Schiff von 300 Tonnen habe etwa 250,000 Sesterzen gekostet; für diesen Betrag wäre auch ein schönes Landgut in Italien zu haben gewesen<sup>32</sup>. Die Historiker sehen in diesem hohen Kapitalbedarf den Grund dafür, dass der Schiffstransport von Geldleuten finanziert wurde. Ich finde, dass die hohe Konzentration der betriebseigenen Risiken auch ein wichtiges Indiz dafür gewesen sein könnte, um die Gefahren durch eine starke wirtschaftliche und soziale Strukturierung im Transportwesen auf ein erträgliches Maß zu reduzieren.

Stellt der Schiffseigentümer zum Kontrahieren einen *magister navis* ein, kann er die Lohngefahr auf ihn abwälzen. Noch breiter wird das Risiko gestreut, wenn der Eigentümer sein Schiff einem Reeder (*exercitor*) verpachtet. Die Schiffsgefahr wird unter ihnen geteilt: Höhere Gewalt trifft den Eigentümer, aber das Betriebsrisiko (*casus minor*) den Pächter. Bei einem pauschalen Pachtzins wird auch das unternehmerische Risiko auf den Pächter verlagert. Stellt der *exercitor* einen *magister navis* ein, teilt er auch das unternehmerische Risiko mit ihm. Es könnten noch beliebige weitere Ebenen eingeschaltet werden. Ulpian verweist in D. 14.1.1.5 darauf, dass der *exercitor* einen *magister* einsetzt, der wiederum einen „Unterkapitän“ bestellt. Paulus bespricht den Fall eines Sklaven-*exercitor*, der seinen *vicarius* zum *magister navis* einsetzt (D. 9.4.19.2). Der *magister* kann das Schiff selbst steuern, kann es aber auch einem *kybernetes* anvertrauen.

Der Exkurs in die Alltagspraxis der römischrechtlichen Quellen zeigt, dass der Transport als wirtschaftliche Tätigkeit mit verschiedenen Arten des Risikos belastet war. Die Kautelarpraxis hat zahlreiche Vertragstypen entwickelt, um die bunte Vielfalt der Rechtsfiguren des Alltagslebens abzudecken. Dabei wurde auf die Risikozuweisung unter den Kontrahenten und in den verschiedenen Ebenen der Strukturierung besonders geachtet.

---

<sup>31</sup> D. RATHBONE, The Financing of maritime Commerce in the Roman Empire, I-II AD, in: *Credito e moneta nel mondo romano* (2003), S. 198 ff.; A. TCHERNIA, *Rêves de richesse, emprunts et commerce maritime*, in: *L'exploitation de la mer* (1986), S. 123-130; K. HOPKINS, *Models, ships and staples*, in: *Trade and Famine in Classical Antiquity* (1983), S. 84-109.

<sup>32</sup> RATHBONE, *Financing* (Fn. 31), S. 202 f.

### 3. Fracht und Risiko in den Papyri

Kehren wir nach Ägypten zurück. Urkunden über Fracht auf dem Nil sind in reicher Fülle überliefert, aber die meisten enthalten nur Quittungen über das Frachtgut; nur wenige dokumentieren wechselseitige Vereinbarungen. Es sind bisher sieben Frachtverträge, sieben Schiffsmieten und drei *misthoprasiai*, bekannt geworden.

Das typische Formular des Frachtvertrags setzt mit *enaúlosen* ein<sup>33</sup>: Der Schiffer bestätigt, eine bestimmte Ladung in sein Schiff verladen zu haben und verpflichtet sich, es zu einem Zielhafen zu transportieren. Oft folgt darauf die Haftungsklausel, dass er die Ladung unversehrt, frei von Transportschäden abliefern werde. Kontrahiert er mit dem Staat, muss er meistens mit der *kindynos*-Klausel auch die Seegefahr auf sich nehmen. Das Formular einer Schiffsmiete setzt mit *emísthosen* ein: Der Vermieter stellt ein ausgerüstetes Boot (mit oder ohne Mannschaft) zur Verfügung; manchmal wird noch die Haftung bezüglich des Frachtgutes geregelt. Die Grenzen zwischen Frachtvertrag und Schiffsmiete sind aber in den Papyri unscharf. P.Oxy. XLV 3250 setzt etwa mit *enaúlosen* ein, das Boot wird jedoch mit Ausrüstung und Mannschaft überlassen: offenbar werden hier Elemente des Fracht- und Mietvertrages gemischt. P.Oxy. XLIX 3484 wurde vom Herausgeber als Frachtvertrag definiert, es scheinen jedoch darin die Merkmale einer Schiffsmiete zu überwiegen.

Noch schwieriger ist es unter den „Schiffsmieten“ die Charterverträge von der Schiffspacht zu trennen. Das Entgelt wird in Transportverträgen meistens *naulon* genannt, unabhängig vom Vertragstyp; allein in den *misthoprasia* wird der terminus technicus *phóros* verwendet. Leicht feststellbare Merkmale der Differenzierung sind die Mietdauer, das Stellen der Mannschaft und ob der *naukleros* das Transportrisiko oder die Schiffsgefahr übernimmt<sup>34</sup>. Ein typischer Chartervertrag ist SB XIV 11552 (Ox., 221 n.Chr.): Zwei Oxyrhynchiten vermieten ihr eigenes Boot an einen gewissen Aurelius Demetrios. Das Boot wird mit Zubehör und Mannschaft für eine Retourfahrt nach Tebennythis, mit Navigationsvorschriften, bereitgestellt. Das Entgelt beträgt 500 Silberdrachmen und weitere Naturalleistungen (Wein, Öl, Getreide). Der Herausgeber ordnet den Vertrag als Schiffsmiete ein; juristisch präziser sollte man

<sup>33</sup> Unter die Frachtverträge sind die folgenden Dokumente einzugliedern: P.Oxy. XLIX 3484 (27-33), fraglich ob Frachtvertrag oder eher Schiffsmiete; P.Oxy. XLV 3250 (63 n.Chr.); P.Laur. I 6 (1/2. Jh.); P.Lond. III 948 (236); P.Oxy. XLIII 3111 (257); SB XIV 12056 (3. Jh.); P.Lond. V 1851 (6.Jh.). Zum Formular s. MEYER-TERMEER, Haftung (Fn. 7), S. 75 ff.

<sup>34</sup> Ein Chartervertrag zu Transportzwecken ist in P.Oxy. 3484 (27-33); P.Oxy. XLV, 3250 (63 n.Chr.); SB XIV 11552 (221 n.Chr.); P.Herm. 75 (5. Jh.) zu sehen. Einen Pachtvertrag zu unternehmerischen Zwecken überliefern P.Köln 147 (1. Jh.); P.Lond. V 1714 (570 n.Chr.) und P.Amh. II 127 (frühes 2.Jh.). Die drei langfristigen Pachtverträge, die ein mit Kauf gemischtes Formular aufweisen, sind die *misthoprasia* in BGU IV 1157 (10 v. Chr.); P.Lond. III 1164b (212 n. Chr.) und P.Oxy. XVII 2136 (291 n. Chr.).

jedoch von einem Chartervertrag sprechen. P.Lond. V 1714 (570 n.Chr.) enthält eine Schiffspacht: Der Papyrus ist zwar von unserer Urkunde aus der augusteischen Zeit weit entfernt, aber eines Blickes wert. Flavius Theodorus hat sein Schiff für vier Jahre an Pekusis, einen *naukleros*, verdingen. Der Vertrag wird *misthósis* genannt, bestimmt aber kein Entgelt. Der ‚Mieter‘ darf auf dem Boot wohnen, damit berufsmäßig transportieren, und er verpflichtet sich, nach Bedarf dem ‚Vermieter‘ zu Diensten zu stehen. In diesem Vertrag überwiegt wirklich das Arbeitsverhältnis, deshalb kann nicht von einer echten Schiffsmiete die Rede sein.

In jene Gruppe der Pachtverträge, allerdings für die hohe See, ist auch P.Köln III 147 einzuordnen. Dafür spricht vor allem die Haftungsklausel: Der Pächter haftet für die unversehrte Rückgabe des Schiffes, er muss es also zu einem unternehmerischen Zweck, ohne Mannschaft, bekommen haben.

Die römischen Quellen haben für den Seetransport eine stark gegliederte Strukturierung im Frachtwesen gezeigt, die unter anderem der abgestuften Risikozuweisung gedient hat. Sind die Spuren einer ähnlichen Strukturierung in den Papyri festzustellen? RATHBONE verneint es. Er vertritt die Auffassung, dass die Nilshippe in Ägypten relativ klein und billig gewesen seien<sup>35</sup>: Für den Wert einer einzigen Ladung Weizens sei bereits ein neues Schiff mittlerer Größe (250-300 Tonnen) zu haben gewesen. Er schließt daraus, dass die Schiffer in Ägypten überwiegend mit eigenem Schiff unterwegs gewesen wären<sup>36</sup>.

Mustert man die Urkunden durch, zeichnet sich jedoch ein etwas abweichendes Bild. In den Frachtverträgen und Quittungen wird der Eigentümer des Schiffes fast immer genannt; der Schiffer deklariert also, mit wessen Schiff er den Transport durchführen wird<sup>37</sup>. Das typische Formular zeigt etwa SB XII 11262 (Hibeh, 139 n. Chr.), wo der Zahlungsempfänger *kybernetes* betont, dass er seinen eigenen Kahn steuert<sup>38</sup>. Nach dem derzeitigen Stand meiner Untersuchungen wird etwa in einem Drittel der Dokumente das eigene, aber in zwei Drittel ein fremdes Schiff gesteuert. Es muss also auch in Ägypten Financiers und Reeder gegeben haben, die in den Schiffbau investierten oder Schiffe betrieben, ohne selbst je ein Schiff betreten zu haben. Wir kennen etwa einen *naukleros* aus dem 3. Jh., der acht Schiffe gleichzeitig laufen hatte;<sup>39</sup> und einen anderen, der drei Schiffe im Transportwesen

---

<sup>35</sup> RATHBONE, *Financing* (Fn. 31), S. 211.

<sup>36</sup> RATHBONE, *Financing* (Fn. 31), S. 205.

<sup>37</sup> W. CLARYSSE, *Idion and idiotikon ploion*, ZPE 89 (1991), S. 69 f. setzt sich mit der Terminologie auseinander.

<sup>38</sup> Den Text s. sogleich unten.

<sup>39</sup> P.Oxy. X 1259 (211/2).

tätig hatte.<sup>40</sup> In P.Princ, II 26 (154) kommandiert ein *kybernetes* drei Boote und liefert Getreide auf dem Nil nach Alexandria. Im 4. Jh. n. Chr. beschwert sich der wohlhabende Gerontius, dass Soldaten seine Verwalter und Schiffer misshandelten (P.Oxy. 67, 4628). Die Wendung „meine *nautae*“ deutet an, dass in seinem Dienst, vermutlich auf seinen Booten, mehrere *nautae* im Schiffstransport beschäftigt waren.

Eine gewisse Strukturierung ist in SB XII 11262 (Hibeh, 139) zu beobachten: „Zahler: Lucius Egnatius Rufus, Tiberius Claudius Heraclius, Dionysios, der Sohn des ..., und Aphrodisios, der Sohn des Heron, diese vier und die übrigen *naukleroi* ihrer Gesellschaft. Empfänger: Heron, der Sohn des Pisys, aus dem Dorf Ankyron des Gaus von Herakleopolis, *kybernetes* eines eigenen Kahnens. Er hat von den Leuten um Rufus als Frachtgeld für die 40 Ladungen Sand, die er bis zum heutigen Tag von dem oben genannten Dorf Ankyron zum Hafen von Ptolemais im Arsinoites transportiert hat, die entsprechenden achtundachtzig Silberdrachmen, das macht 88 Dr., empfangen, für das im Bau befindliche neue Theater, wobei sie hinsichtlich der restlichen 23 Ladungen, die Heron ihnen schuldet, nicht beeinträchtigt werden ...“<sup>41</sup>. In der vorliegenden Abschrift einer Bankdiagraphie zahlt eine Gesellschaft von Schiffsspediteuren (*naukleroi*) an einen gewissen Heron, *kybernetes* seines eigenen Kahnens, das Frachtgeld für 40 Fuhren Sand zum Bau eines Theaters in Ptolemais Hormu (Faijum). Die Gesellschaft der *naukleroi* hat offenbar den Werkvertrag von der öffentlichen Hand ersteigert; zur Durchführung der Transporte haben sie mit Kleinunternehmern kontrahiert. Durch die Strukturierung konnte das betriebspezifische Risiko verteilt werden.

In einer Urkunde aus 149 n. Chr. haben vier *naukleroi* aus Askalon ein Schiff im Miteigentum und nehmen ein Seedarlehen gemeinsam auf. Das Miteigentum erleichtert nicht nur die Anschaffung des Schiffes, sie wirkt auch durch die Risikoteilung günstig aus<sup>42</sup>. Auch die in den Quellen überlieferte Terminologie der Berufsbezeichnungen dürfte auf eine unternehmerische Hierarchie verweisen: *naukteros*, *nauklokybernetes*, *kybernetes*.

Die im Frachtwesen üblichen Formulare zeigen Klauseln, die ähnliche Risiken regeln, wie sie bei den römischen Juristen in einer gewissen Systematisierung erscheinen. Rechtsleben und Rechtswissenschaft reflektieren also dieselben Phänomene, nur aus unterschiedlichen Gesichtspunkten.

Die Vergütungsgefahr beim Frachtvertrag trägt der Schiffer. Das ist besonders plausibel, wenn der Frachtlohn nach der Quantität des Frachtgutes festgelegt wird. Die Charterverträge enthalten meistens die Navigationsklausel und eventuell die

<sup>40</sup> P.Oxy. XVII 2125 /220/1). Vgl. RATHBONE, Financing (Fn. 31), S. 204.

<sup>41</sup> Übersetzung nach D. HAGEDORN, ZPE 14 (1974), S. 283.

<sup>42</sup> THÜR, Dike 3 (2000) S. 182.

Haftung für Transportschäden (niederen Zufall). Hier wird vom Schiffer nie das volle Transportrisiko übernommen. Das Entgelt wird meistens pauschal festgelegt (keine Vergütungsgefahr).

Die Möglichkeiten der Teilung des unternehmerischen Risikos werden in P.Cair. Zen. IV 59649 spannend geschildert. Der Papyrus stammt zwar aus dem 3. Jh. v. Chr., ist aber trotzdem eines Blickes wert. Es handelt sich um ein Hypomnema (Pachtantrag) an Zenon über die Nutzung eines seiner Schiffe, das offenbar verpachtet werden sollte. Ständige Ausgaben bedeuten (nach der Aufstellung) die königliche Steuer, der Lohn der Schiffer und des *kybernetes*. Das Schreiben schlägt drei Varianten der Kosten-Nutzen-Verteilung vor: Entweder (1) zahlt Zenon der Mannschaft monatlich Weizenportionen, aber die Transporte für ihn werden verrechnet, und der Wert des Getreides davon abgezogen; oder (2) Zenon bekommt jährlich 500 Drachmen, zahlt auch die Steuer, dafür wird für ihn gratis transportiert; oder (3) der Pachtbewerber zahlt die Steuer und die Mannschaft, für Zenon wird nach Bedarf transportiert, dafür zahlt er eine pauschale Menge Weizen für die Mannschaft (72 Artaben) und zusätzlich noch 18 Artaben dem Pachtbewerber. Das Hypomnema überliefert raffiniert ausgefeilte Varianten, wie die Risiken des Schiffstransports unter den Kontrahenten kalkuliert und ausgeglichen werden können.

Zusammenfassend ist jedoch festzuhalten, dass die Strukturierung im Schiffstransport auf dem Nil in der Tat etwas weniger ausgeprägt gewesen zu sein scheint, als es nach den Juristenschriften für die hohe See zu beobachten war. Nach den Papyri hat meistens der Kleinunternehmer, der *kybernetes*, den Frachtvertrag in eigenem Namen abgeschlossen; er hat also das Transportrisiko, das unternehmerische Risiko und die Vergütungsgefahr getragen. Bloß der Schiffsgefahr kann er entkommen, wenn er ein fremdes Schiff steuert. Die untersten sozialen Schichten zitiert P.Oxy. 63,4388 (423 n. Chr.), worin zwei *kybernetai* einen Mietvertrag über Anker und Segel gegen Wein als Mietzins vereinbarten. P.Köln III 147 deutet hier (für den Seetransport) eine weitere Ebene in der Strukturierung an: Der Schiffseigentümer verpachtet sein Schiff; der Pächter kann damit selbst segeln oder vielleicht auch an einen *kybernetes* in Unterpacht geben.

#### 4. Zurück zur Urkunde

P.Köln III 147 ist fragmentarisch überliefert; der erhaltene Teil setzt mit der Rückgabepflicht des Pächters ein: Er ist verpflichtet, das Schiff mit Zubehör im Hafen von Alexandria zurückzugeben. Er haftet für alle Schäden am Schiff, mit der Ausnahme der normalen Abnutzung und der höheren Gewalt. Die Sachgefahr trägt also

der Verpächter, wie es bei Pachtverträgen auch sonst üblich ist<sup>43</sup>. Die aufgezählten Fälle der höheren Gewalt sind für den Schiffstransport typisch. RATHBONE sieht darin den Beleg dafür, dass das Schiff auf hoher See eingesetzt worden sei<sup>44</sup>. Sturm, Brand, Angriff des Feindes oder der Piraten sind jedoch typische Fälle der *vis maior* in der Antike, die auch in Frachtverträgen oder im Alltagsleben des Niltransportes reichlich belegt sind<sup>45</sup>. Trotzdem neige ich auch dazu, angesichts des Erfüllungsortes, des Seehafens in Alexandria, in P.Köln III 147 ein Seeschiff zu unterstellen.

Von Interesse ist noch die Deklaration des Pächters, dass er die höhere Gewalt nachweisen werde. Die Beweislast trifft also ihn; von einem solchen Beweisverfahren dürfte P.Hibeh I 38 berichten (252/1 v.Chr.): Der Schiffer leistet einen Eid darüber, dass das von ihm gesteuerte Boot durch einen stürmischen Windstoß kenterte und darauf versank<sup>46</sup>.

Der Pächter ist in unserer Urkunde verpflichtet, das *naulon* in Raten zu zahlen (Z. 8-9). Im Schiffstransport wurde das Entgelt, vom Vertragstyp unabhängig, meistens *naulon* genannt; die Terminologie liefert also kein entscheidendes Argument dafür, ob es um einen Frachtvertrag, Chartervertrag oder um eine Sachmiete geht. Bei Leistungsstörungen schuldet er das Hemiolion, das Eineinhalbfache, was im griechischen Rechtskreis die übliche Vertragsstrafe bedeutete<sup>47</sup>. Das Hemiolion bezieht sich hier allein auf den fälligen Pachtzins, das *naulon*.

Anschließend wird eine Vertragsstrafe von 500 Drachmen festgelegt, die offenbar separat als Darlehensschuld beurkundet wurde. Es liegt nahe, dass dieser Betrag bei Leistungsstörungen als pauschaler Schadenersatz gedient hat. Das beim Vertragschluss beurkundete fiktive Darlehen macht die prozessuale Lage des Verpächters leichter: Er braucht bloß auf die „Rückzahlung der Darlehensvaluta“ zu klagen, ohne sich auf ein kompliziertes Beweisverfahren über die Höhe des Schadens einlassen zu müssen.

Die zusätzlichen 200 dem Augustus „geweihten“ Drachmen bedeuten eine Fiskalmult, die im Falle des Vertragsbruches an die Staatskasse zu zahlen war<sup>48</sup>. Damit wollte der Gläubiger die größere Bereitwilligkeit des Schuldners zur Erfüllung

---

<sup>43</sup> HERRMANN, Bodenpacht (Fn. 9), S. 161 ff.

<sup>44</sup> RATHBONE, *Misthoprasia* (Fn. 3), S. 600.

<sup>45</sup> S. dazu E. JAKAB, Vertragsformulare (Fn. 7), S. 92 f.

<sup>46</sup> C. H. BRECHT, Zur Haftung der Schiffer im antiken Recht (1962), S. 74 bringt aus griechischen Bauvergaben Parallelen dafür, dass der Unternehmer beim Werkvertrag die höhere Gewalt nachweisen musste.

<sup>47</sup> A. BERGER, Die Strafklauseln in den Papyrusurkunden (1911), S. 14 ff.

<sup>48</sup> BERGER, Strafklauseln (Fn. 47), S. 32 ff.

sichern<sup>49</sup> oder, wie ich meine, die römische Behörde dafür interessieren, sich des Falles anzunehmen.

Es ist noch das dem Verpächter eingeräumte Recht zur Vertragsauflösung und Neuverpachtung von Interesse. Der Pächter haftet für den Minderertrag, also für den Schaden des Verpächters, wenn dieser erneut nur ungünstiger verpachten kann. Die Klausel ist sonst in alexandrinischen Land-Pachtverträgen überliefert; Berger argumentiert, dass diese Strafklausel mit dem Hemiolion kumuliert. Der Pächter schuldet nämlich nur den bis zur Vertragsauflösung fälligen Pachtzins nebst Hemiolion; der Minderertrag bedeutet hingegen die Differenz zwischen dem alten und dem neuen Pachtzins bis zum Ablauf der ursprünglichen Pachtdauer. Das Spiegelbild dieser Ersatzpflicht ist in griechischen Inschriften, etwa bei der Vergabe eines Theaterbaus im Piräus oder des Zeus-Tempels in Lebadeia zu finden: Bei Vertragsbruch schreibt die Polis die noch fehlenden Arbeiten erneut aus und verrechnet dem Vertragsbrüchigen die Mehrkosten (in der Regel mit Hemiolion).<sup>50</sup> Die kurze Frist (hier 5 Tage) zur Geltendmachung dieser Ansprüche durch den Verpächter ist auch in anderen Quellen belegt. *Aspháleia* übersetzt Hübner mit „Vertrag“; ich sehe darin eher eine Sicherungsurkunde: Der hinausgeworfene Pächter verpflichtet sich darin, vermutlich wieder mit Darlehensformular, den Schaden zu ersetzen und die Vertragsstrafen zu zahlen.

P.Köln III 147, ein fragmentarisch erhaltener Papyrus aus der augusteischen Epoche, bietet ein schönes Beispiel dafür, mit welchen vertraglichen Abreden die Praxis die vertragsspezifischen Risiken bewältigt hat. Das Dokument führte uns ins Transportwesen. Um den juristischen Inhalt präzise bestimmen zu können, war der soziale und wirtschaftliche Hintergrund und der breitere vertragliche Kontext zu prüfen. Der Exkurs zu den Sachverhalten des Schiffstransports bei den klassischen römischen Juristen hat geholfen, die verschiedenen Risiken dieses Unternehmens zu überlegen. Der mit *periculum* oder *kindynos* bezeichnete nicht zu vertretende Untergang des Vertragsobjekts (durch höhere Gewalt) deckt nur eine Art dieser Risiken. Die wirtschaftliche Tätigkeit umfasst daneben noch weitere Kategorien, die beim Kontrahieren von den Parteien erwogen und mit vertraglichen Abreden einander zugewiesen werden. P.Köln III 147 überliefert eine „Schiffsmiete“ zu unternehmerischen Zwecken: Das Schiff wurde zur längeren Nutzung ohne Mannschaft überlassen. Es handelt sich also um keinen Chartervertrag (als Alternative zum Frachtvertrag), sondern um eine längerfristige Pacht. Darauf ist insbesondere aus den typischen Haftungs- und Gefahrtragungsregeln zu schließen.

<sup>49</sup> BERGER, Strafklauseln (Fn. 47), S. 32 ff.

<sup>49</sup> BERGER, Strafklauseln (Fn. 47), S. 36.

<sup>50</sup> G. THÜR, Werkvertrag (Fn. 16), S. 492, 499; ders., IPArk 30.