

ZEITSCHRIFT
DER SAVIGNY-STIFTUNG
FÜR
RECHTSGESCHICHTE

HERAUSGEGEBEN VON
R. KNÜTEL, D. NÖRR, G. THÜR,
A. LAUFS, E. WADLE,
H.-J. BECKER, C. LINK, K. W. NÖRR

117. BAND

ROMANISTISCHE ABTEILUNG



2000

BÖHLAU VERLAG WIEN-KÖLN-WEIMAR
A-1201 Wien, Sachsenplatz 4-6

Sonderdruck / Im Buchhandel einzeln nicht käuflich!

Menelaos' Frachtgeschäft wurde so geschickt beurkundet, daß es den Vorstellungen sowohl des griechischen wie auch des römischen Rechts entsprach. Legt man TP 13 nach römischem Recht aus, sieht man in ihr einen Realvertrag: Die *numeratio*, die Zuzählung der tausend Denare, verpflichtet Menelaos zur Rückzahlung, begründet also eine *condictio*. Der Hinweis auf die *πυλωτική* kann eine *exceptio* begründen, wenn Primus das „Darlehen“ trotz Ankunft der Waren einklagt. Will man die Vorstellungen des griechischen Vertragsrechts anwenden, kann man so argumentieren, daß „der haftungserzeugende Tatbestand nicht in dem einfachen Empfang des Gegenstandes, sondern in der Nichterfüllung der bei der Verfügung gesetzten und vom Verfügungsgegner angenommenen Bedingungen“¹⁰⁷) lag. Die griechisch-römische Kautelarjurisprudenz war mit ihren praktischen Gestaltungen den Anforderungen des antiken Wirtschaftslebens voll gewachsen.

¹⁰⁷) Wolff, Grundlagen (o. Anm. 49) 65.

VIII.

Vectura pro mutua: Überlegungen zu TP 13 und Ulp. D. 19, 2, 15, 61*)

Von

Éva Jakab

L.

Am 11. April des Jahres 38 n. Chr. stellte ein gewisser Menelaos in einem großen Hafen des Imperium Romanum eine kurz gefaßte Urkunde aus (TP 13 = TPSulp. 78):

τ.1 p.2 Ἐπὶ ἑσάτων Μάγκων Ἀντία Ιουλιανὸν καὶ Ποπίον Νονίον Ἀξ. ποιητὰ καὶ τῶν ἐκείν. Ἀπράσιον ἐν Λαυραγία | Μενέλαος Εἰρηναίων Κεραιώτης ἐν-φραγατέων καὶ Πύρα Πύραον Ποπίον Ἀτίον Σεύηρον δούλον δριάρκτα ζῶντα | ἐκ ναυλωτικῆς ἐκδογῆς αὐτοῦν | ἃ καὶ ἀποδόσω ἀκριβοῦς | τῇ ναυλωτικῇ. ἢν πεποιήμαι πρὸς αὐτοὺς κατέστηκα δὲ ἐγγύον (t.2 p.3) εἰς ἕκτατον τῶν ποσόν· ὁραμένον ὁ δριάρκτων

*) Im Rahmen der Sokrates/Erasmus-Kooperation wurde im Juni 1999 im Retzhof bei Leibnitz (Sudsteiermark) ein Sommerseminar über das Thema „Rechtsprobleme des Seetransports“ unter Teilnahme von Kollegen und Studenten aus Bratislava, Graz, Magdeburg, Milano und Szeged veranstaltet. Die vorliegende Studie wurde dort als Diskussionsbeitrag vorgetragen. Mein Dank gilt der Karl-Franzens-Universität Graz und dem Land Steiermark für die großzügige finanzielle Unterstützung und den Kollegen P. Blaho, M. Dreher, A. Kranzlein, A. Marfi, G. Thür und ihren Studenten für die wissenschaftliche Zusammenarbeit.

*) Text nach G. Camodeca, *Tabulae Pompeianae Sulpiciorum* (TPSulp.). Edizione critica dell'archivio pompeiano dei Sulpicii, Roma 1999, 177f. mit Literaturübersicht. Zur Deutung der Urkunde s. vor allem J. G. Wolf, Aus dem neuen pompejanischen Urkundenfund: Der Seefrachtvertrag des Menelaos, *Freiburger Universitätsblätter* 65 (1979) 33ff.; auch H. Ankum, *Tabula Pompeiana 13: Ein Seefrachtvertrag oder ein Sedaulehen?* IVRA 29 (1978 [1981]) 156–173; D. C. Gofas, *Encore une fois la Tabula Pompeiana 13*, Symposium 1993, Köln 1994, 251–266 und G. Thür, *Die Aestimationsabrede im Seefrachtvertrag*, Diskussionsbeitrag zum Reférat D. C. Gofas, Symposium 1993, Köln 1994, 267–271; s. dazu unten.

begleitendes Darlehen abschließen. Die Pflicht zur Rückzahlung bestimmt sich danach, ob der vorgesehene Transport erfolgreich durchgeführt wird. Anlaß zur Gewährung des Darlehens ist das Grundgeschäft, das Darlehen erscheint wirtschaftlich als ein Teil des Transportgeschäfts. Juristisch wird der Darlehensvertrag jedoch selbständig konstruiert¹⁰⁶).

Es liegt nahe, TP 13 nach Ulpian's Vereinbarungsmodell (D. 19, 2, 15, 6) zu interpretieren. Menelaos hat in Puteoli einen Transportvertrag abgeschlossen, wie uns darüber seine Hinweise auf eine *ναυλωτική* in den Zeilen 9 und 11 versichern. Aus dieser *ναυλωτική* wurden ihm tausend Denare ausbezahlt, deren Empfang er in der vorliegenden Urkunde bestätigt. Da er auch die Rückzahlung verspricht, handelt es sich um ein Darlehen. Ulpian hat gezeigt, daß bei Transportgeschäften die *vectura* (Frachtlohn oder Miete) *pro mutua*, als Darlehen, im voraus ausbezahlt wurde. Es liegt nahe, in Menelaos' tausend Denaren den Frachtlohn (oder die Schiffsmiete) aus seiner *ναυλωτική* zu sehen. Die Bestätigung seiner Rückzahlungspflicht ohne Frist und Zinsen deutet darauf hin, daß das Menelaos zugesahlte Darlehen einen atypischen wirtschaftlichen Zweck hatte. Das Grundgeschäft war ein Frachtvertrag (eventuell eine Schiffsmiete), das Darlehen wurde als wirtschaftlicher Teil des Transportgeschäfts konstruiert. Nach TP 13 stand dem Darlehensgeber (Publius Artius Severus aus dem Geschäft seines Sklaven Primus) eine Klage aus der *numeratio* zu, die zugesetzten tausend Denare (die im voraus bezahlte *vectura*) eventuell zurückzuverlangen. Zum *reperire* kam aber erst, wenn der atypische wirtschaftliche Zweck des Darlehens, der Seetransport, nicht durchgeführt wurde.

Diese eigenartige Geschäfts- und Beurkundungspraxis regelt die Risikoverteilung unter den Parteien optimal. Tritt ein Ereignis höherer Gewalt ein, trägt – wenn nicht anders vereinbart – der Befrachter die Sachgefahr, während die Vergütungsgefahr immer vom Schiffer getragen werden muß. Erfahrene Urkundenschreiber konnten das Problem jahrhunderlang befriedigend lösen, ohne besondere juristische Kenntnisse vorweisen zu müssen.

¹⁰⁶) Eine naheliegende Parallele kann man in manchen Bearbeitungs- und Saardarlehen aus der prolemäischen Zeit sehen, die H.-A. Rupprecht, Untersuchungen zum Darlehen im Recht der graeco-ägyptischen Papyri der Prolemäerzeit, München 1967, 148 ff., umfassend bespricht. Eine weitere Analogie kann man zu „Caros Seegeschäft“ ziehen, won Elemente des Gesellschaftsvertrags und des Darlehens kombiniert werden, s. dazu U. v. Lübtow, Caros Seedarlehen, Festschr. Seidl, Köln 1975, 103 ff.; Purpura, Prestito maritimo (o. Anm. 28) 238 ff.; R. Martini, Di alcuni prestiti ai naviganti nella prassi ellenistica, Symposion 1988, Köln 1990, 305 ff.

γίαιον Μάκκων Βασιλέων Κένεα. | Q. Aelius Romanus scripsi rogatu et l mandatu M. Barbat Celeris eorum l ipso, quod is litteras nesciret, eum l sua fide iubere eos * (denarios) ∞ q.s.s. sunt l Primo P. Aeti Severi ser. pro Menelatio Irenaei f. Ceramiae, ita l uti supra scriptum est(t³), (l. 2 p. +) (Quintu) [Aeti Romanu] l [.....] l [...] Absc[anti?] l [.....] l [.....] l [.....]

Wie der gut erhaltene Text³) zeigt, befinden wir uns in Dikarchia, der griechischen Stadt an der Küste Kampaniens, woraus Puteoli erwachsen war. Puteoli war bereits zur Zeit Ciceros ein wichtiges Handelszentrum, und diese Rolle hat die Stadt über Jahrhunderte bewahrt⁴). Augustus hat den günstig liegenden Hafen ausgebaut; er ließ ihn Richtung des Averner-Sees erweitern und einen neuen *portus* bauen⁵). Seit Augustus war Puteoli der Haupthafen des Getreideimports aus Ägypten⁶). Die großen Handelsschiffe legten in seinem guten Hafen an⁷); hier wurde das Getreide in kleinere Schiffe umgeladen, die es nach Ostia und nach Rom brachten⁸).

³) Auf Deutsch etwa: „Unter den Konsula Marcus Aquila Iulianus und Publius Nonius Asprenus am dritten Tag vor den Iden des April in Dikarchia. Ich, Menelaos, Sohn des Eirenaos, Keramete, habe geschrieben, daß ich erhalten habe von Primus, Sklaven des Publius Artius Severus, tausend Denare aus einer besetzten Nautolke, und ich werde sie zurückgeben gemäß der Nautolke, die ich mit ihm abgeschlossen habe. Ich habe als Bürgen für die Zahlung der oben genannten tausend Denare den Marcus Barbatius Celer gestellt. Ich, Q. Aelius Romanus, habe geschrieben auf Bitten und Auftrag des M. Barbatius Celer, vor ihm selbst, weil er des Schreibens nicht kundig ist, daß er sich verbürgt wegen der tausend Denare, die oben genannt sind, dem Primus, Sklaven des P. Artius Severus, für Menelaos, den Sohn des Eirenaos, aus Keramos, so wie oben geschrieben ist. Zeugen ...“

⁴) Die Tüfeln des Triptichons sind 134 × 92 und 135 × 92 mm groß und kamen 1959 beim sogenannten zweiten pompejanischen Fund ans Licht. Zum Grabungsort, Fund und zur äußeren Beschreibung der Tüfeln s. Wolf, Seefrachtvertrag (o. Anm. 1) 23 ff.

⁵) Vgl. P. Garnsey, Famine and Food Supply in the Graeco-Roman World, Responses to Risk and Crisis, Cambridge 1988, 217, 229.

⁶) Garnsey, Famine (o. Anm. 4) 233.

⁷) Vgl. Garnsey, Famine (o. Anm. 4) 229 ff.; B. Andreae, LAW, Zürich 1965, 2483.

⁸) Die großen Schiffe konnten zu dieser Zeit in Ostia noch nicht sicher anlegen. Im Jahre 62 (unter Nero) gingen 62 Schiffe in einem Sturm im Hafen unter. Erst Trajan ließ einen kleineren, geschützten Innenhafen bauen, wo auch größere Schiffe gut ausladen konnten; vgl. G. Rickman, The Corn Supply of Ancient Rome, Oxford 1980, 17 ff.; Garnsey, Famine (o. Anm. 4) 233. Zur Handelsflotte der Römer s. L. Casson, The Ancient Mariners. Seafarers and Sea Frighers of the Mediterranean in Ancient Times, Princeton 1991, 184 ff.

⁹) Garnsey, Famine (o. Anm. 4) 229 ff.

Unser Dokument ist vom 11. April datiert. Die Winterstürme sind vorbel⁹⁾, Schiffe aller Größe laufen aus dem Hafen aus. Im bunten Treiben des Hafenlebens tritt der griechische¹⁰⁾ Schiffer (*naukleros*) Menelaos auf. Die überlieferte TP 13 ermöglicht uns einen Einblick in seine Geschäfte.

In dem vorliegenden eigenhändig geschriebenen Schuldschein bestätigt Menelaos in griechischer Sprache, daß er tausend Denare empfangen hat. Zugezählt wurde die Summe von Primus, dem Sklaven eines gewissen Publius Atrius Severus¹¹⁾. Anschließend (ab Z. 10) verspricht Menelaos, daß er die erhaltenen tausend Denare zurückzahlen werde; es wurde aber dafür keine Frist festgelegt. Zur Sicherung seiner Rückzahlungspflicht nennt der *naukleros* in den nächstfolgenden Zeilen den von ihm gestellten Bürgen, M. Barbatius Celer. Dem folgt in lateinischer Sprache die *fideiussio* des Bürgen¹²⁾, die von einem gewissen Q. Aelius Romanus niedergeschrieben wurde, weil M. Barbatius Celer selbst des Schreibens unkundig war.

TP 13 wird ihrer Formulierung nach für eine aus zwei Chirographa bestehende Urkunde gehalten¹³⁾. Das zentrale Corpus jedes Chirographum ist

⁹⁾ Die Seefahrt war im antiken Mittelmeerraum bekanntlich nur in wenigen Monaten möglich. Hesiod fand noch etwa 50 Sommerstage dafür geeignet. Vgl. 4.39 bezeichnet den Zeitraum zwischen dem 27. Mai und 14. September als den günstigen, während er die äußersten Termine vom 10. März bis zum 10. November setzt; vgl. dazu L. Casson, *Ships and Seemannship in the Ancient World*, Princeton 1971, 270 ff.; J. Rougé, *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire Romain*, Paris 1966, 32 f.; J. Vélissaropoulos, *Les naulères grecs. Recherches sur les institutions maritimes en Grèce et dans l'Orient hellénisé*, Genève-Paris 1980, 128 ff.; Casson, *Mariners* (o. Anm. 7) 236 ff.

¹⁰⁾ Seine griechische Herkunft wird durch seinen Namen, die gewählte Urkundensprache und durch die Herkunftsangabe „Kerameites“ bestätigt. Ob letzteres den attischen *demios* Kerameis oder die kleinasiatische Stadt Keramos bezeichnet, soll hier offen bleiben; vgl. Wolf, *Seefrachtvertrag* (o. Anm. 1) 30 und 32. Anm. 15; Ankum, *Tabula Pompeiana* (o. Anm. 1) 159; Camodeca, *Tabulae* 178 (o. Anm. 1). Zum griechischen *naukleros* im allgemeinen s. Vélissaropoulos, *Les naulères* (o. Anm. 9) 48 ff.

¹¹⁾ Camodeca, *Tabulae* (o. Anm. 1) 179 identifiziert ihn mit dem Händler P. Atrius Severus, dessen Name auf Transportamphoren für Garum und Öl, CIL XV 3642–5, 4748–9, überliefert ist.

¹²⁾ Zur Bürgschaft s. W. Flume, Zu den römischen Bürgschaftstipulationen, SZ 113 (1996) 88–13 mit Literaturüberblick.

¹³⁾ S. Camodeca, *Tabulae* (o. Anm. 1) 178. Wolf, *Seefrachtvertrag* (o. Anm. 1) 33 f. betont, daß Menelaos' Erklärung ein „reines Chirographum“ sei, aber statt des schreibunkundigen Bürgen mußte ein gewisser Quintus Aelius Romanus die schriftliche Fassung herstellen. Herr Professor Nörr hat zu der Frage angeregt, ob die Bestimmung als Chirographum stichhaltig sei. Den äußeren Merkmalen des graeco-

sie nun „Frachtlorn“ oder „Miete“¹⁰⁴⁾) im voraus ausbezahlt und als Darlehen empfangen wurde. Die Kenntnis dieser Praxis läßt TP 13 in einem neuen Licht erscheinen.

IV.

Abschließend können wir die oben getroffenen Feststellungen zusammenfassen, um zu einer neuen Deutung von TP 13 zu kommen. Abschnitt I hat eine zweisprachige, griechisch und lateinisch abgefaßte Urkunde vorgelegt, die im 1. Jh. n. Chr. in Puteoli ausgestellt wurde. Menelaos bekennt in einem eigenhändig ausgestellten Schuldschein, daß er tausend Denare gemäß einer *ναυλωτική* empfangen habe und zu dessen Rückzahlung verpflichtet sei. Der Text wurde bis jetzt als Empfangsbestätigung über Frachtgut, Seedarlehen, fiktives Versicherungsdarlehen oder Aestimationsabrede gedeutet. All die bisherigen Erklärungen können nicht restlos überzeugen.

Im Abschnitt II wurden zum Vergleich Transportverträge der graeco-ägyptischen Papyri aus der römischen Zeit herangezogen. Es ließ sich feststellen, daß die Wendung *ναυλωτική* eine feste technische Bedeutung hat: Schiffsfrachtvertrag, Transportvertrag. Aus einer *ναυλωτική* erfolgte oft sogleich bei der Urkundenerrichtung eine Geldzahlung, indem der Frachtlorn dem Schiffer ganz oder teilweise vorgeschossen wurde. Unter den *ναυλωτικαί* sind länger oder kürzer abgefaßte Urkundentypen; sie stellen entweder vollständige Transportverträge oder kurze Empfangsbestätigungen dar. Wird Entgelt vorgeschossen, wird dessen Empfang eigens quittiert.

Abschnitt III behandelte ein Fragment aus Ulpian's Ediktiskommentar, D. 19, 2, 15, 6. Der Klassiker berichtet von einem kaiserlichen Reskript, womit Caracalla einen Streit zwischen einem Seetransport, wobei die *vectura*¹⁰⁵⁾ *Cesaris* entschied. Es geht um einen Seetransport, wobei die *vectura*¹⁰⁵⁾ im voraus als Darlehen ausbezahlt wurde, aber das Schiff später unterging. Daraufhin verlangte der Vertragspartner das Geld vom Schiffer zurück. Für die vorliegende Abhandlung ist besonders die nebenbei überlieferte Geschäftspraxis von Interesse: Bei Transportverträgen können die Parteien ein

¹⁰⁴⁾ Es führe hier zu weit darzulegen, wann ein Befrachter beim Seetransport zum Werk- oder zum Mietvertrag gegriffen habe. Ein wesentlicher Aspekt dürfte das *periculum* gewesen sein. Im Frachtvertrag garantierte der *navia* üblicherweise für heile Ankunft der Ladung (s. o. Anm. 37), im Mietvertrag wohl nicht (beide Male führt der *navia* das Schiff). Ausschlaggebend dürfte der Preis, die *vectura* gewesen sein: Wer Risiko übernimmt, läßt es sich bezahlen.

¹⁰⁵⁾ Der Ausdruck bezeichnet ganz allgemein das Entgelt für einen Transport.

Reskripts kann man sowohl nach den allgemeinen Regeln der *locatio conductio rei* als auch aus der Kautelepraxis begründen. Nach den allgemeinen Regeln der Gefährtragung trägt beim Mietvertrag der *locator* die Sach- und Zinsgefahr. In unserem Fall muß also der *navia* den Schaden aus dem Untergang des Schiffes tragen und verliert seinen Anspruch auf die Miete, da er durch den Untergang des Schiffes seine vertragliche Leistungspflicht nicht erfüllen kann¹⁰²). Im Falle einer Vorauszahlung kann die Miete zurückverlangt werden¹⁰³). Die Kautelepraxis macht die Lage des *conductor* mit der schlauen Beurkundung noch günstiger. Die Parteien haben eine Schiffsmiete und ein Darlehen abgeschlossen. Der wirtschaftliche Zweck knüpft das begleitende Darlehen eng an das Grundgeschäft; erreicht die Miete ihren Zweck und kommen Schiff und Ladung heil an, fällt die Darlehensklage weg; wird der Zweck der Miete jedoch vereitelt, kann die zugezahlte Summe zurückverlangt werden. Das *reperire* ist dadurch erleichtert, daß dem Befrachter aus der *numratio* nach römischem Recht die *condictio certae creditae pecuniae* zusteht.

Zusammenfassend läßt sich also folgendes festhalten: Faßt man das zugrunde liegende Geschäft in D. 19, 2, 15, 6 als *navem locare*, also als Vermietung eines Schiffes zwischen dem *navia* und dem *procurator Caesaris* auf, läßt sich Caracallas Entscheidung (und Ulpian's Begeisterung dafür) problemlos erklären. Die kaiserliche Kanzlei erwog sowohl die allgemeinen Regeln der Gefährtragung als auch die vorgelegten Vertragskunden und kam zu dem Schluß, daß das vorgeschossene Engelt nach beiden Aspekten zurückgezahlt werden muß. D. 19, 2, 15, 6 ist also weder Ausnahme noch Billigkeitsentscheidung; die Verbindung zu den benachbarten Stellen lassen wir hier beiseite.

Für die vorliegende Studie ist aber die Einstufung des Fragments D. 19, 2, 15, 6 kaum von Bedeutung. Überliefert es eine kaiserliche Entscheidung über einen Werkvertrag oder wie ich meine, eine Schiffsmiete, es geht jedenfalls um einen Seetransport. Uns interessiert vor allem die in juristischen Quellen selten belegte Geschäftspraxis, daß die *vectura* (sei

¹⁰²) Kaser, RP² 566: „Ist der Gebrauch oder die Nutzung durch ein Ereignis höherer Gewalt (*vis cui resisti non potest*) vereitelt worden, dann trägt die Gefahr der *locator*, er hat also keinen Anspruch auf den Zins.“ Nörr, Kausalitätsprobleme (o. Anm. 100) 121 definiert die „Gefährtragung“ differenzierter als Pflicht des *locator*, nachdem „der *locator* dem *conductor* für die Früchte und deshalb auch für *vis* haften oder Garantie leisten muß“.

¹⁰³) Parallelen kann man zu D. 19, 2, 19, 6, Ulp. 32 ed. und D. 19, 2, 30, 1, Alf. 3 dig. ziehen.

das subjektiv formulierte Bekenntnis: Der Aussteller bekennt selbst, mittels bindender Schrift, daß er eine Verfügung getroffen hat oder eine Verbindlichkeit eingegangen war. Die klare, präzise Formulierung deutet auf einen guten Berater oder auf ein gutes Formularbuch hin und entspricht den höchsten juristischen Anforderungen. Der Vergleich mit einem von Modestin zitierten Musterformular bestätigt dieses Urteil (D. 22, 1, 41, 2, Mod. 3 resp.):

Ab Aulo Agerio Gaius Seius mutuum quandam quantitatem accepit hoc chirographo: „ille scripsi me accepisse et accipi ab illo mutuos et numeratos decem, quos ei reddam kalendis illis proximis cum suis usuris placitis inter nos“ quero, an ex eo instrumento usurae peti possint et quae. Modestinus respondit, si non appareat de quibus usuris conventio facta sit, peti eas non posse.

Mit den typischen Blankettamen, Aulus Agerius und Gaius Seius eingeleitet, zitiert Modestin ein vermutlich oft gebrauchtes Urkundenformular. Es handelt sich um ein Darlehen, dessen *numratio* in der Form eines Chirographums beurkundet wurde. In dem eigenhändig ausgestellten Schuldschein anerkennt Gaius Seius, daß er von Aulus Agerius zehn Geldstücke zugezählt als Darlehen empfangen habe. Zugleich verspricht er, die zugezahlte Summe zu einem bestimmten Termin samt den unter ihnen vereinbarten Zinsen zurückzahlen. Der Jurist beschäftigt sich allein mit der letzten Klausel, mit der ungenauen Zinsabrede: Ob aus der vagen Formulierung *cum suis usuris placitis inter nos* Zinsen (und wenn ja, welche) geschuldet würden¹⁴).

Ägyptischen Chirographum entspricht TP 13 keineswegs (Briefform, Datum am Ende, ev. Hypographie, keine Zeugen und Signalements, vgl. H. J. Wolff, Das Recht der griechischen Papyri Ägyptens II, München 1978, 106ff.). Das Chirographum war aber auch im römischen Rechtsverkehr wohlbekannt, vgl. die Belege dafür bei U. Manthe, *Studia Gaiana*, 516ff. (im Druck; Dank schulde ich dem Autor, der mir die Umbruchfähen freundlicherweise überlassen hat). Gai. 3, 134 spricht von Chirographum und Syngraphe als typische *obligationes* der Peregrinen, die in das klassische römische Recht als *litteralverträge* und Alternative zur Stipulationsklausel?) Eingang gefunden haben. Die Charakteristika des römischen Chirographum wären einer eingehenden Untersuchung wert. Verstanden die römischen Juristen darunter bloß eine subjektiv stilisierte Urkunde, wie es L. Wenger, Die Quellen des römischen Rechts, Wien 1953, 736f. annimmt? Pag. 2 und 3 der TP 13 wurden den so locker aufgestellten Voraussetzungen eines römischen Chirographum entsprechen; p. 4 mit den von Canodeta spätlich entzifferten Unterschriften der vermuteten Zeugen spricht aber eher dafür, in TP 13 eine römische Syngraphe oder *testatio* zu sehen.

¹⁴) Die Stelle wird in der romanistischen Literatur unter dem Aspekt herangezogen, ob ein formloses *pactum* über die Zinsen klagbar gewesen sei, vgl. Kaser, Das Römische Privatrecht², München 1971 (RP), 498 Anm. 37 und 532 Anm. 24; G. Sac-

Modestin erteile sein Gutachten hinsichtlich der Zinsen; uns interessiert aber eher das wortgetreue Zitat des Vertragsformulars. Die Ähnlichkeit mit der pompejanischen Urkunde ist offensichtlich: *ille scripsi me accepisse et accepi ab illo* entspricht der Wendung *Μενέλαος ... ἐγώγραφα ἀπέχην μαι παρὰ Ποίμου*. In beiden Texten wird anschließend die Rückzahlung versprochen: *quos ei redditam* und *καὶ ἀποδώσω*. Sowohl TP 13 als auch Modestins Formular enthalten also die Empfangsbestätigung über eine gewisse Summe und legen zugleich die Verbindlichkeit des Empfängers für die Rückzahlung fest. Diese strukturelle Ähnlichkeit spricht auf den ersten Blick dafür, die beiden Texte gleichzusetzen, also auch in TP 13 nach dem Vorbild von D. 22, 1, 41, 2 bloß eine Urkunde über ein *mutuum* zu sehen.

In der Fortführung des Textes lassen sich jedoch kleine Abweichungen feststellen, die bei der juristischen Erläuterung der TP 13 von Bedeutung sein werden. Bei der Quittierung der Zahlung nehmen sowohl Modestin als auch TP 13 auf die *causa* Bezug: Bei Modestin liest man *accipere ... mutuos et numeratos decem*; Menelaos schreibt *ἀπέχην ... δηνάρια χίλια ἐκ ναυλωτικῆς ἐκσφραγισμένης*. Modestin zitiert ein Chirographum über ein *mutuum*; Gaius Seius erhält von Aulus Agerius eine Summe als Darlehen zugezählt und stellt dafür die Beweisurkunde nach dem vom Juristen festgehaltenen Formular aus. Dementsprechend bezeichnet er die empfangenen zehn Geldstücke als *mutuos et numeratos*, etwa „kreditiert und zugezählt“¹⁵. Menelaos schreibt weder *mutuos* noch *numeratos*; statt dessen nimmt er in seiner Urkunde auf eine *ναυλωτικὴ* (*συγγραφή*) Bezug.

Die abweichende Formulierung dürfte kein Zufall sein. Mit *ναυλωτικὴ* nennt TP 13 das Grundgeschäft und grenzt es von einem bloßen *mutuum* ab¹⁶. Menelaos bestätigt den Empfang der tausend Denare „aus der *ναυλωτικῇ*“. In dem *terminus technicus ναυλωτικὴ* liegt der Schlüssel zur juristischen Interpretation der Urkunde, worauf sogleich zurückzukommen ist.

coni. Conventio e mutuum. Index 15 (1987) 432 f.; P. Gröschler. Die *tabellae*-Urkunden aus den pompejanischen und herkulanensischen Urkundentafeln. Berlin 1997, 151 ff., 312 ff.; s. dazu auch É. Jakab, SZ 116 (1999) 368 ff.

¹⁵) In den Darlehens-Chirographa findet man oft den Zusatz *numerata (soluta) pecunia*, der die tatsächliche Zuzahlung betont, so z. B. TP 50 (TPSulp. 50) III 5; TP 8 + 92 (= TPSulp. 53) I 2; III 5.6; FIR-A III 120 I 2; s. dazu Gröschler, *Tabellae* (o. Anm. 14) 312.

¹⁶) In den pompejanischen *apochae* des L. Caecilius Iucundus liest man fast immer den Hinweis auf die Versteigerung als *causa der numeratio*; s. z. B. FIR-A III 129 a f 5, b I 4, c I 4.5; FIR-A III 130 a I 9/10, d I 7; vgl. dazu L. Bove, *Documenti di operazioni finanziarie dall'archivio di Sulpici*. Napoli 1984, 31 ff.; G. Thielmann, *Die römische Privatauktion*. Berlin 1961, 55 ff.

Glosse die Erläuterung *qui navem conducunt* hinzu⁹⁸). Nimmt man diese Lösung an, wird der *nauta* zum *locator* (*navem locare*) und der *procurator Caesaris* zum *conductor* (*totam navem conducere* bzw. *loca in navem conducere*)⁹⁹). Das Entgelt für die Schiffs- oder Raummiete ist die erwähnte *vectura*, die beim Beladen *praenumerando* vollständig entrichtet¹⁰⁰) und als *mutuum* beurkundet wurde.

Beim Untergang des Schiffes infolge höherer Gewalt trägt der *conductor* (also unser *procurator Caesaris*) die Sachgefahr nach dem Prinzip des *casum sentit dominus*, er kann also von seinem Vertragspartner keinen Ersatz für die verlorene Ladung verlangen. Das steht in Ulpians Fall außer Diskussion. Prozessiert wird allein um die *vectura* – da der Schiffer das Entgelt bereits erhalten hat, macht er keine Miene, es zurückzugeben. Wahrscheinlich führte er das Bargeld auf der Seereise mit, und es ist mit dem Schiff untergegangen. Kann er sich (oder sein *advocatus*) auf *vis maior* bzw. auf seine aussichtslose wirtschaftliche Situation infolge des Schiffbruches berufen? Kann er mit einer *remissio mercedis* argumentieren? Unmittelbar paßt sie ja nicht zum Fall, da hier der *locator* derjenige ist, der das bereits erhaltene Entgelt nicht zurückzahlen will. Vielleicht versucht er sein Glück mit einer fernen Analogie: Wird dem *conductor* die Pacht erlassen, wenn seine wirtschaftliche Leistungsfähigkeit durch *vis maior* gestört ist¹⁰¹), könnte nach dessen Vorbild die Rückzahlung auch dann erlassen werden, wenn die Geldstücke beim *locator* durch *vis maior* untergegangen sind.

Caracalla schätzt aber die raffinierte Argumentation wenig und entscheidet sich ausdrücklich gegen jede Billigkeit. Das Urteil des kaiserlichen

⁹⁸) Das bemerkt bereits Röhlke, *Gefahrtragung* (o. Anm. 62) 218 Anm. 154, übrigens ohne daraus die Konsequenzen zu ziehen.

⁹⁹) Heute würde man eine derartige Vereinbarung als Charter- bzw. Zeitchartervertrag abschließen. worauf mich Herr Professor Knütel freundlicherweise hingewiesen hat. Bei Charterverträgen werden regelmäßig Kapitän und Mannschaft mit übernommen, die zwar im Dienstverhältnis zum „Vercharterer“ bleiben, aber der Bestimmungsgewalt des Charterers unterliegen.

¹⁰⁰) D. Nörr, *Kausalitätsprobleme im klassischen römischen Recht*: ein theoretischer Versuch Labeos, Festschr. Wieacker, Göttingen 1978, 121 vermutet bereits in D. 19, 2, 15, 2 eine *praenumerando* entrichtete Pacht; es würde die Verwandtschaft zwischen § 6 und seiner Textumgebung weiter stärken.

¹⁰¹) Ernst, *Nutzungsrisiko* (o. Anm. 65) 542 ff. leitet das Institut der *remissio mercedis* aus der Vertragspflicht des Verpächters ab: „Die *vis maior* befreit den Pächter von der Zinszahlung, weil der Pächter nicht dasjenige bekommen hat, was ihm nach dem Vertrag zusteht“.

quas ipse locaverit). Papinian behandelt bei der *rei vindicatio*, D. 6, 1, 62 pr. (6 quaest.), die Frage der Früchte, wenn ein Schiff von einem *maiae fidei possessor* zurückverlangt wird; Schiffe stuft er unter die Sachen ein *quae locari solent*, das Entgelt dafür wird wieder *vectura* genannt. Ulpian spricht in D. 19, 1, 13, 13 (32 ed.) von *vecturae iumentorum/navium*; die Stelle läßt ebenfalls auf eine Vermietung schließen⁹⁹).

In den Texten, in denen es um einen Werkvertrag geht, wird immer die zu transportierende Sache „weggeführt“ (*conducere*), wie z. B. *si quis mulierem vehendam navi conduciverit* (D. 19, 2, 19, 7, Ulp. 32 ed.) oder *si vehendamunicipia conduxisti* (D. 14, 2, 10 pr., Lab. 1 pith.). Die Terminologie der römischen Juristen ist konsequent, sie spricht von *navem locare* und *onera conducere*. Es richtete sich wahrscheinlich nach dem wirtschaftlichen Interesse und der Zahlungskraft der Parteien, welches Vereinbarungsmodell in dem konkreten Geschäft gewählt wurde. Haftung und Gefährtragung fallen in beiden Geschäftstypen nach den allgemeinen Regeln natürlich sehr unterschiedlich aus. Thomas macht bereits 1960 auf die Häufigkeit beider Vertragstypen – *conduccio rerum vehendarum* und *locatio* eines Raumes im Schiff – aufmerksam, auch wenn ihm nicht in jedem Detail zu folgen ist⁹⁷).

Da in unserem Fragment, D. 19, 2, 15, 6, Ulp., weder *locare* noch *conducere* ausdrücklich erwähnt sind, läßt sich nicht mit Sicherheit entscheiden, für welches Vereinbarungsmodell sich unsere Parteien, der *nauta* und der *procurator Caesaris*, entschieden haben. Die meisten Autoren gehen, wie oben erwähnt, von einer *locatio conduccio operis* aus, ohne andere Möglichkeiten zu erwägen. Hingegen schlage ich vor, im folgenden die Interpretation als *locatio conduccio rei* zu versuchen. Für diese Auffassung spricht die Textumgebung: Sämtliche davor liegenden und nachfolgenden Abschnitte besprechen Fragen aus dem Bereich der *l.c. rei*. Auch Accursius versteht den Text noch in diesem Sinne: Zu *procuratorem* fügt er in der

⁹⁹ Paul. D. 14, 2, 2 pr. (2 sent.) spricht davon, daß der *magister navis* auf dem Schiff bestimmte Plätze an die Befrachter vermietet. Labeo D. 14, 2, 10, 1 (1 pith.) behandelt einen Fall mit *navem conducere*. Papinian überlegt in D. 19, 5, 1, 1 (8 quaest.) beide denkbaren Varianten der vertraglichen Gestaltung eines Seetransports: *domino mercium in magistrum navis, si sit inierum, utrum navem conduci an merces vehendas locaverit*...

⁹⁷ J. A. C. Thomas, *Carriage by Sea*, RIDA 7 (1960) 489–505 weist bereits auf die Möglichkeit einer *locatio conduccio rei* im Seetransport hin: „There are two forms of carriage by sea, *conduccio rerum vehendarum* with the *nauta* as conductor, and the letting of space on the ship to a cargo-owner, in which the *nauta* is locator“.

Bei Modestin folgt der Feststellung der *numratio* die Bestätigung der Rückzahlungspflicht, wobei auch eine Frist genannt wird. In TP 13 liest man *ἀποδόσω*, also die Erklärung der Rückzahlungspflicht, hingegen fehlt jede Frist. Statt dessen nimmt Menelaos wieder auf die *ναυλωτική* Bezug: „Ich werde sie zurückzahlen gemäß der *ναυλωτική*“, wie es in der *ναυλωτική* geschrieben steht. Es ist möglich, daß die betreffenden Bestimmungen der *ναυλωτική* eine Frist enthalten haben; es sind aber auch Vertragsklauseln ganz anderen Inhalts denkbar. Schließlich liest man bei Modestin die unbestimmte Zinsabrede; von Zinsen ist in TP 13 keine Rede.

Zusammenfassend läßt sich also folgendes feststellen: Das von Modestin dargestellte Chirographum-Formular und TP 13 sind zwar sehr ähnlich, aber keineswegs identisch verfaßt. Während in Modestins Chirographum die *numratio* ausdrücklich aus einem Darlehen erfolgt, liest man in den Zeilen 9 und 11 der TP 13 von einer *ναυλωτική*, die Anlaß zur Zuzählung der tausend Denare gab. Weiterhin nennt das Darlehens-Chirographum die Rückzahlungsfrist und die Zinsen, während TP 13 weder eine Frist noch eine Zinsenabrede erwähnt. Es fragt sich also, was unter dieser *ναυλωτική* zu verstehen sei: Was war ihr wirtschaftlicher und juristischer Inhalt? Zu welchem Zweck ließ Primus, der Sklave des Publius Attius Severus, dem griechischen *naulkeros* Menelaos jene tausend Denare zukommen?

Wolf sieht in der „besiegelten *ναυλωτική*“ einen Seefrachtvertrag: Menelaos habe die tausend Denare aus einem Seefrachtvertrag erhalten. Da er aber in Z. 10 mit *ἀποδόσω* verspricht, die empfangenen tausend Denare irgendwann zurückzahlen, „kann er sie nicht als Entgelt, als Frachtlohn erhalten haben; das Rückgabversprechen stellt vielmehr außer Zweifel, daß sie ihm zur Beförderung, daß sie ihm als Frachtgut überhändig worden sind“¹⁷). Der Schiffer habe sich nach Wolf also verpflichtet, eine bestimmte Summe Geldes zu einem, vermutlich in der *ναυλωτική* genannten Zielhafen zu transportieren. Zur Unterstützung seiner These zieht Wolf die Praxis in den griechischen Papyri Ägyptens heran: In allen *ναυλωτικά ογγράφω* aus der ptolemäischen oder der römischen Zeit habe der Naukleros oder Kybernetes den Empfang des Frachtgutes bestätigt „und wie in unserer Urkunde folgt in den meisten Nautoitikai auf diese Empfangsbestätigung das Versprechen, das Frachtgut an seinen Bestimmungsort zu befördern und dort herauszugeben“¹⁸). Eine solche Empfangsbestätigung sieht Wolf in TP 13.

¹⁷ Wolf, Seefrachtvertrag (o. Anm. 1) 34.

¹⁸ Wolf, Seefrachtvertrag (o. Anm. 1) 35.

Wolfs Interpretation macht zwar auf den ersten Blick einen etwas lebensfremden Eindruck, ist jedoch wirtschaftlich nicht ganz unvorstellbar¹⁹⁾. Aber gerade der Vergleich mit dem Vertragsmodell der Papyri spricht gegen Wolfs juristische Deutung. Unter den *ναυλωτικά* der graeco-ägyptischen Papyri findet man länger und kürzer formulierte Dokumente. Die ganz kurz gefaßten sind einfache Empfangsbestätigungen, in denen meistens bloß die Übernahme des Frachtguts und der Zielhafen genannt werden; sie enthalten keine Klausel über die Rückgabe der übernommenen Ladung²⁰⁾. Andere *ναυλωτικά* sind länger, als echte Frachtverträge abgefaßt, in denen nach der Nennung der Parteien und des Schiffes Frachtgut, Engelt, Fahrtroute, Risikoverteilung usw. festgelegt werden. In diesen Urkunden wird manchmal die Übergabe des Frachtguts im Zielhafen ausdrücklich versprochen, wobei etwa die Formulierung verwendet wird: *ἀπερ φορτία παραδώσει σῶα καὶ ἀκακουγῆτα ἀπὸ ναυτικῆς κακουχίας* (er wird die Ladung wohlbehalten und frei von Transportschäden abliefern)²¹⁾. Dem vorgeführten Text ähnlich, verwenden diese Urkunden das Verb *παράδωσει*, wenn sie von der Herausgabepflicht des beförderten Frachtgutes sprechen. In TP 13 liest man hingegen *ἀποδώσω*. Das Verb *ἀποδώσω* ist ein *terminus technicus*, der eine feste Bedeutung hat: Er bezeichnet die Leistungspflicht vor allem in Darlehensverträgen und Lieferungskäufen²²⁾. *Ἀποδώσω* kann also nicht die Rückgabe des Frachtgutes bezeichnen; das Verbum deutet eher auf ein Darlehen hin. Außerdem hat man den Eindruck, daß mit der oben zitierten Klausel nicht die Rückgabe selbst als Leistungspflicht, sondern die unversehrte, tadellose Rückgabe ausbedungen wird. Es handelt sich also um eine Haftungsklausel des Frachtvertrages, womit der Schiffer das Entstehen für Beschädigungen beim Transport übernimmt²³⁾.

¹⁹⁾ Anders Anklam. Tabula Pompeiana (o. Anm. 1) 16: „in der ptolemäischen und römischen Zeit wird niemals eine Menge Geldstücke geladen“; s. dazu unten bei Anm. 24.

²⁰⁾ So z. B. CPR XVIIA, Griech. Texte XILA 7 (Herm., 317); CPR VIII, Griech. Texte V 34 (Herm., 4. Jh.) und 39 (Herm., 4. Jh.); P. Kell. G. 51 (Herm., 4. Jh.).

²¹⁾ P. Lond. III 948 (Ox., 236) Z. 7/8; s. dazu unten bei Anm. 42.

²²⁾ Vgl. H.-A. Rupprecht, Untersuchungen zum Darlehen im Recht der graeco-ägyptischen Papyri, Mneme G. A. Petropoulos II, München 1967, 64 ff.; Ders., Vertragliche Mischtypen in den Papyri, Mneme G. A. Petropoulos II, Athen 1984, 274 ff.; Ders., Einführung in die Papyruskunde, Darmstadt 1994, 118 ff.

²³⁾ S. dazu C. H. Brecht, Zur Haftung der Schiffer im antiken Recht, München 1962, 38 ff. mit Literaturübersicht.

Auf unsere Stelle geht er nur kurz ein; er betrachtet sie in seiner Argumentation als Beleg dafür, daß „in spätclassischer Zeit grundsätzlich der conductor operis gefahrenbelastet ist“⁹⁵⁾. Daraus folgt, daß er D. 19, 2, 15, 6 keine „Sonderstellung“ zuschreibt, sondern darin – mit der herrschenden Lehre – einen gewöhnlichen Werkvertrag sieht.

Nach dem kurzen Überblick über die Literatur komme ich jetzt zu der Fragestellung: Warum soll D. 19, 2, 15, 6, wie allgemein angenommen, einen Werkvertrag behandeln? Nach der Textumgebung, die auch die spontanen Textanalysen der neueren Literatur zur *remissio mercedis* inspiriert haben dürfte, läge es näher, auch Caracallas Reskript mit einer *locatio conductio rei* zu erläutern. Die Autoren, die auf einen Werkvertrag abstellen, wurden vielleicht davon beeinflusst, daß im Text von *vectura* und vom Transport mit einem Schiff die Rede ist. Der Handelsverkehr per Schiff lief und läuft bis heute größtenteils durch Werkverträge ab. Dementsprechend neigt man dazu, bei Vereinbarungen über Seetransport sofort einen Werkvertrag zu unterstellen. Dieses Vorurteil wird durch die übliche Fragestellung der Untersuchungen verstärkt, welche die einzelnen Tatbestände der *locatio conductio rei*, *operis* und *operarum* als selbständige Vertragstypen trennen und separat behandeln.

Es scheint hingegen nützlicher, den wirtschaftlichen Zweck der Rechtsgeschäfte in den Mittelpunkt zu stellen. In unserem Fall empfiehlt sich der Aspekt „Vereinbarungsmodelle im Seetransport“ als Leitmotiv. Mustern man die Juristenkommentare nach diesem Prinzip durch, springt die Vielfalt der Vereinbarungen ins Auge. Die unterschiedliche wirtschaftliche und finanzielle Position der Vertragspartner führte zu einer großen Anzahl von Vertragsklauseln bzw. Vertragsformularen, aus deren reichem Angebot die Parteien die ihnen am besten passenden auswählen konnten.

Eine ausführliche Darstellung würde den Rahmen dieser Studie sprengen. Bleiben wir also bei den Texten, in welchen *navis* und *vectura* in Verbindung mit *locare* und *conducere* vorkommen. Scaevola beschreibt in D. 19, 2, 61, 1 (7 dig.) einen Fall, worin es um einen Getreide- und Öltransport aus der Provinz Kyrene nach Aquileia geht. Das Fragment setzt mit *navem conduxit* an; prozessiert wird um die *vectura*. Ulpian wägt in D. 14, 1, 12 (28 ed.) bei der *actio exercitoria* die Möglichkeiten ab, ob der *magister navis* dazu befugt sei, das von ihm gesteuerte Schiff zu vermieten; das Engelt nennt er *vectura*. Papinian spricht in D. 12, 6, 55 (6 quaest.) von der Praxis, daß Schiffe gegen *vectura* vermietet werden (in *vecturis navium*,

⁹⁵⁾ Ernst, FS Lange (o. Anm. 90) 67 f.

entscheidung stellt er auf den Schutz der alten Prinzipien des Privatrechts ab; damit bleibt aber D. 19, 2, 15, 6 im Tenor der benachbarten Texte immer noch eine Ausnahme.

Der herrschenden Lehre folgt auch Zimmermann; bei der Darstellung der *remissio mercedis* behandelt er die benachbarten Paragraphen ausführlich⁸⁹, läßt aber D. 19, 2, 15, 6 unerwähnt. Er muß also unsere Stelle so beurteilt haben, daß sie mit der *remissio* nichts zu tun habe.

Zusammenfassend möchte ich also betonen, daß die Autoren, die sich mit den Themen *periculum* oder *remissio mercedis* bei der *locatio conductio* beschäftigen, immer davon ausgehen, daß D. 19, 2, 15, 6 einen Werkvertrag behandelt⁹⁰. Diese Bestimmung führt zu Widersprüchen, die nur mit Hilfe von Interpolationen, Billigkeitsentscheidungen oder sonstigen Ausnahme-regeln gelöst werden können.

Anderer Autoren ignorieren das Problem und gehen auf unsere Stelle gar nicht ein. So übersieht z. B. Kreller in seiner Arbeit über den Drittschadensersatz, daß sich D. 19, 2, 15, 6 von seiner Umgebung unterscheidet, und erwähnt in einer Anmerkung die §§ 3–7 allgemein als Belege der *remissio mercedis*⁹¹. Das wird ihm noch lange nachgetragen⁹². Watson ordnet die §§ 3–6 unbekümmert als „special cases“ der *remissio mercedis* ein und läßt die ganze Diskussion außer acht⁹³; da die kurze Erwähnung von D. 19, 2, 15, 6 am Ende des Abschnittes über „special points in *l.c. rei*“ vorkommt, sieht er wahrscheinlich auch in § 6 – jedoch ohne Argumente – einen Mietvertrag. Ernst bespricht 1992 das Thema des *periculum conductoris* aus einem neuen Aspekt und greift Kasers Unterscheidung zwischen *vis, cui resisti non potest* und *vitium ex ipsa re* entschieden an⁹⁴).

⁸⁹ R. Zimmermann, *The Law of Obligations*, R. Oxford 1996, 371ff.: Den Text D. 19, 2, 15, 5 bespricht er auf S. 372, etwas später §§ 3, 4 und 7. Ähnlich Molnár, Verantwortung (o. Anm. 65) 660ff.

⁹⁰ Außer den oben bereits erwähnten Autoren s. auch noch G. MacCormack, *Periculum*, SZ 96 (1979) 143 Anm. 53; de Neeve, *Remissio* (oben Anm. 65) 309; Sirks, Food (o. Anm. 63) 33; W. Ernst, FS Lange, 1992, 67ff.

⁹¹ H. Kreller, Kritische Digestenexegesen zur Frage des Drittschadensersatzes, SZ 66 (1948) 80 Anm. 110.

⁹² S. z. B. Mayer-Maly, Locatio (o. Anm. 65) 146 Anm. 29; Röhlke, Gefährtragung (o. Anm. 62) 218 Anm. 155.

⁹³ A. Watson, *The Law of Obligations in the Later Roman Republic*, Oxford 1965, 114: „§ 6 deals with a rescript relating to the return of freight paid in advance where the cargo was lost.“

⁹⁴ Ernst, FS Lange (o. Anm. 90) 67f.; ders., Nutzungsrisiko (oben Anm. 65) 541ff.

Auf dieses Problem macht Ankum bereits 1981 in seiner Kritik an Wolf aufmerksam²⁴). Er stellt darauf ab, daß TP 13 von einem Seedarlehen handle: „Der Vertrag, von dem in den Zeilen 6–8 des ersten Chirographum unserer Urkunde die Rede ist, sieht auf dem ersten Blick aus wie ein Darlehensvertrag ... Nur fehlt eine Verweisung auf den *mutuum*-Vertrag, wie sie sich in den pompejanischen Darlehensverträgen findet“²⁵). Die Parteien hätten ein Seedarlehen abgeschlossen und gemäß jenem Vertrag seien Menelaos die tausend Denare zugezählt worden. Ankum kommt zu dem Schluß, daß „die Worte *ναυλωτικὴ σύμβασις*, die der Übersetzer des Chirographum des Menelaos angewendet hat“, die griechische Übersetzung „der lateinischen Worte *traiecticius contractus*“ seien²⁶). Ankum beschäuf-tigte sich noch mehrmals²⁷) mit TP 13 und blieb seiner Ausgangsthese treu²⁸).

Auch Ankums These ist nicht restlos überzeugend. Mir scheint bereits die zugezählte Summe als Geschäftskapital sehr gering. Wolf vergleicht die Kaufkraft der tausend Denare²⁹) und stellt fest, daß zur Zeit der Urkunden-errichtung ein fachkundiger Sklave 2000 Denare kostete oder ein *miles* als Jahressold 750 Denare bekam. Mit tausend Denaren als Kapital für eine Seereise konnte man also eher bescheidene Geschäfte machen. Die uns bekannten Seedarlehensgeschäfte sprechen jedenfalls von höheren Summen³⁰). Ein weiteres Problem sehe ich darin, daß die Wiedergabe der

²⁴ Ankum, *Tabula Pompeiana* (o. Anm. 1) 166 meint, daß „die Worte *ἐγγαυα ἀρετῆς* *μὴ* nicht auf einen römischen Frachtvertrag hindeuten können, da sie uns weiter an eine *locatio conductio* noch an ein *receptum nauarum* denken lassen können.“

²⁵ Ankum, *Tabula Pompeiana* (o. Anm. 1) 165.

²⁶ Ankum, *Tabula Pompeiana* (o. Anm. 1) 168f.

²⁷ H. Ankum, *Minima de Tabula Pompeiana* 13, *Cahiers d'Histoire* 33 (1988) 271–289; Ders., *Quelques observations sur le pret maritime dans le droit romain préclassique et classique*, in: *Symboles*, Athen 1994, 105–113; Ders., *IVRA 38* (1987) 219–230; Ders., *Observations sur le pret maritime romain, sujet cher à Henryk Kupiszewski*, in: *Mélanges Kupiszewski*, Warschau 1996, 59–68.

²⁸ G. Purpur, *Ricerche in tema di prestito marittimo*, *AUPA* 39, 1987, 233ff. folgt Ankum, indem er TP 13 für „un documento scritto relativo ad un prestito marittimo romano“ hält; ähnlich auch Ders., TP 13 e 34, *Atti del XVII Congresso Internazionale di Papirologia*, Napoli 1984, 1245ff.

²⁹ Wolf, *Seefrachtvertrag* (o. Anm. 1) 34 Anm. 17.

³⁰ Bei Demosthenes 35,10–13 liest man von 3000 Drachmen, die damals einen wesentlich höheren Wert hatten, vgl. Velissaropoulos, *Les nautilères* (o. Anm. 9) 304ff. In SB XIV 11850 (Tead., 149 n. Chr.), einer Bankdiagramme über die Auszahlung eines Seedarlehens, liest man von 7 Talenten und 5160 Drachmen, die als *δέντων ναυτιλῶν κατὰ σύμβασιν* zugezählt wurden; vgl. dazu L. Casson, *New Light*

Wendung ἐκ ναυλωτικῆς ἐκσφαγγισμένης als Seedarlehen sprachlich kaum zu vertreten ist. Ankum argumentiert mit einer Konstitution Justinians aus dem Jahre 528, wo die Seedarlehen *contractus traiecticii* genannt werden³¹⁾. Da im Text auch auf *veteres leges* hingewiesen wird, schließt Ankum, daß der Ausdruck *contractus traiecticus* bereits in der späteren Republik oder zumindest in der klassischen Zeit im Gebrauch gewesen sei³²⁾. Der „Schreiber“ von TP 13 habe also für Menelaos einen *contractus traiecticus* mit ναυλωτικῇ ἐκσφαγγισμένῃ übersetzt³³⁾.

Gegen Ankums Erklärung ist einzuwenden, daß der Wortgebrauch der Kaiserkonstitution aus dem 6. Jh. ein schwaches Argument für die Deutung einer Urkunde aus dem 1. Jh. ist, wenn alle Quellen der klassischen Zeit das Seedarlehen als *pecunia traiectica* bezeichnen. Man findet hingegen ναυλωτικῇ öfters in den graeco-ägyptischen Papyri, wo der Ausdruck aber nirgends Seedarlehen bedeutet³⁴⁾. Das Chirographum ist in TP 13 muster- gültig formuliert und ordentlich ins Griechische übersetzt. Man hat keinen Grund zu unterstellen, daß Menelaos – oder ein diktierender „Schreiber“, wie Ankum annimmt – mit der Abfassung der Urkunde überfordert gewesen wären. Ich würde also eine Deutung vorziehen, die der Kompetenz und Gewandtheit der Parteien in den eigenen Geschäften mehr Vertrauen schenkt.

Eine neue Deutung schlug 1993 Gofas vor, der unter ναυλωτικῇ zwar mit Wolf einen Seefrachtvertrag, aber unter dem in TP 13 beurkundeten Ge-

on Maritime Loans. EOS. Symb. Taubenschlag II, Warschau 1957, 89-93; A. Bis-cardi, Actio pecuniae traiecticae, Torino 1974, 211ff.; L. Casson, New Light on Maritime Loans, Studies in Roman Law in Memory of A. A. Schiller, ed. R. S. Bagnall/W. V. Harris, Leiden 1986, 11-17; Vélissaropoulos, Les nauclères (o. Anm. 9) 310ff.; Purpura, Prestito maritimo (o. Anm. 28) 265ff. P. Vindob. G. 40.322 aus dem 2. Jh. n. Chr. berichtet über ein Seedarlehen für eine Reise nach Muziris, Indien, wo der Gesamtwert der Waren 1154 Tal. 2852 Dr. ausmacht; zur Urkunde s. H. Harrauer/P. J. Sijpesteijn, Ein neues Dokument zu Roms Indienhandel, Anz. phil.-hist. Kl. Österr. Akad. Wiss. 122 (1985) 124-155; die Deutung als Seedarlehen schlug vor G. Thür, Hypotheken-Urkunde eines Seedarlehens für eine Reise nach Muziris und Apographe für die Tetarte in Alexandria, Tyche 2 (1987) 217-229; Ders., Zum Seedarlehen κατά Μουζείων, P. Vindob. G. 40.822, Tyche 3 (1988) 229-233. Zu den Preisen im Imperium Romanum s. R. Duncan-Jones, The Economy of the Roman Empire, Cambridge 1974, 120ff.

³¹⁾ C. 4. 32. 26. 2; in traiecticis autem contractibus vel specierum fenori dationibus usque ad centesimam tantummodo licere stipulari nec eam excedere, licet veteribus legibus hoc erat concessum ...

³²⁾ Ankum, Tabula Pompeiana (o. Anm. 1) 168.

³³⁾ Ankum, Tabula Pompeiana (o. Anm. 1) 168f.

³⁴⁾ Zu den Papyri s. unten bei Anm. 40.

remissio gehöre⁸³⁾. Die Probleme mit der Textumgebung und mit der allgemeinen klassischen Lehre der Gefahrtragung will er mit einer „Billigkeitsentscheidung“ lösen: „Die regelwidrige Zuweisung der Gefahr höherer Gewalt an den *conductor* wird mithin auch hier auf eine kaiserliche Billigkeitsentscheidung zurückzuführen sein, die aus den besonderen Umständen des gegebenen Falles folgt⁸⁴⁾.“ Er bleibt aber die Erörterung schuldig, worin die „besonderen Umstände“ liegen. In ähnlichem Sinne versteht den Text Hübner in ihrem Werk über die *annonae*: Sie teilt Mayer-Malys These über die falsche Einordnung des Fragments und Kasers Lösung mit der Billigkeitsentscheidung⁸⁵⁾.

Miquel hat bereits 1964 darauf aufmerksam gemacht, daß *periculum* nicht in jedem römischrechtlichen Text konsequent und technisch gebraucht wurde und deswegen die dogmatische Systembildung nicht restlos zutreffen kann⁸⁶⁾. Röhle behandelt 1968 das Problem der Gefahrtragung bei der *locatio conductio*; beim Werkvertrag unterscheidet er nach Vertragstypen und versucht dadurch die allgemeine Gefährungslehre zu verfeinern⁸⁶⁾. Mit D. 19, 2, 15, 6 fängt er die Darstellung des Seefrachtvertrags an. Er kehrt zu Mayer-Malys Auffassung zurück, daß der Text „sachlich mit der *remissio mercedis* nichts gemein“ habe⁸⁷⁾, bestreitet aber sowohl Mayer-Malys These über die „vertauschten Texte“ als auch Kasers Lösung der „Billigkeitsentscheidung“⁸⁸⁾. Das wesentliche Moment sieht er darin, daß „Kaiser Caracalla ... den bisher der Rechtsordnung fremden Gedanken einer allgemeinen *remissio mercedis* im Falle höherer Gewalt“ abgelehnt habe. Der Schiffer soll also – „im Sinne von § 630 HGB“ – die Vergütungsgefahr tragen. Röhle kehrt damit Kasers Theorie um: Statt auf eine Billigkeits-

⁸³⁾ Kaser, *Periculum* (o. Anm. 59) 193: „Aber die Stelle steht nicht zufällig zwischen den §§ 3-5 und 7, die von der *remissio mercedis* handeln; und nicht zufällig enthält auch § 6 den Bericht über ein Reskript des Caracalla.“

⁸⁴⁾ Kaser, *Periculum* (o. Anm. 59) 193.

⁸⁵⁾ Hübner, *Annona* (o. Anm. 69) 85: Es handle sich bei den Remissionen „um von den Kaisern ... fallweise gewährte Vergünstigungen“, die mit den allgemeinen Gefährungsregeln „nur bedingt in Verbindung stehen“. Dementsprechend sei Caracallas Entscheidung „durch besondere, ... nicht eruiertbare Umstände“ veranlaßt worden.

⁸⁶⁾ J. Miquel, *Periculum locatoris*, SZ 81 (1964) 134-190, s. bes. 168ff. Auf unsere Stelle geht er aber nicht näher ein; das Wort *periculum* kommt hierin nicht vor.

⁸⁷⁾ Röhle, Gefahrtragung (o. Anm. 62) 203ff. unterscheidet zwischen *stipulatio insulae aedificandae*, Bauvertrag, Überfahrtvertrag, Seefrachtvertrag und *pollicitatio*.

⁸⁸⁾ Röhle, Gefahrtragung (o. Anm. 62) 218.

⁸⁹⁾ Röhle, Gefahrtragung (o. Anm. 62) 218 Anm. 156.

aus dem 32. Buch von Ulpianus Ediktskommentar. Die davor liegenden und nachfolgenden Fragmente besprechen Entscheidungen bzw. Reskripte zum Thema der *remissio mercedis*. Alle diese Texte handeln von Fällen, in welchen eine *locatio conductio rei*, also ein Miet- oder Pachtvertrag abgeschlossen wurde. Hingegen wird allgemein angenommen, daß D. 19, 2, 15, 6 von einem Werkvertrag handelt.

Diese Verwirrung ist störend; die Autoren bemühen sich um annehmbare Erklärungen. Longo meint, daß (unter anderen) D. 19, 2, 15, 6 von den Kompilatoren stamme, indem sie eine Marginalglosse am falschen Platz eingearbeitet hätten⁷⁵. Diesen Interpolationenverdacht lehnt bereits Mayer-Maly ab⁷⁶, ist sich aber der Widersprüche bewußt: „D. 19, 2, 15, 6 hatte mit der Remission ja nur den Umstand gemein, daß eine Partei – aber einer Verwerfung und nicht einer Pacht – von der Entgeltentrichtung wegen Ausbleibens des Erfolges Abstand nehmen wollte ...“⁷⁷ Mayer-Maly sieht die Lösung darin, daß „die Kompilatoren oder wahrscheinlicher schon die Ulpian-Bearbeiter beide Texte (§ 6 und § 7 in D. 19, 2, 15) vertauscht hätten“⁷⁸. Mit der korrigierten Reihenfolge hat er das Problem aber nur halb gelöst: Das Thema der *remissio* hörte zwar mit D. 19, 2, 15, 7 auf, aber auch die nachfolgenden Texte besprechen noch Miet- und Pachtverträge. Ein Werkvertrag bliebe also immer noch fehl am Platz.

Kaser untersucht in einer umfassenden Abhandlung das Problem des *periculum locantis* bei allen drei Tabeständen der *locatio conductio*⁷⁹. In dem Abschnitt über Werkmiete (186ff.) bespricht er unsere Stelle und betont, daß sie eine Sonderstellung beanspruche. D. 19, 2, 15, 6 widerspreche nämlich der Hauptregel, daß der *locator* die Gefahr der höheren Gewalt trägt⁸⁰: Behandelt D. 19, 2, 15, 6 einen Werkvertrag, läßt Caracalla hier den *conductor* die Entgeltspflicht tragen. Von Mayer-Maly abweichend⁸¹ stellt aber Kaser darauf ab, daß § 6 sehr wohl zum Thema der

⁷⁵ G. Longo. *Sul regime delle obbligazioni nella locatio conductio rei*. St. Arancio-Ruiz II, Napoli 1953. 391ff.

⁷⁶ Mayer-Maly, *Locatio* (o. Anm. 65) 146.

⁷⁷ Mayer-Maly, *Locatio* (o. Anm. 65) 146.

⁷⁸ Mayer-Maly, *Locatio* (o. Anm. 65) 146.

⁷⁹ Kaser, *Periculum* (o. Anm. 59) 155ff.

⁸⁰ „Die entwickelte klassische Lehre verteilt die Gefahr beim Werkvertrag dahin, daß Schäden im Bereich der Werkarbeit, besonders solche in der Person des Unternehmers, den *conductor* treffen. Schäden aus dem Bereich der zu bearbeitenden Gegenstände und aus Ereignissen der höheren Gewalt aber den *locator*“: Kaser,

Periculum (o. Anm. 59) 193; ähnlich Ders., *RP* 571.

⁸¹ Kaser, *Periculum* (o. Anm. 59) 173. Anm. 70.

schiff ein „Versicherungsdarlehen“ versteht³⁵). Er bezieht sich auf Vertragsbräuche im Schiffsverkehr in der Levante des 18.–19. Jh., wonach der Schiffer dem Befrachter den Wert des übernommenen Frachtguts beim Einladen bar auszahlt. Kam das Schiff heil im Zielhafen an, bekam der Schiffer beim Ausladen sein Geld zurück, während beim Untergang des Schiffes durch die vorgeschossene Zahlung der Schiffer das Risiko des Verlustes der Ware trug. In unserem Fall habe also Menelaos dem Befrachter Primus die heile Ankunft der Waren im Zielhafen garantieren wollen. TP 13 zeige die Quittung, die Menelaos für ein fiktives Darlehen ausgestellt habe, dessen Rückzahlung erst fällig würde, wenn das Schiff nicht heil ankäme. Gegen Gofas geistreiche Erklärung ist einzuwenden, daß er ausschließlich mittelalterliche bzw. neuzeitliche Parallelen aus der Seefahrt vorführt, aber keine zureichenden antiken Belege gefunden hat. Ein weiteres Problem sehe ich darin, daß die Struktur des mittelalterlichen Versicherungsdarlehens mit TP 13 nicht im Einklang steht, da die Rollen umgekehrt verteilt sind: Nicht der Befrachter (hier Primus), sondern der Schiffer (Menelaos) empfängt Geld. Diesen Widerspruch meint Gofas mit einem „fiktiven Darlehen“ zu lösen, wofür er aber noch weniger Quellenbelege hat.

Thür kritisiert zu Recht Gofas' Auffassung und stellt auf eine „Aestimationsabrede“ ab: „Ebenso wie der Schiffer beim Getreidetransport die Haftung für die Seegefahr durch die Vereinbarung eines Getreidedarlehens übernehmen konnte, konnte er die Haftung für eine unvertretbare Sache durch die Vereinbarung eines Gelddarlehens begründen ... Neben dem Frachtvertrag wird eine Darlehensurkunde erteilt, die unter Bezug auf den Frachtvertrag den vereinbarten Wert der übernommenen Fracht als Darlehenssumme nennt“³⁶). Thürs These ist wirtschaftlich sinnvoll; die *Aestimationsabrede* als „römische Lösung“ für die Übernahme der Seegefahr bei unvertretbaren Sachen schlägt bereits Bürge vor³⁷). Weder Bürge noch Thür konnten aber glaubwürdig zeigen, wie diese unterstellte *Aestimationsabrede* urkundlich festgehalten wurde. Da „römische“ Urkunden in sehr geringer Anzahl überliefert sind, bieten sich die Papyri Ägyptens aus der römischen Epoche als denkbare Parallele an. P. Oxy. XLV 3252 (Ox., 257/8 n. Chr.) vermittelt uns beispielsweise den gut erhaltenen Text einer *Aestimationsklausel*: Aurelios Hautes verspricht einem gewissen Didymos, Gymnasiarchen aus Oxyrhynchos, daß er für dessen Sklaven 1 700 Drach-

³⁵ Gofas, *Encore* (o. Anm. 1) 251ff.

³⁶ Thür, *Aestimationsabrede* (o. Anm. 1) 270.

³⁷ A. Bürge. *Der Witz im antiken Seefrachtvertrag*. Index 22 (1994) 389–407.

men bar zahlen werde, wenn er ihn nicht unversehrt zurückgebe³⁸⁾. Die Urkunde zeigt, daß die Aestimationsabrede sich problemlos in das Grundgeschäft aufnehmen ließ, man brauchte keine zusätzliche Urkunde über ein fiktives Darlehen.

Nach dem Überblick über die bisherigen Deutungen zu TP 13 kehren wir jetzt zu unserem Ausgangspunkt, zum Urkundentext, zurück: Menelaos bestätigt in einem eigenhändig ausgestellten Schuldschein, daß er von Primus tausend Denare erhalten habe. Die Empfangsbestätigung ist nicht abstrakt, sondern kausal formuliert. Menelaos nennt die *causa*, die *ναυλωτική*, gemäß derer ihm die genannte Summe ausgehändigt wurde. Bemerkenswert ist noch, daß er auch die Rückzahlung verspricht. Folgende Fragen sind also zur Interpretation der Urkunde zu klären: (1) Was bedeutet *ναυλωτική* in den Quellen? (2) Welche Geldzahlungen können aus einer *ναυλωτική* zu tätigen sein? (3) Warum hat Menelaos die Rückzahlung versprochen?

II.

Wenden wir uns also zunächst dem Problem zu, was unter einer *ναυλωτική* zu verstehen ist und welche Vertragsbestimmungen sie im allgemeinen enthält. Da das erste Chirographum in TP 13 in griechischer Sprache und von einem Griechen abgefaßt wurde, liegt es auf der Hand, die *ναυλωτική* der Zeilen 9 und 11 nach Parallelen aus den graeco-ägyptischen Papyri zu bestimmen. Auch der Ausstellungsort, die römische Hafenstadt Puteoli, spricht nicht gegen einen Vergleich mit den Papyri: Die Seefahrt war im Mittelmeerraum „international“, die Schiffer brachten ihre Sprache und Vertragsformulare überall hin.

Der technische Ausdruck *ναυλωτική* oder *ναυλωτική συγγραφή* ist in den Urkunden über Schiffstransport nur selten ausdrücklich erwähnt³⁹⁾. Nach Durchmusterung des reichen Materials habe ich relativ wenige Beispiele gefunden⁴⁰⁾. Den am besten erhaltenen Text bietet P. Lond. III 948 (Ars., 236): Der Frachtvertrag wurde am 22. Phaothi (19. Oktober) 236 in Arsinoe abgeschlossen. Die erste Zeile stuft die Vereinbarung der Parteien mit dem technischen Wort *ἐναυλωσεν* ein („er hat einen Frachtvertrag

³⁸⁾ Eine ähnliche Sicherheit enthält P. Mich. IX 535.

³⁹⁾ Zum griechischen Seefrachtvertrag s. Vellissaropoulos, *Les naulères* (o. Anm. 9) 282 ff.; A. J. M. Meyer-Termier, *Die Haftung der Schiffer im griechischen und römischen Recht*, Amsterdam 1978, 75 ff.

⁴⁰⁾ So P. Iand. VIII 150 (? 3. Jh.); P. Lond. III 948 (Ars., 236); P. Lond. V 1851 (Syene, ?); P. Oxy. III 643 (Ox., 2. Jh.); P. Oxy. XLIII 3111 (Ox., 257); P. Wisc. II 65 (Ox., 5. Jh.); Tab. cer. 3 (Kirk, 7. Jh.).

Nach den festgestellten Stichworten kommen wir zu folgendem Sachverhalt: Ein *procurator Caesaris* hat einen Frachtvertrag abgeschlossen⁷³⁾. Sein Partner muß ein *navita* gewesen sein; es ist im Text zwar nicht ausdrücklich erwähnt, aber es folgt aus dem Zusammenhang (*navis*, Empfang der *vectura*). Inhaltlich richtete sich die Übereinkunft auf die Durchführung eines Seetransports. Das Schiff wurde beladen, segelte ab, kam aber im Zielhafen nicht an; wegen des erlittenen Schiffsbruchs konnte der Schiffskapitän die transportierten Waren nicht abliefern. Der Streit entsprang, soweit wir das sehen, aber nicht daraus, daß die Waren nicht ausgehändigt wurden. Das Risiko des Untergangs war der *procurator Caesaris* offensichtlich ohne jede Diskussion zu tragen bereit. Prozessiert wurde allein um die *vectura*: Der Vertragspartner (in unserem Fall also ein *procurator Caesaris*) verlangt den im voraus als Darlehen ausbezahlten Frachtlohn zurück.

Die Kombination von Darlehen und *locatio conductio* ist auf den ersten Blick überraschend. Sie dürfte aber auf einer den Zeitgenossen wohl bekannten Geschäftspraxis basieren, weil weder der reskribierende Kaiser noch der berichtende Jurist daran Anstoß nehmen⁷⁴⁾. Das juristische Problem lag für sie vielmehr darin, ob eine *vectura* bei Nichterfüllung wegen höherer Gewalt geschuldet wird, beziehungsweise ob das im voraus geleistete Entgelt wegen Ausfallens der Gegenleistung (des Transports) zurückverlangt werden kann. Ulpian's Bericht über die bisher kaum beachtete Geschäftspraxis bietet sich zum Vergleich mit TP 13 an. Davor müssen wir aber einen Blick darauf werfen, wie die romanistische Literatur unsere Quelle bewertet.

D. 19, 2, 15, 6 ist ein „schwarzes Lamm“ in der *periculum*-Literatur. Die Stelle befindet sich, wie oben bereits erwähnt, inmitten eines langen Zitats

Historia 14 (1965) 362–367; A. D. Manfredini, *Les naviculaires et le naufrage*, RIDA S. 3, 33 (1986) 135–148.

⁷³⁾ Als Vertragspartner des *navita* nimmt R. v. Jhering, *Der Zweck im Recht*, Leipzig 1893, 163 noch einen Passagier an. Mayer-Maly, *Locatio* (o. Anm. 65) 198 und Kaser, *Periculum* (o. Anm. 59) 193 lassen die Frage unbehandelt. Röhle, *Gefährdung* (o. Anm. 62) 218; Sirk's, *Food* (o. Anm. 63) 33; Höbenreich, *Annona* (o. Anm. 69) 84 stellen auf den *procurator Caesaris* als Vertragspartner ab.

⁷⁴⁾ Auch die Kompilatoren Justinians hatten die Stelle bei ihrer Aufnahme in die *Digesten* noch verstanden. Jahrhundert später mangelte es aber bereits an diesen spontanen Alltagskenntnissen, so daß in Vulgat-Ausgaben, vgl. z. B. die von Battista de Tortis da Nicastro, *Venetis* 1488 (Nachdr. 1969), S. 288, *pro mutua* gestrichen und statt dessen *pro invecto acceptat* eingesetzt wurde, worauf mich Herr Kollege M. Pennitz hingewiesen hat.

schließen läßt (*cum munere vehendi functus non sit*). Die Wendung *nave amissa* zeigt, daß es um einen Seetransport ging, der unglücklicherweise mit einem Schiffbruch geendet hat. Überraschend wirkt nur die Feststellung, daß die *vectura* als *mutuum* empfangen wurde; darauf ist unten noch zurückzukommen.

Welche Parteien stehen hier einander gegenüber? Genannt ist im Text ein *procurator Caesaris*, während sein Vertragspartner nur angedeutet wird. Da es um einen Seetransport geht, wird man zu Recht annehmen, daß die andere Partei ein *navicularius* (*navis*, *navicularius*, *everctor* oder *magister navis*) war⁶⁹). Die Mitwirkung eines *procurator Caesaris*⁶⁹⁾ macht die Stelle für die *annona*-Literatur interessant. Herz⁶⁸⁾ betrachtet den Text als Beleg dafür, daß bei *annonat*-Transporten zwischen dem Fiskus und dem Schiffer ein entgeltlicher Frachtertrag abgeschlossen wurde⁶⁹⁾. Vorsichtiger bemerkt Sirkis: „however, the text does not say it concerned transportation for the *annona*“⁷⁰⁾, obwohl auch er den *procurator Caesaris* als *procurator fisci* betrachtet⁷¹⁾. Das Problem der Gerichtsbarkeit kann man in unserem Zusammenhang ausklammern⁷²⁾.

⁶⁹⁾ Vgl. dazu A. Foldi, Zur Entwicklung der sich auf die Schiffer beziehenden Terminologie im römischen Recht, TR 63 (1995) 1–9.

⁷⁰⁾ Der *procurator* als kaiserlicher Beamte taucht ab Anfang des Prinzipats auf. Den *procuratores* oblagen vor allem Finanzgeschäfte des Kaisers, oft waren sie als Gehilfen des *praefectus annonae* tätig, vgl. O. Hirschfeld, Die kaiserlichen Verwaltungsbeamten bis auf Diocletian, Berlin 1905, 410 ff.; H. G. Pflaum, Les procurateurs équestres sous le haut-Empire Romain, Paris 1950, 29 ff.; M. Alpers, Das nachrepublikanische Finanzsystem, Fiscus und Fisci in der frühen Kaiserzeit, Berlin 1995, 21 ff., 29 ff.

⁶⁹⁾ P. Hertz, Studien zur römischen Wirtschaftsgesetzgebung. Die Lebensmittelversorgung, Stuttgart 1988, 99 f.

⁷²⁾ Ähnlich E. Höbenreich, *Annona*, Juristische Aspekte der stadtrömischen Lebensmittelversorgung im Prinzipat, Graz 1997, 85 f.; „Objektiv der Text den Modus der Beförderung verschweigt, so sprechen doch die Ausbezahlung und die Rückforderung der *vectura* durch einen kaiserlichen Procurator ohne Zweifel dafür, daß es die Regierung gewesen sein wird, die direkt mit dem *navis* den Frachtertrag abgeschlossen hat“.

⁷⁰⁾ Sirkis, Food (o. Ann. 63) 53.

⁷¹⁾ Sirkis, Food (o. Ann. 63) 24 ff. stellt den Wandel in der Praxis der Vergabe der staatlichen Transporte zusammenfassend dar: Während in der Republik der Vertragsabschluß durch *redemptoriae* abgewickelt wurde, überwogen in den 1.–2. Jh. n. Chr. die *locationes conductiones* nach Privatrecht. Erst ab dem 2. Jh. verbreiten sich die *munera* nach öffentlichem Recht; ähnlich Höbenreich, *Annona* (o. Ann. 69) 76, vgl. jedoch die Kritik von F. Mitthof, SZ 116 (1999) 557.

⁷²⁾ S. dazu F. Millar, The Development of Jurisdiction by Imperial Procurator,

abgeschlossen“). Erst am Schluß, in der Kyria-Klausel (Z. 13), befindet sich die von uns gesuchte Wendung *ναυλωτική*. Der *Kybernetes*⁷³⁾ Aurelios Herakles verpflichtet sich, 250 Araber Gemüsesamen von Arsinoe nach Oxyrhynchos zu transportieren. Im Vertrag werden das Frachtgut und der Ausgangs- und Zielhafen festgelegt. Der Schiffer übernimmt das Einstehen für Transportschäden⁷³⁾, verlangt aber das Einhalten der strikten Termine des Ein- und Ausladens.

Besondere Aufmerksamkeit verdienen die Zahlungsmodalitäten⁷⁴⁾ (Z. 5/7): *ναύλου τοῦ συμφωνηθέντος ἀργυρίου ὀφειλῶν* *ἐκαστὸν καθὰ τὸν ἀπὸ πάντων ἀπ’ ὧν ἐντεῦθεν ἔσται ἀργὸν (υγιὸν) ὀφειλῶς τεσσσεράκοντα, τὰς δὲ λοιπὰς ὀφειλῶς ἑξήκοντα ἀπολήμψεται ἅμα τῇ παραδόσει* („zum vereinbarten Frachtpreis von hundert Silberdrachmen frei von allen Abzügen, wovon er an Ort und Stelle erhalten hat vierzig Silberdrachmen und die übrigen sechzig Drachmen wird er erhalten beim Ausladen“). Hundert Drachmen wurden unter den Parteien als Frachtlohn ausgehandelt. Der Schiffer hat davon 40 Drachmen sogleich beim Einladen der zu transportierenden Gemüsesamen erhalten; zwei Fünftel des Frachtlohnes wurden also vorgeschossen. Am Ende der Urkunde bestätigt der Schiffer selbst, daß die Zuzahlung der 40 Drachmen tatsächlich erfolgte (Z. 13/14): *Ἀνθρίλαος Ἡρακλῆς ναυλώσας καὶ ἔσται ἐν λόγῳ τὰς ὀφειλῶς τεσσαράκοντα ὡς πρόκειται* („Ich, Aurelios Herakles, habe einen Frachtertrag abgeschlossen und ich habe empfangen als Vorschuß die 40 Drachmen, wie angegeben“). Den restlichen Teil des Frachtlohnes, die übrigen 60 Drachmen, wird Aurelios Herakles nach erfolgreichem Transport, beim Löschen der Ladung bekommen.

P. Lond. III 948 gibt also eine eindeutige Antwort auf die ersten beiden der eingangs gestellten Fragen. Mit *ναυλωτική* bezeichnet der *Kybernetes*

⁷³⁾ *Kybernetes* kann Steuermann oder Schiffskapitan bedeuten; er war jedenfalls für die technische Navigation verantwortlich, vgl. dazu Velissaropoulos, Les nautes (oben Ann. 9) 77 ff., 320 f.

⁷⁴⁾ Brecht, Haftung (o. Ann. 23) 13 ff. untersucht umfassend die Haftungsklauseln der *Nauforkai*; zur *σῶα*-Klausel s. bes. 38 ff. P. A. Verdul, P. Erasmus II. Parts of the Archive of an Arsinoite Stoiologos from the Middle of the Second Century B.C., Amsterdam 1991, stellt Schiffer-Quittungen aus der ptolemäischen Zeit zusammen; er nennt sie lieber *Naviculario*-Symbolon. Meyer-Termier, Haftung der Schiffer (o. Ann. 39) 111 ff. beschäftigt sich mit den Haftungsklauseln. Diese Frage möchte ich hier ausklammern.

⁷⁴⁾ Kaum jemand von den oben erwähnten Autoren beachtete den Frachtlohn und dessen Zahlungstermin. Einen kurzen Überblick bietet Meyer-Termier, Haftung der Schiffer (o. Ann. 39) 12 ff., jedoch ohne auf die juristischen Probleme einzugehen.

in seinem Chirographon den ausführlichen Frachtvertrag. Aus der *rauiorokw* erfolgte tatsächlich auch eine Geldzahlung: Der Kybernetes hat einen Teil des Frachtlöhns im Voraus kassiert. Um es unendlich festzuhalten, hat der Kybernetes nach dem Ende des vollständigen Frachtvertrags eine kurze Quittung angefügt.

Sehen wir aber noch weitere Belege an. P. Oxy. XLIII 3111 (Ox., 15. Mai 257) überliefert einen komplizierten Frachtvertrag, der wieder erst in der Kyria-Klausel als *rauiorokw* bezeichnet wird. Der Kybernetes Aurelios Dionysios übernimmt den Transport von achthundert Keramika Wein, eine *ammonia*-Lieferung für die *legio III Traiana Fortis Valerianorum et Galliana*. Der Transport soll vom Hafen von Oxyrhynchos bis zum Hafen Kleopatra im hermapolitischen Gau erfolgen. Als Frachtlohn wurden achtzig Silberdrachmen für hundert Keramika, also insgesamt 640 Drachmen, festgelegt, die dem Schiffer unmittelbar in voller Höhe bei der Urkunden-errichtung (also vor dem Transport) zugezählt wurden. Der Frachtvertrag enthält noch präzise Vorschriften darüber, wie der Kybernetes zu navigieren habe (etwa nicht beim Sturm oder in der Nacht); als zusätzliches Entgelt nach erfolgreichem Transport werden einige Krüge von gutem Wein versprochen. Nach der Stipulationsklausel und der Datierung enthält die Urkunde noch zwei eigenhändig hinzugefügte Bestätigungen (Z. 17–19): Der Befrachter und sein *socius* erklären, daß sie den Frachtvertrag persönlich abgeschlossen und den Frachtlohn voll ausgezahlt haben.

P. Wisc. II 65 (Ox., 5. Jh.) ist in Homologie-Form abgefaßt: Der nur 135 × 117 mm große, beschädigte Papyrus läßt sich mit ziemlicher Sicherheit nach dem bekannten Formular ergänzen. Der Vertragstext befindet sich in den Zeilen 3–11, ist also, abgesehen von dem abgebrochenen rechten Rand, in voller Länge erhalten. Auf den ersten Blick fällt auf, daß der Text viel kürzer abgefaßt ist als die beiden vorher besprochenen. Der Kybernetes Aurelios Kollouthos anerkennt im Ausgangshafen, das Frachtgut und den Frachtlohn empfangen zu haben⁷¹). Anschließend wird der Bestimmungsort, Alexandria, genannt, und der Schiffer übernimmt das Risiko für Transportsschäden⁷²). Dem knappen Vertragstext wird eine kurze Quittung an-

⁷¹) „Ich bestätige empfangen zu haben von dir und eingeladen zu haben im Hafen Oxyrhynchos fünfzehn ... zum Frachtlohn dafür Goldstücke ...“

⁷²) „Damit ich die Fracht transportiere nach dem hochberühmten Alexandria und dir übergeben werde unverfälscht, rein und unversehrt von allen Transportschäden“; zur Klausel und zum oberen Limit der Haftung vgl. W. Kunkel, Verwaltungsakten aus spätptolemäischer Zeit, Archiv 8 (1927) 186f.; Brecht, Haftung (o. Anm. 23) 27ff.; Meyer-Termeer, Haftung der Schiffer (o. Anm. 39) 119ff.

struktion und versucht, den Subjektwechsel durch die Ergänzung <... et vectura ab eo> *repetetur* zu lösen⁶²). Die sprachliche Formulierung ist zweifelsohne problematisch; ob sie auf eine nachklassische Überarbeitung, auf einen unaufmerksamen Abschreiber oder auf den eigenartigen Stil des zugrunde liegenden, von der kaiserlichen Kanzlei abgefaßten Reskripts zurückzuführen ist, soll dahingestellt bleiben. Die sprachlichen Bedenken vermindern keineswegs die inhaltliche Aussagekraft des Textes.

Es steht fest, daß Ulpian das Reskript in seinen Ediktcommentar eingebaut hat. Das spricht dafür, daß er der kaiserlichen Entscheidung in der privatrechtlichen Rechtsfortbildung eine große Bedeutung beimaß. Man nimmt also zu Recht an, daß die Anfrage bzw. das zugrunde liegende Rechtsverhältnis dem Bereich des Privatrechts entsprang⁶³).

Welche Ansatzpunkte bietet der Text zur Rekonstruktion des Sachverhalts? Im Text selbst ist das Rechtsgeschäft, das die Parteien ursprünglich abgeschlossen haben, gar nicht erwähnt. Aus der Textumgebung geht hervor, daß es eine *locatio conductio* gewesen sein mußte⁶⁴): Dafür spricht die Eingliederung in den Digestentitel 19, 2; die vorhergehenden und nachfolgenden Texte in der *lex D.* 19, 2, 15 führen Fälle und Reskripte zum Thema *remissio mercedis* vor⁶⁵). Gestritten wird in unserm § 6 um die *vectura*, das Entgelt für einen Transport, worauf der Wortlaut des Reskripts

daß statt *quidam* auch *quidem* gelesen wurde; zu der früheren Diskussion s. die Ausgabe von Gebauer Spangenberg; im Text der Florentina hat ein Korrektor *repetetur* zu *repetet* verbessert – all diese Versuche können aber das Problem des Subjektwechsels keineswegs lösen.

⁶²) R. Röhle, Das Problem der Gefährtragung im Bereich des römischen Dienst- und Werkvertrags, SDHI 34 (1968) 217.

⁶³) So auch Röhle, Gefährtragung (o. Anm. 62) 218; B. Sirks, Food for Rome, The Legal Structure of the Transportation and Processing of Supplies for the Imperial Distributions in Rome and Constantinople, Amsterdam 1991, 33.

⁶⁴) Lassen wir vorübergehend noch offen, ob es sich hier um eine *locatio conductio rei* oder *locatio conductio operis* handelt; s. dazu unten bei Anm. 75ff.

⁶⁵) Zum juristisch-dogmatischen Problem der *remissio mercedis* s. Th. Mayer-Maly, Locutio conductio, Wien 1956, 140ff.; Cl. Alizon, Les risques dans la locutio conductio, Labeo 12 (1966) 311ff.; H. Ankum, Remissio mercedis, RIDA S. 3, 19 (1972) 219–238; I. Molnár, Verantwortung und Gefährtragung bei der locutio conductio zur Zeit des Prinzipats, ANRW II 14 (1982) 583–680; P. W. de Neeve, Remissio mercedis, SZ 100 (1983) 296–339; bzw. die jüngste Untersuchung mit Literaturübersicht von W. Ernst, Das Nutzungsrisiko bei der Pacht, SZ 105 (1988) 541–591. Zum wirtschaftlichen Hintergrund der *remissio mercedis* s. K. Visky, Spuren der Wirtschaftskrise der Kaiserzeit in den römischen Rechtsquellen, Bonn–Budapest 1983, 207ff., wo der Autor besonders die Quellen D. 19, 2, 15, 2 und 5 behandelt.

lich³⁵⁾, bei anderen gibt er dessen Inhalt wieder und fügt seine Interpretation hinzu. So ist es auch in unserem Fall: Offensichtlich lag es Ulpian daran, eine bemerkenswerte Entscheidung zum vorliegenden Thema einzuarbeiten.

Dieser Aspekt erklärt den eigentümlichen Aufbau des Textes. Das Fragment besteht aus zwei Teilen: Der erste Teil (*item – reperetur*) weist in knapper Formulierung auf einen konkreten, Ulpian und seinen Kollegen wahrscheinlich wohlbekannten Fall hin. *Item* knüpft den Text an die vorigen Paragraphen an, welche ebenfalls von kaiserlichen Entscheidungen berichten³⁶⁾. Mit der hier problematischen Verbalform *reperetur* bricht die Wiedergabe des Sachverhalts abrupt ab. Im zweiten Textteil folgt das inhaltliche Zitat der kaiserlichen Entscheidung (*rescriptum est – observandum est*). Ob es sich dabei um eine *epistula* oder um eine *subscriptio* gehandelt hat, soll hier offen bleiben³⁷⁾. Das Reskript selbst beantwortet eine Anfrage, wobei gewisse, für den Sachverhalt wichtige Umstände erst hier erwähnt werden. Es läßt sich kaum feststellen, welche Partei um die hohe Rechtshilfe angesucht hat. Der entscheidende Herrscher wird als Antoninus Augustus bezeichnet; mit ziemlicher Sicherheit kann man ihn als Caracalla identifizieren³⁸⁾.

Der zweite Teil ist sprachlich fast unproblematisch³⁹⁾; hingegen kann man den ersten Teil nicht ohne Bedenken annehmen. Der Bruch in der Formulierung ist offensichtlich: *quidam ... veturam ... acceperit / reperetur*; das letzte Verbum paßt nicht zum Subjekt und zum ersten Prädikat. Die kritische Interpolationenforschung vermutet, daß der Anfang des Textes stark überarbeitet ist⁴⁰⁾. Dem folgend stellt Kaser fest, daß er „vom Abschreiber verdorben“ sei⁴¹⁾. Röhl teilt die herrschende Lehre über die Textrekon-

³⁵⁾ Siehe bes. D. 25, 4, 1 pr. mit einem langen wörtlichen Zitat; kürzere Hinweise bzw. Zitate befinden sich in unserer Textumgebung, so D. 19, 2, 15, 3; D. 19, 2, 15, 5.

³⁶⁾ Siehe D. 19, 2, 15, 3 und 5 mit wörtlichen Zitaten.

³⁷⁾ Zu den beiden Gattungen der kaiserlichen Rescripta s. W. Kunkel, Römische Rechtsgeschichte⁴¹, Köln 1985, 120 f.; T. Honoré, Emperors and Lawyers, London 1981, 24 ff.

³⁸⁾ Nach T. Honoré, Ulpian, Oxford 1982, 134 ff. wurde das Reskript zur Zeit der Alleinherrschaft Caracallas abgefaßt.

³⁹⁾ G. Beseler, SZ 53 (1933) 53 hält den letzten Satz *quod in omnibus personis similiter observandum est* für unecht; ihm folgt M. Kaser, Periculum locutionis, SZ 74 (1957) 193 Anm. 148.

⁴⁰⁾ Siehe dazu etwa G. Beseler, Beiträge zur Kritik der römischen Rechtsquellen IV, Tübingen 1920, 133; F. Haymann, SZ 41 (1920) 67 Anm. 3, 157; E. Betti, Periculum, St. De Francis I, Milano 1956, 189.

⁴¹⁾ Kaser, Periculum (o. Anm. 59) 193 Anm. 148. Gewisse Unsicherheiten sind in der Überlieferung tatsächlich festzustellen: Mommsen verweist im Apparat darauf,

gehängt (Z. 10/11): *quia tñ ἀπορροίον λαβὴν με παρ [ἡ σοῦ ...] (τάλας-τα) η ναύλωτικῆς* („bei der Beladung [anekenne ich] empfangen zu haben von dir acht Talente aus der ναύλωτικῆς“). Der Schiffer bestätigt die Übernahme des Frachtlorns in voller Höhe; zu TP 13 paßt besonders die Wendung, daß er den Frachtlohn gemäß der ναύλωτικῆς empfangen hat. Die hier erwähnte ναύλωτικῆς könnte zweierlei Bedeutungen haben: Entweder wird damit die vorliegende Urkunde selbst gemeint, oder das Wort verweist auf einen bereits früher abgeschlossenen Vertrag. Die Zuzählung des Frachtlohns hat aber in beiden Varianten die gleiche wirtschaftliche und juristische Bedeutung. Unser spätestster Beleg stammt aus dem 7. Jh., aus dem hermapolitischen Gau (Tab. cer. 3); in Z. 22, in der Kyria-Klausel, wird der kompliziert aufgestellte Seefrachtvertrag *ναύλωτικῆς* genannt. Die weiteren Urkunden mit *ναύλωτικῆς* sind so stark beschädigt, daß sie keine nähere Untersuchung ermöglichen⁴⁶⁾.

Zusammenfassend läßt sich also feststellen, daß die græco-ägyptischen Papyri aus der römischen Zeit das technische Wort *ναύλωτικῆς* konsequent für Seefrachtverträge gebrauchen. Man kann also mit Gewißheit annehmen, daß die teilweise griechisch abgefaßte Urkunde TP 13 sich nach dem üblichen Wortgebrauch ihrer Zeit richtete. Da Menelaos in Puteoli aller Wahrscheinlichkeit nach nicht das erste Geschäft seines Lebens abgeschlossen hat, kann man sich schwer vorstellen, daß er die Terminologie seiner Zunft grob verwechselt hätte. Nichts spricht dafür, daß er ein Seedarlehen empfangen, diese Vereinbarung aber so offensichtlich falsch bezeichnet hätte. Alles deutet hingegen darauf hin, daß Menelaos in den Zeilen 9 und 11 von TP 13 auf einen von ihm früher abgeschlossenen Seefrachtvertrag, eine *ναύλωτικῆς*, verweist.

Über unsere Ausgangsfrage hinaus vermitteln die Papyri – bereits die zweite Frage betreffend – die wertvolle Information, daß dem Schiffer beim Einladen des Frachtgutes oft gewisse Summen zugezählt wurden. Fast jede der oben angeführten Urkunden bezeugt diese Praxis, aber man könnte die Belege noch weiterführen: In P. Oxy. XLV 3250 (Ox., 63) wird etwa die Hälfte des Frachtlohns im voraus ausgezahlt; in P. Oxy. XLI 2983 (Ox., 2.–3. Jh.) gibt der Befrachter dem Schiffer den Frachtlohn und das Geld für die Zölle mit; in P. Oxy. XLIX 3481 (Ox., 442) bestätigt der Kapitän den Empfang der Ladung, des Frachtlohns und eines Betrages für die Zölle; in P. Oxy. XLIX 3484 (Ox., 27–33) werden 300 Drachmen beim Einladen aus-

⁴⁶⁾ P. Lond. V 1851 (Syene, ?); P. And. VIII 150 (?), 3. Jh.); P. Oxy. III 643 (Ox., 2. Jh.).

gebündelt, während der Rest erst im Zielhafen zu bezahlen ist; in P. Oxy. XXXIV 2732 (Ox., 6. Jh.) erklärt sich der künftige Befrachter in einem Geschäftsbrief bereit, den Frachtlohn schon bei der Beladung vollständig zu entrichten⁴⁷⁾. Über den Zahlungsvorgang wird immer eine Quittung ausgestellt, worin der Schiffer den Empfang des Geldes bestätigt. Diese Quittung wird dem Frachtvertrag angehängt oder in einer selbstständigen Urkunde festgehalten.

Es gibt natürlich auch Urkunden, in denen bloß das Einladen einer gewissen Menge Getreides bestätigt wird und vom Frachtlohn keine Rede ist⁴⁸⁾. Hier wurde der Frachtlohn wahrscheinlich erst nach erfolgreich abgeschlossener Transport, *postmerendo*, bezahlt. Aus der Oase Dakleh stammt eine Urkunde aus dem Jahre 331, worin hingegen allein der Empfang des Frachtlohns bestätigt wird (P. Kell. G. 29). Hier kommen als Transportmittel zwar keine Schiffe, sondern nur Kamele in Frage, trotzdem ergänzt das Vertragsformular unsere Palette.

Die *ναυλωτική* vertritt also ein Vereinbarungsmodell, bei dem es nicht selten vorkam, daß der Frachtlohn bereits im voraus bezahlt wurde. Die Vorauszahlung konnte einfache technische Gründe haben: Der Schiffer brauchte am Ausgangshafen Geld, um das Schiff auszurüsten und die Mannschaft zu verpflichten. Hierzu müßte er sonst ein Darlehen aufnehmen. Dogmatisch war die Vorauszahlung zur Begründung eines Transportvertrages nach griechischen Vorstellungen keineswegs notwendig. Die obligatorische Kraft einer Verpflichtung kam zwar nicht schon dadurch zustande, daß der Schuldner seinen Verpflichtungswillen erklärte⁴⁹⁾, sondern durch eine reale Vermögensverschiebung mit Zweckvereinbarung. Beim Transportvertrag lag die volle „Verfügung“ bereits in der Übergabe des Transportgutes. Der *ναυκληρος* haftete nach Maßgabe der dabei getroffenen Zweckvereinbarung. Hatte er zusätzlich noch den Frachtlohn im voraus erhalten, modifizierte dies seine Haftung je nach der beim Verfügbaren eingetretenen Vermögensschädigung (*πλάπη*)⁵⁰⁾. Lediglich einem erst in Zukunft zu erfüllenden Frachtvertrag mußte man, ähnlich einem Lieferungskauf, durch Vorauszahlung verbindliche Kraft geben.

⁴⁷⁾ Ähnlich CPR VIII, Griech. Texte V 34 (Herm., 4. Jh.); CPR XVII A, Griech. Texte XIA 7 I–II (Herm., 317).

⁴⁸⁾ So z. B. CPR VIII, Griech. Texte V 39 (Herm., 4. Jh.); P. Kell. G. 51 (Herm., 320).

⁴⁹⁾ Siehe H. J. Wolff, Die Grundlagen des griechischen Vertragsrechts, SZ 74 (1957) 26–72.

⁵⁰⁾ Wolff, Grundlagen (o. Anm. 49) 63.

III.

Der Vergleich mit den Papyri spricht also dafür, daß die *ναυλωτική* in den Zeilen 9 und 11 von TP 13 als Seefrachtvertrag zu deuten ist. Aus dem Seefrachtvertrag hat Primus dem *ναυκληρος* Menelaos tausend Denare zugezählt, dessen Empfang der Grieche in dem vorliegenden Chirographum bestätigt. Die reichlich belegte Praxis der graeco-ägyptischen Papyri über die Vorauszahlung des Frachtlohns macht es wahrscheinlich, daß die tausend Denare als Frachtlohn (vollständig oder als Teil davon) ausbezahlt worden waren. Diese Lösung erwägt bereits Wolf, jedoch verzichtet er wegen des *ἀποδόσω* darauf: „Da er (Menelaos) verspricht, diese tausend Denare zurückzugeben, kann er sie nicht als Entgelt, als Frachtlohn erhalten haben“⁵¹⁾. In einem Frachtlohn mit Rückzahlungspflicht findet Wolf also einen unlösbaren Widerspruch. Oder ist er lösbar?

Für Wolfs Dilemma bietet Ulpian einen Ausweg: In seinem Kommentar zum prätorischen Edikt bespricht er einen Streit um Frachtlohn, dem eine bis jetzt kaum beachtete Geschäftspraxis zugrunde lag (D. 19, 2, 15, 6, Ulp. 32 ed.):

Item cum quidam nave amissa vecturam, quam pro mutua acceperat, repeteretur, rescriptum est ab Antonino Augusto non immerito procuratorem Caesaris ab eo vecturam repetere, cum munere vehendi functus non sit: quod in omnibus personis similiter observandum est.⁵²⁾

Die *libri ad edictum* des Ulpian umfassen 83 Bücher und folgen meistens konsequent der Ordnung des Edikts des *praetor urbanus*⁵³⁾. Nur in wenigen Titeln entscheidet sich der Jurist für eine abweichende, praktischere Gliederung oder für eingelegte Exkurse. Vor allem bei Reskripten macht er Ausnahmen: Als hochstehender kaiserlicher Beamte (*magister libellorum* und später *praefectus annonae* bzw. *praefectus praetorio*⁵⁴⁾) fühlt er sich veranlaßt, sein Publikum mit der kaiserlichen Rechtsfortbildung vertraut zu machen. Bei manchen wichtigen Reskripten zitiert er den Text wört-

⁵¹⁾ Wolf, Seefrachtvertrag (o. Anm. 1) 34.

⁵²⁾ D. 19, 2, 15, 6: „Ebenso als jemand nach Untergang des Schiffes den Frachtlohn, den er als Darlehen empfangen hatte ... (und vom Vertragspartner) zurückverlangt wurde, wurde von Kaiser Antoninus das Gutachten erteilt, daß der *procurator Caesaris* von jenem den Frachtlohn mit vollem Recht zurückverlangt, da er die Transportleistung nicht erbracht hat. Dies ist hinsichtlich aller Personen in gleicher Weise zu befolgen.“

⁵³⁾ F. Schulz, Geschichte der römischen Rechtswissenschaft, Weimar 1961, 244 f.

⁵⁴⁾ Schulz, Geschichte (o. Anm. 53) 127; W. Kunkel, Herkunft und soziale Stellung der römischen Juristen, Weimar 1952, 245 f.