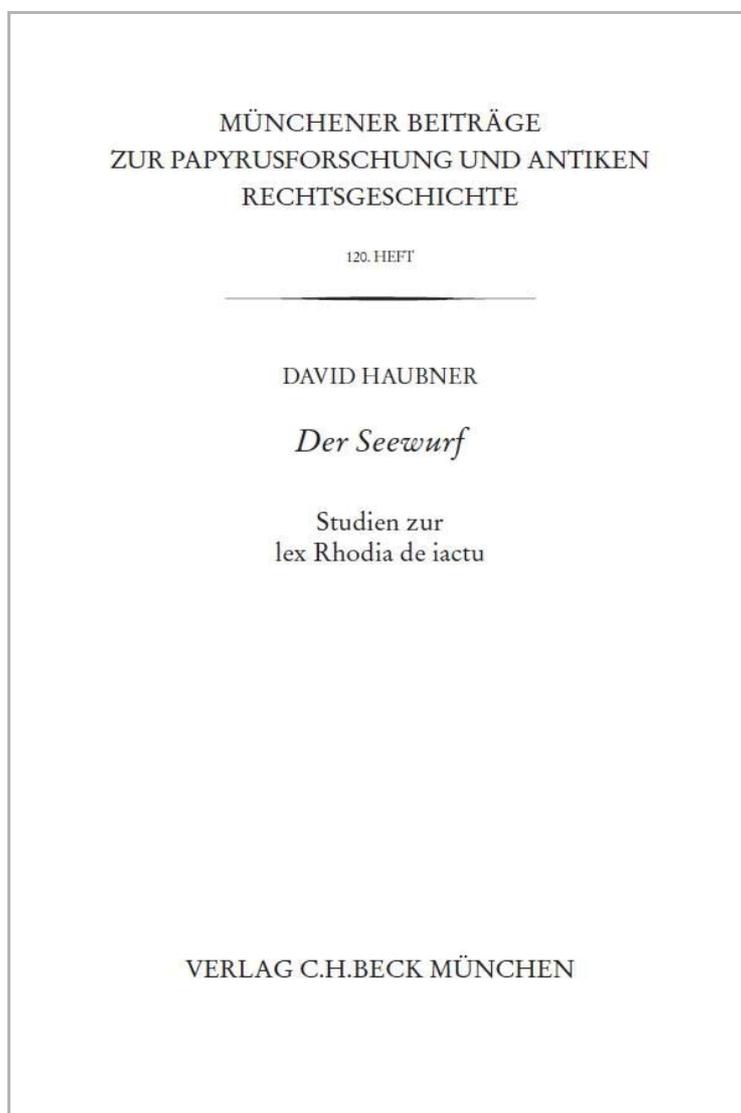


## Unverkäufliche Leseprobe



**David Haubner**  
**Münchener Beiträge zur Papyrusforschung**  
**Heft 120: Der Seewurf**

Studien zur lex Rhodia de iactu

2021. 224 S., mit 2 Abbildungen

ISBN 978-3-406-76471-4

Weitere Informationen finden Sie hier:

<https://www.chbeck.de/31772954>

© Verlag C.H.Beck oHG, München  
Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt.  
Sie können gerne darauf verlinken.

MÜNCHENER BEITRÄGE  
ZUR PAPYRUSFORSCHUNG UND  
ANTIKEN RECHTSGESCHICHTE

BEGRÜNDET VON LEOPOLD WENGER

*In Verbindung mit H. Heinen (†), W. Huß,*

*H.-A. Rupprecht und G. Thür*

*weitergeführt von*

*Alfons Bürge, Dieter Nörr (†) und Gerhard Ries,*

*herausgegeben von*

*Johannes Platschek*

*120. Heft*

*Der Seewurf*

Studien zur  
lex Rhodia de iactu

VON  
DAVID HAUBNER



VERLAG C.H.BECK MÜNCHEN 2021

### **Bibliografische Information der Deutschen Bibliothek**

Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.ddb.de> abrufbar.

© Verlag C.H.Beck oHG, München 2021

Satz: David Haubner

Druck und Bindung: Beltz Grafische Betriebe GmbH, Bad Langensalza

Gedruckt auf alterungsbeständigem, säurefreiem Papier

Printed in Germany

ISSN 0936 3718

ISBN 978 3 406 76471 4



klimateutral produziert

[www.chbeck.de](http://www.chbeck.de)

## INHALTSVERZEICHNIS

I.	Prolog .....	1
II.	Die religiöse Dimension des Seewurfs .....	3
1.	Literarische Quellen zum Seewurf.....	4
2.	Unum pro multis caput: Das Menschenopfer auf See.....	7
III.	Antiker Seehandel.....	10
1.	Bedeutung des römischen Seehandels .....	13
2.	Art des Handels und Handelsrouten .....	17
3.	Beteiligte Akteure: Reeder, Schiffer, Befrachter.....	19
4.	Beschaffenheit der Handelsschiffe.....	26
5.	Häufigkeit von Schiffsbrüchen .....	29
6.	Beschaffenheit der Ladung .....	31
7.	Grund für den Seewurf und dessen Durchführung .....	35
8.	Der antike Taucher.....	39
IV.	Die Genese der <i>lex Rhodia de iactu</i> .....	41
1.	Der griechische Seewurf.....	41
a)	Quellen für die Regelung des Seewurfs in griechischer Zeit .....	44
b)	<i>Lex Rhodia</i> : ein historisches rhodisches Havereirecht?.....	49
2.	Rezeptionsgeschichte in Rom.....	68
a)	Volksrecht und Reichsrecht .....	69
b)	Wie rezeptiv war das römische Recht? .....	73
c)	Rezeptionsvorgang bei der <i>lex Rhodia de iactu</i> .....	76
d)	D. 14.2 – ein merkwürdiger Digestentitel.....	95
V.	Der Inhalt der <i>lex Rhodia de iactu</i> .....	103
1.	Quellenlage zur <i>lex Rhodia de iactu</i> .....	103
2.	Einbettung in das Gefahrtragungs- und Haftungsregime des Seehandels.....	103
a)	<i>Locatio conductio</i> zwischen Befrachtern und Schiffer bzw. Reeder .....	104
b)	Die Haftung des Schiffers und die Gefahrtragung für die Gegenleistung .....	106
3.	Voraussetzungen und Rechtsfolgen des Ausgleichsanspruchs.....	118
a)	Der Grundsatz von D. 14.2.1 (Paul.) .....	118
b)	Wer entschied über den Seewurf? .....	118
c)	Voraussetzungen des Ausgleichsanspruchs.....	124
d)	Rechtsfolge: Die Berechnung des Ausgleichsanspruchs.....	136

*Inhaltsverzeichnis*

e)	Analoge Anwendung auf ähnliche Fallgestaltungen.....	161
VI.	Die Funktion der <i>lex Rhodia de iactu</i> .....	171
1.	Eine Begründung der <i>lex Rhodia de iactu</i> ohne Rückgriff auf den Gedanken der Gefahrgemeinschaft .....	172
2.	Behandlung nach allgemeinen Zivilrechtsgrundsätzen.....	174
3.	Bedeutung der Gefahrgemeinschaft .....	180
VII.	Der jüdische Seewurf.....	184
VIII.	Die <i>Rhodia de iactu</i> als Vorläufer einer Versicherung? .....	190
IX.	Thesen.....	197
	Literaturverzeichnis .....	199

## VORWORT

Die vorliegende Arbeit wurde im Wintersemester 2019/2020 vom Fachbereich Rechtswissenschaft der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg als Dissertation angenommen.

Mein ganz besonderer Dank gilt meinem Doktorvater, Herrn Professor Dr. Hans-Dieter Spengler. Von ihm wurde die Arbeit über die Jahre ihrer Entstehung mit gutem Rat, echtem Interesse und großer Geduld begleitet. Hierfür wie auch für die mir gewährte akademische Freiheit bin ich sehr dankbar. Ich danke Herrn Dr. Dr. Benedikt Forschner und Herrn Dr. Andreas Engel für ihre Unterstützung und wertvolle Diskussionen. Ebenso danke ich meinem ehemaligen Griechischlehrer Herrn Helmut Wagner.

Bei Frau Professor Dr. Dr. h.c. Tiziana J. Chiusi möchte ich mich für die zügige Erstellung des Zweitgutachten bedanken. Herrn Professor Dr. Johannes Platschek und Herrn Professor Dr. Dr. Dr. h.c. Alfons Bürge danke ich für wertvolle Hinweise und die Aufnahme in die Reihe „Münchener Beiträge zur Papyrusforschung und antiken Rechtsgeschichte“.

Ich widme die Arbeit meinen Eltern.

## I. PROLOG

Das Element Roms war das Land. Die Begegnung mit dem Meer und seinem Recht kam spät und infolge sich entwickelnder Handelsbeziehungen. Deren Bedeutung für das römische Recht kann man nicht besser beschreiben als mit den Worten *Jherings*<sup>1</sup>:

Für den Handel mit seiner unaufhaltsam tätigen, expansiven Tendenz ist die auf die Scholle beschränkte Natur des Rechts am fühlbarsten und lästigsten; wie er die Hemmnisse des freien Verkehrs hinwegzuräumen strebt, die die Natur ihm entgegensetzt, so auch die, welche eine beschränkte Rechtsansicht ihm bereitet. Er ist es, der gegenüber der Exklusivität der nationalen Rechtsansicht das kosmopolitische Element im römischen Recht zur Existenz und Ausbildung gebracht hat.

Und um ein besonders kosmopolitisches Element des Seerechts – welches wir seiner Bedeutung entsprechend für die römische Welt mit deren Handelsrecht gleichsetzen können<sup>2</sup> – handelt es sich bei der *lex Rhodia de iactu*. Wir finden ähnliche Regelungen in den unterschiedlichsten Seerechtsordnungen.<sup>3</sup> Der Grundgedanke ist intuitiv einsichtig, *aequissimus*<sup>4</sup> und prägnant von (*Pseudo*-)Paulus in D.14.2.1 zusammengefasst:

---

<sup>1</sup> *Jhering*, Geist des römischen Rechts I, 244. Man mag hierin einen Anklang an *Hegel*, Grundlinien der Philosophie des Rechts, § 247 erkennen: „Wie für das Prinzip des Familienlebens die Erde, fester Grund und Boden, Bedingung ist, so ist für die Industrie das nach außen sie belebende Element das Meer. In der Sucht des Erwerbs, dadurch, dass sie ihn der Gefahr aussetzt, erhebt sie sich zugleich über ihn und versetzt das Festwerden an der Erdscholle und den begrenzten Kreisen des Bürgerlichen Lebens, seine Genüsse und Begierden, mit dem Elemente der Flüssigkeit, der Gefahr und des Untergangs.“

<sup>2</sup> Dazu *Chiusi*, ZRG (RA) 124 (2007), 94, 95 f.; *Földi*, RIDA 48 (2001), 65 ff.

<sup>3</sup> Im gegenwärtigen Recht vergleiche nur § 588 HGB, sowie die York-Antwerp-Rules (YAR) 2004, deren Geltung in der Praxis fast durchgängig vereinbart wird, *Herber*, Seehandelsrecht 2. Aufl., 406.

<sup>4</sup> D. 14.2.2. (Paul). Die Beurteilung dieser und ähnlicher Stellen zum Billigkeitsgehalt der Regelung ist unterschiedlich. Wo *Wieacker*, St. Albertario I 1953, 513, 527 f. die Formulierung einer moralisierenden Gerichtsrhetorik zuschiebt: „Eine starke Prise von diesem schlechten Gewürz enthält der alberne Schlusssatz von D. 14.2.2 pr“, ist sie hingegen für *Kreller*, ZHR 85 (1921), 257, 273 f. „Begründung zentraler Sätze des ganzen Instituts“. Nach den in dieser Arbeit getroffenen Schlussfolgerungen zur Begründung

Lege Rhodia cavetur, ut si levandae navis gratia iactus mercium factus est, omnium contributione sarciatur quod pro omnibus datum est.

Die Lex Rhodia bestimmt, dass dann, wenn zur Leichterung eines Schiffes Waren über Bord geworfen wurden, durch anteilige Beiträge aller ersetzt wird, was für alle aufgeopfert wurde.<sup>5</sup>

Werden also die Waren eines von mehreren Befrachtern eines Schiffes in Seenot geopfert zur Abwendung einer für Schiff und Ladung bestehenden Gefahr, so werden ihm die anderen Befrachter als Profiteure dieses Seewurfes ausgleichspflichtig. Eingedenk des beschriebenen kosmopolitischen Charakters der Regelung des Seewurfs weiten die folgenden Ausführungen den Blick: sie betrachten nicht isoliert die Quellen zum römischen Recht, sondern versuchen dem antiken Seewurf als rechtlichem Phänomen in noch älteren Rechtsordnungen nachzuspüren, wobei sich hinsichtlich dessen Ursprungs zu Meer dem Senkblei unserer Nachforschung nur Scheinhalte bieten<sup>6</sup> und dessen Spur zu Land den Karawanen folgt<sup>7</sup> um sich dann im Wüstensands Mesopotamiens zu verlieren. Mit Rücksicht auf die vorhandenen Quellen wird hierfür im Folgenden besonders das griechische Recht als Vorläufer der römischen Regelung in den Blick genommen. Zum Ende der Arbeit soll die Perspektive noch einmal erweitert werden, und auch jüdische Rechtsquellen im Hinblick auf die Frage nach einer mediterranen Seewurfs-κοινή befragt werden.

Die *lex Rhodia de iactu* ist in der Literatur beileibe nicht unbeachtet geblieben.<sup>8</sup> Was jedoch aussteht und welches Ziel mit der vorliegenden Arbeit verfolgt werden

---

und Funktion der *lex Rhodia de iactu* sind wir geneigt, *Wieacker* hier vollständig recht zu geben.

<sup>5</sup> Behrends u.a. (Hrsg.), *Corpus Iuris Civilis* III, 206.

<sup>6</sup> *Mann*, Joseph und seine Brüder, *Die Geschichten Jaakobs*, Vorspiel: Höllenfahrt, 1.

<sup>7</sup> Siehe hierzu Baraita bTBQ, 116b; Übersetzung *Goldschmidt*, *Der babylonische Talmud*, VII, 408.: „Die Rabbanan lehrten: Wenn eine Karawane der Wüste reist und eine Räuberbande sie überfällt und sie ausplündern will, so rechne man nach dem Vermögen und nicht nach den Seelen; mieten sie einen Führer, der sie führt, so rechne man nach den Seelen, doch ändere man nicht vom Brauche der Eseltreiber.“

<sup>8</sup> Bis heute findet sich die ausführlichste und tiefeschürfendste Auseinandersetzung mit dem Institut bei *Kreller*, ZHR 85 (1921), 257 ff. Insbesondere die Behandlung im Rahmen von Festschriftbeiträgen ist Legion, siehe *Honsell*, FS Waldstein 1993, 141 ff.; *Kovács*, FS Zlinszky 1998, 171 ff.; *Krampe*, FS *Knütel* 2009, 585 ff.; *Schanbacher*, FS Laufs 2006, 257 ff.; *Ullmann*, FS Piper 1996, 1049 ff.; *von Vitzthum*, FS Steinberger 2002, 351 ff.; *Wesener*, FS Bärmann, 1975, 31 ff.; *Wieacker*, St. Albertario I 1953, 513 ff. Zu erwähnen sind aus dem deutschen älteren Schrifttum insbesondere *Goldschmidt*, *Lex Rhodia und Agermanament*, 35 ZHR 1888, 37 ff.; *Heck*, Zwei Beiträge zur Geschichte der großen Haverei sowie *Seeliger*, *Der „Erfolg“ als Voraussetzung der*

soll, ist eine monographische Darstellung derselben unter Berücksichtigung archäologischer und wirtschaftsgeschichtlicher Erkenntnisse.<sup>9</sup> Das Institut soll in seiner Einbettung in die rechtlichen und wirtschaftlichen Verhältnisse des römischen Seehandels gezeigt werden, sowie im Verhältnis zum griechischen Recht<sup>10</sup> und anderen mediterranen Rechtsordnungen. Hierbei soll insbesondere die Rezeption der *lex Rhodia de iactu* im römischen Recht beleuchtet werden. Weiterhin soll ein besonderes Augenmerk auf die bislang unterbelichteten Fragen der tatsächlichen Umsetzung des Seewurfs und des Ausgleichsanspruchs gerichtet werden unter Berücksichtigung nautischer Erkenntnisse. In dogmatischer Hinsicht wollen wir den Solidargedanken als Begründung des Ausgleichs einer kritischen Würdigung unterziehen.

## II. DIE RELIGIÖSE DIMENSION DES SEEWURFS

Das ambivalente Verhältnis der antiken Völker zum Meer, die Begegnung mit welchem immer elementar-religiöser Art<sup>11</sup> gewesen ist, prägte natürlich auch die Sicht auf den Seewurf, welcher in einem engen Bezug zur Opfergabe steht. Dies zeigen die literarischen Behandlungen des Themas, die in ihrer Vielzahl den Seewurf als geradezu natürlichen Begleiter des Sturms erscheinen lassen.<sup>12</sup> Und wenn

---

großen Haverei. Aus dem französischsprachigen Schrifttum neben den überholten Ausführungen *Gothofredus*, *De dominio maris*, insbesondere *Rougé*, *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire Romain* sowie *Chevreau*, TR 73 (2005), 67 ff. Aus dem italienischen Schrifttum *de Martino*, *Lex Rhodia*, 72 ff., *De Robertis*, *Lex Rhodia*, 309 ff. und *Purpura*, APal 38 (1985), 271 ff. Aus dem englischsprachigen Schrifttum muss insbesondere *Atkinson*, IURA 25 (1974), 46 ff., Erwähnung finden und aus dem polnischen die Studie von *Plodzien*, *Lex Rhodia de iactu*.

<sup>9</sup> Beispielsweise ist eine 1995 im Hafenbecken von Rhodos gefundene Stele, deren Inschrift mit D. 14.2.1 (Paul.) fast identisch ist zu berücksichtigen, hierzu S. 91.

<sup>10</sup> Die Beleuchtung des Rezeptionsvorgangs aus dem griechischen Recht unter Berücksichtigung verwandter Rechtsinstitute wie insbesondere des Seedarlehens wurde auch von *Kreller*, ZHR 85 (1921), 257, 366 f. als Forschungsauftrag zukünftigen Generationen überlassen.

<sup>11</sup> *Wachsmuth*, ΠΟΜΠΙΜΟΣ Ο ΔΑΙΜΟΝ, 203, welches Werk gleichzeitig die bis heute vollständigste Darstellung der religiösen Dimension der Schifffahrt enthält.

<sup>12</sup> Weitere Literaturstellen, die, allerdings ohne religiöse Konnotationen, den Seewurf für die Antike belegen, sind beispielsweise Pol., Hist., I, 39, 4 als Beispiel für einen vollständigen (πάντα τὰ βάρη) Seewurf nach Auflaufen des Schiffes, weiterhin Ios., bell.Iud., I 14, 3.

man noch heute von der Aufopferung<sup>13</sup> spricht, ist die Verbindung zum Gedanken an das religiöse Opfer nicht weit. Diese religiösen Konnotationen werden von einer wirtschaftsgeschichtlich und rechtlich angelegten Untersuchung des Seewurfs wie der vorliegenden naturgemäß nicht erfasst. Angesichts der tief empfundenen Verbindung von Seewurf und religiösem Opfer in der Welt der Antike hieße dies jedoch, einen wichtigen Aspekt auszublenden. Es soll deshalb als literarisches Panoptikum vorangeschickt auch diese Verbindung beleuchtet werden:

## 1. LITERARISCHE QUELLEN ZUM SEEWURF

Dass der Schiffswurf nicht als bloß nautischer Vorgang verstanden wurde, verdeutlicht die Sturmdarstellung im Roman *Leukippe und Kleitophon* von Achilleus Tatios. Es wird alles an Ware über Bord geworfen, doch der Sturm lässt sich hierdurch nicht besänftigen<sup>14</sup>:

Καὶ ὁ κυβερνήτης ἐκέλευε ρίπτειν τὸν φόρτον: διάκρισις δ' οὐκ ἦν ἀργύρου καὶ χρυσοῦ πρὸς ἄλλο τι τῶν εὐτελῶν, ἀλλὰ πάνθ' ὁμοίως ἠκοντίζομεν ἔξω τῆς νεώς: πολλοὶ δὲ καὶ τῶν ἐμπόρων αὐτοὶ τῶν οἰκειῶν λαμβάνοντες, ἐν οἷς εἶχον τὰς ἐλπίδας, ἐώθουν ἐπειγόμενοι. Καὶ ἦν ἤδη ἡ ναῦς τῶν ἐπίπλων γυμνή: ὁ δὲ χειμῶν οὐκ ἐσπένδετο.

Nun befahl der Steuermann/Kapitän, die Ladung (über Bord) zu werfen. Da gab es keine Unterscheidung von Gold und Silber von anderen weniger wertvollen Dingen, sondern wir schleuderten alles gleichermaßen aus dem Schiff; viele der Kaufleute legten selbst Hand an ihren Besitz und stießen ihn hastig fort. Da war das Schiff schon aller Güter entblößt, der Sturm aber ließ sich nicht besänftigen.

Der Seewurf soll also nicht in einem rational nautischen Sinne der Ertüchtigung des Schiffes dienen, sondern unmittelbar auf den Sturm einwirken, ihn besänftigen. Das Erfordernis einer Besänftigung ergibt sich aus der Vorstellung eines *mare provocatum*<sup>15</sup>; in der Überwindung der Bindung des Menschen an das Land und damit der Schifffahrt liegt bereits *Hybris*<sup>16</sup>, das Meer wird in seiner heiligen Reinheit verletzt und muss durch ein Ablösungs- bzw. Versöhnungsoffer besänftigt

<sup>13</sup> Den Aspekt der Aufopferung beim Seewurf betonend *Honsell*, FS Waldstein 1993, 141.

<sup>14</sup> Ach. Tat., III 2, 9. Übersetzung nach *Börstinghaus*, Sturmfahrt und Schiffbruch, 102.

<sup>15</sup> Sen., Med., 616.

<sup>16</sup> *Wachsmuth*, ΠΟΜΠΙΜΟΣ Ο ΔΑΙΜΟΝ, 226. *Wachsmuth* geht hier allerdings von einem überholten *Hybris*-Begriff aus, der diesen mit einer Selbstüberhebung des Menschen

werden.<sup>17</sup> Gleichzeitig ist nach antiker Vorstellung ein Schiffsbruch eng verbunden mit menschlicher Schuld oder Unreinheit, die ebenfalls nach einer Opferung verlangt.<sup>18</sup> Diese Vorstellung und die objektiv hohen Verlustraten der antiken Seefahrt führten zu einem ständigen Gefühl der Bedrohung auf hoher See: Das antike Meer wird als *pelagus naufragiosus*<sup>19</sup> verstanden, der Seemann, *als socius mortis* von diesem nur durch das „vier oder sieben Finger breite Holz“ der Bordwand getrennt.<sup>20</sup> Der Tod auf See galt in der Antike überdies als besonders schändlich, da keine Bestattung möglich war; so nennt Tacitus ihn das *inglorium exitium* im Gegensatz zur *honesta mors* an Land.<sup>21</sup> Angesichts dessen nimmt es wenig Wunder, dass der antike Seefahrer im Angesicht des Sturms zu apotropäischen Sakralhandlungen griff, wie dem Haaropfer als stellvertretendem Selbstopfer.<sup>22</sup>

Aischylos gebraucht an mehreren Stellen das Bild des Seewurfs. In *Agamemnon* vergleicht er das Haus Agamemnons mit einem überladenen Schiff, das Teil der Ware über Bord werfen muss, um nicht auf Grund aufzulaufen.<sup>23</sup> Positiv gewendet taucht dieses Bild wieder in *Sieben gegen Theben* auf: wenn das Vermögen der Händler zu groß geworden ist, muss es über Bord geworfen werden.<sup>24</sup> In beiden Tragödien scheint eine alte Verbindung von Seewurf und Opfer noch lebendig zu

---

gegenüber den Göttern gleichsetzt. Nach mittlerweile etablierter Meinung ist das griechische Konzept der *Hybris* im Kontext der griechischen Schamkultur – hierzu *Dodds, The Greeks and the Irrational* – als aktive Handlung zu verstehen, die bei jemand anderem Scham auslöst. Grundlegend hierzu und zur daraus folgenden Einheit von juristischem und religiösem *Hybris*-Begriff *Fisher, Hybris*.

<sup>17</sup> Beispiel hierfür bei Apoll. Rhod., *Argon. I*, 1093-1095. Siehe auch *Wachsmuth, ΠΟΜΠΙΜΟΣ Ο ΔΑΙΜΟΝ*, 310, nach welchem das Ablösungsopfer vom περίφημα, dem Reinigungsoffer, differenziert werden muss und welches im Zusammenhang mit dem sogleich behandelten Menschenopfer auf See relevant werden wird.

<sup>18</sup> *Wachsmuth, ΠΟΜΠΙΜΟΣ Ο ΔΑΙΜΟΝ*, 310 f.

<sup>19</sup> *Sidon., epist., IV*, 12.1.

<sup>20</sup> *Iuv., XII*, 58-59: *digitis a morte remotus quattuor aut septem*; der Topos der handgreiflichen Todesnähe des Seemanns geht zurück auf *Hom., Il.*, 15.624-628 und *Arat., Phaenomena*, 299: ὀλίγον δὲ διὰ ξύλον ἄϊδ' ἐρύκει. Ein ähnlicher Gedanke findet sich auch bei *Sen., Med.*, 305-308: *dubioque secans aequora cursu potuit tenui fidere lingo inter vitae mortisque vias nimium gracili limite ducto*.

<sup>21</sup> *Tac. Agr., ann. I*, 70.

<sup>22</sup> Zu dem Haaropfer vergleiche *Iuv. XII*, 81; Siehe allgemein zu antiken Sakralhandlungen bei Seereisen die umfassende und noch immer aktuelle Darstellung von *Wachsmuth, ΠΟΜΠΙΜΟΣ Ο ΔΑΙΜΟΝ*.

<sup>23</sup> *Aischyl., Ag.*, 1005 f.

<sup>24</sup> *Aischyl., Hept.*, 769 f.

sein. Ganz deutlich wird die Verbindung in einem Komödienfragment des Diphilos von Sinope, in dem das Dankesopfer nach überstandener Seesturm mit dem Opfer an Schiffsausrüstung und Ladung kontrastiert wird.<sup>25</sup>

Der bekannteste Nachweis eines Seewurfs findet sich in der Apostelgeschichte: Bei der Überfahrt des Paulus nach Rom erleidet er einen Schiffsbruch. Diesem gehen dramatische Rettungsversuche der Mannschaft voraus<sup>26</sup>:

συναρπασθέντος δὲ τοῦ πλοίου  
καὶ μὴ δυναμένου ἀντοφθαλμεῖν  
τῷ ἀνέμῳ ἐπιδόντες ἐφερόμεθα.  
νησίον δὲ τι ὑποδραμόντες  
καλούμενον Κλαύδην μόλις  
ἰσχύσαμεν περικρατεῖς γενέσθαι  
τῆς σκάφης, ἣν ἄραντες βοηθείας  
ἐχρῶντο ὑποζωννύντες τὸ πλοῖον.  
φοβούμενοί τε μὴ εἰς τὴν Σύρτιν  
ἐκπέσωσι, χαλάσαντες τὸ σκεῦος  
οὕτως ἐφέροντο. σφοδρῶς δὲ  
χειμαζομένων ἡμῶν τῇ ἐξῆς  
ἐκβολὴν ἐποιοῦντο καὶ τῇ τρίτῃ  
αὐτόχειρες τὴν σκευὴν τοῦ  
πλοίου ἐρρίψαμεν [...]   
κορεσθέντες δὲ τροφῆς ἐκούφιζον  
τὸ πλοῖον ἐκβαλλόμενοι τὸν σῖτον  
εἰς τὴν θάλασσαν.

Das Schiff wurde mitgerissen, und weil es nicht mehr gegen den Wind gedreht werden konnte, gaben wir auf und ließen uns treiben. Während wir unter einer kleinen Insel namens Kauda hinführen, konnten wir das Beiboot nur mit Mühe in die Gewalt bekommen. Die Matrosen hoben es hoch, dann sicherten sie das Schiff, indem sie Taue darum herumspannten. Weil sie fürchteten, in die Syrte zu geraten, ließen sie den Treibanker hinab und trieben dahin. Da wir vom Sturm hart bedrängt wurden, erleichterten sie am nächsten Tag das Schiff, und am dritten Tag warfen sie eigenhändig die Schiffsausrüstung über Bord. Nachdem sie sich satt gegessen hatten, warfen sie das Getreide ins Meer, um das Schiff zu erleichtern

Nachdem die übrigen nautischen Maßnahmen, wie das Anbringen von Strecktauen und die Verwendung eines Treibankers<sup>27</sup> nicht genügten, erfolgt also ein dreifacher Seewurf. Zunächst wurde in einer nicht näher spezifizierten ἐκβολή die Ladung – mutmaßlich Getreide - geleichtert. In einem weiteren verzweifelten Versuch den Schiffsbruch abzuwenden wurde die Schiffsausrüstung – σκευή – über

<sup>25</sup> Die Stelle aus Diphilos von Sinope, Zographos (Der Maler), wird ausführlich unten S. 47 ff. auf seine Aussagekraft zum griechischen Havereirecht befragt.

<sup>26</sup> Apostelgeschichte, 27, 15-19, 38 – Einheitsübersetzung.

<sup>27</sup> Ob mit χαλάσαντες τὸ σκεῦος tatsächlich das Setzen eines Treibankers gemeint ist, ist umstritten, insbesondere da dessen Wirksamkeit bei einem Schiff der Größe des von Paulus befahrenen Getreidefrachters bezweifelt wird, hierzu ausführlich *Börstinghaus*, *Sturmfahrt und Schiffsbruch*, 368 ff.

Bord geworfen. Nach 14 Tagen im Sturm wurde dann auch noch das restliche Getreide über Bord geworfen, bevor das Schiff vor Malta auf eine Sandbank lief. Auch wenn in dieser christlichen Quelle der Aspekt des Opfers nicht im Vordergrund steht, sprechen sprachliche Gründe für eine bewusste Bezugnahme auf die Leichterung in Jona, 1:5a, die dem Opfer des Jona unmittelbar vorausgeht.<sup>28</sup>

Viel nüchterner wird der Seewurf von Lukian gesehen; er erscheint als typische, parataktisch eingeführte Begleiterscheinung des Sturms nebst zerbrochenem Steuerruder und zertrümmerten Mast<sup>29</sup>:

οὐ παρέργως οὖν οὐδὲ ἀμελῶς  
ἐπήκουον αὐτῶν καθάπερ  
ναυαγίαν τινὰ καὶ σωτηρίαν  
αὐτῶν παράλογον διηγουμένων,  
οἷοι εἰσιν οἱ πρὸς τοῖς ἱεροῖς  
ἐξυρημένοι τὰς κεφαλὰς συνάμα  
πολλοὶ τὰς τρικυμίας καὶ ζάλας καὶ  
ἀκρωτήρια καὶ ἐκβολὰς καὶ ἰστοῦ  
κλάσεις καὶ πηδαλίων  
ἀποκαυλίσεις διεξιόντες;

Interessiert und keineswegs nachlässig hörte ich ihnen zu, als ob sie von einem Schiffbruch erzählten und ihrer ganz unverhofften Rettung, ganz so wie diejenigen, die bei den Heiligtümern mit gescho-renem Kopf in Mengen zusammen sitzen und die riesigen Wogen durchgehen, die Stürme, Felsenküsten, Leichterungen, die gebrochenen Mastbäume und abgehaue-nen Ruderwerke.

## 2. UNUM PRO MULTIS CAPUT: DAS MENSCHENOPFER AUF SEE

Schon bei Herodot finden wir eine bemerkenswerte Darstellung eines – zudem freiwilligen - Menschenopfers auf See.<sup>30</sup> Diese Stelle ist jedoch insoweit untypisch, als hier mit der tatsächlichen Leichterung des Schiffes argumentiert wird.

<sup>28</sup> *Börstinghaus*, *Sturmfahrt und Schiffbruch*, 375 f.

<sup>29</sup> Lukian, *de merc.*, 376. Übersetzung nach *Börstinghaus*, *Sturmfahrt und Schiffbruch*, 171.

<sup>30</sup> Hdt., VIII, 118, 3-4: καὶ τὸν εἶπαι ‘δέσποτα, οὐκ ἔστι οὐδεμία, εἰ μὴ τούτων ἀπαλλαγὴ τις γένηται τῶν πολλῶν ἐπιβατέων. ’ καὶ Ξέρξην λέγεται ἀκούσαντα ταῦτα εἰπεῖν ‘ἄνδρες Πέρσαι, νῦν τις διαδεξάτω ὑμέων βασιλέος κηδόμενος: ἐν ὑμῖν γὰρ οἶκε εἶναι ἐμοὶ ἡ σωτηρίη.’ τὸν μὲν ταῦτα λέγειν, τοὺς δὲ προσκυνέοντας ἐκπηδᾶν ἐς τὴν θάλασσαν, καὶ τὴν νέα ἐπικουφισθεῖσαν οὕτω δὴ ἀποσωθῆναι ἐς τὴν Ἀσίην. ὡς δὲ ἐκβῆναι τάχιστα ἐς γῆν τὸν Ξέρξην, ποιῆσαι τοιόνδε: ὅτι μὲν ἔσωσε βασιλέος τὴν ψυχὴν, δωρήσασθαι χρυσῆν στεφάνην τὸν κυβερνήτην, ὅτι δὲ Περσέων πολλοὺς ἀπώλεσε, ἀποταμεῖν τὴν κεφαλὴν αὐτοῦ. Xerxes also leichterte das Schiff, indem er die Perser – auf den Rat des Kapitäns hin - bat, zugunsten ihres Königs von Bord zu

Das Menschenopfer war natürlich zuvörderst religiös motiviert. Für die römische Antike ist es am engsten mit der Figur des Palinurus in Vergils Aeneis verknüpft,<sup>31</sup> der „*unum pro multis caput*“ von Neptun als Opfer behalten wird. Sehr häufig taucht auch der Gedanke einer schicksalhaften Verbindung der äußeren Gefahren der Seefahrt mit der Schuld eines Mitreisenden auf.<sup>32</sup> Beispielhaft dafür steht bis heute im allgemeinen Bewusstsein die Opferung des Jona.<sup>33</sup> Die antiken Belegstellen zeigen, dass der „*human jettison*“<sup>34</sup> eher als moralisches denn rechtliches Problem gesehen wurde. Cicero behandelt in *de officiis* den Fall, ob eher ein wertvolles Pferd oder ein Sklave geworfen werden solle.<sup>35</sup> Ob dies auf tatsächlichen Gegebenheiten basiert, in denen Sklaven über Bord geworfen wurden ist nicht überliefert.<sup>36</sup> Die literarischen Überlieferungen zum *human jettison*

---

springen. Xerxes dankte dem Kapitän diesen Rat schlecht: Zwar schenkte er ihm eine goldene Krone dafür, das Leben des Königs gerettet zu haben; köpfte ihn jedoch danach, da er den Tod so vieler Perser zu verantworten habe. Herodot selbst glaubt diese Geschichte jedoch nicht, VIII, 119,1: Xerxes hätte in dieser Situation nach seiner Ansicht nicht Perser von Deck springen lassen, sondern die phönizischen Ruderer.

<sup>31</sup> Palinurus ist der Steuermann des Aeneas. Neptun verspricht Venus, der Mutter des Aeneas, dessen Schiff heil ankommen zu lassen, mit der Ausnahme eines Mitreisenden: V, 815: *unum pro multis dabitur caput*. Die Aeneis illustriert auch anschaulich, dass der Tod zur See als besonders grausam empfunden wurde. Verg., Aen., V, 871: „*nudus in ignota, Palinure, iacebis harena*“. Grund hierfür war die fehlende Erdbestattung, welche Voraussetzung war, um durch Charon über den Kokytos übergesetzt werden und im Hades Ruhe finden können, Verg., Aen., VI 327 f: *nec ripas datur horrendas et rauca fluenta transportare prius, quam sedibus ossa quierunt*.

<sup>32</sup> Die positive Wendung dieses Gedankens ist der göttliche Schutz eines der Mitreisenden, der jedes Unglück abwenden wird. Exemplarisch steht Caesars Selbstüberhebung, überliefert in Plut., Caes. 38.3. Zu weiteren literarischen Belegen für die Verbindung einer schuldbeladenen Person an Bord mit Seestürmen, *Börstinghaus*, Sturmfahrt und Schiffbruch, 194 ff.

<sup>33</sup> Jona, 1:12: „*Er sprach zu ihnen: Nehmt mich und werft mich ins Meer, so wird euch das Meer still werden. Denn ich weiß, daß solch groß Ungewitter über euch kommt um meinetwillen.*“ Hierbei handelt es sich folglich, um die Klassifizierung von Wachsmuth, ΠΟΜΠΙΜΟΣ Ο ΔΑΙΜΟΝ, 310 zu gebrauchen, um ein Reinigungsopfer, περίψημα. Die Jona-Stelle ist auch dergestalt aufschlussreich, als die Schiffsleute vor dem Wurf des Jonas nach 1:5a „*das Gerät, das im Schiff war, ins Meer [warfen], daß es leichter würde.*“ Es spricht vieles dafür, dass es sich dabei um einen Seewurf im technischen Sinne handelte, da ein Vergleich mit Paulus' Apostelgeschichte und den Digesten, bspw. D. 14.2.5.1 (Herm.) zeigt, dass das Überbordwerfen von Geräten, also Takelage oder Masten problemlos als ἐκβολή gewertet wurde.

<sup>34</sup> Begriff nach *Constable*, JMH 20 (1994), 207, 208.

<sup>35</sup> Cic., off. 3,23,89.

<sup>36</sup> In diesem Sinne aber *Aubert*, *The Republican Economy and Roman Law*, 167, 182. Man wird demgegenüber jedoch den rhetorischen Kontext des Gesagten zu beachten haben,

zeigen, dass es hierbei immer um ein sakrales Opfer ging und keine nautischen Fragen im Vordergrund standen. Und dass zu den blutigen Opfern<sup>37</sup> auf See ursprünglich auch das Menschenopfer gehörte, ergibt sich aus zahlreichen Quellen.<sup>38</sup> Eine ausführliche Diskussion des *human jettison* findet sich im Übrigen bei den islamischen Juristen des Mittelalters, und wird von ihnen mehrheitlich abgelehnt, teilweise unter der Voraussetzung einer Losziehung aber auch erlaubt.<sup>39</sup>

---

insbesondere die Referenz auf das Werk des Philosophen Hekaton von Rhodos, wie *Aubert* selbst anderweitig konzidiert, *Aubert*, *Dealing with the abyss*, 157, 162.

<sup>37</sup> Einteilung in blutige und unblutige Opferhandlungen nach *Wachsmuth*, ΠΟΜΠΙΜΟΣ Ο ΔΑΙΜΟΝ, 116 ff. Dieser weist darauf hin, dass nach antiker Vorstellung diese Einteilung nur bedingt sinnvoll ist, da auch bei der Opferung von Lebewesen neben dem Einströmenlassen von Blut ins Meer, der σφαγια, auch noch das Versenkungsoffer des ganzen lebendigen Opfers ins Wasser vorkam, *Wachsmuth*, ΠΟΜΠΙΜΟΣ Ο ΔΑΙΜΟΝ, 119 Fn. 189.

<sup>38</sup> *Wachsmuth*, ΠΟΜΠΙΜΟΣ Ο ΔΑΙΜΟΝ, 119 ff. mit reichen Quellenangaben sowie *Wilde*, *Theseus und der Meeressprung*, Festschrift Benndorf, 13, 16. Allgemein zum Menschenopfer in antiken Quellen vergleiche die Opferung der Iphigenie in Aulis und der Polyxena bei Troja.

<sup>39</sup> *Khalilieh*, *Admiralty and Maritime Laws in the Mediterranean Sea*, 174 ff.

## III. ANTIKER SEEHANDEL

„Denn die Geschichte des Handelsrechts<sup>40</sup> ist, wie alle Rechtsgeschichte nur im Zusammenhange der allgemeinen Kulturgeschichte, insbesondere der Wirtschaftsgeschichte, [...] richtig zu erfassen.“<sup>41</sup>

Seehandel im weitesten Sinne als Austausch von Gütern war immer Bestandteil der mediterranen Kultur.<sup>42</sup> Es ist das Verdienst von *Horden* und *Purcell*, herausgearbeitet zu haben, dass dieser Umstand insbesondere auf der geomorphologischen und klimatischen Kleinräumigkeit des Mittelmeerraums beruht.<sup>43</sup> Diese Kleinräumigkeit machte den Austausch zwischen verschiedenen Regionen, welche in ihrer

---

<sup>40</sup> Inwieweit es in Rom ein eigenständiges Handelsrecht gab, ist umstritten. Unzweifelhaft waren jedoch Institute wie die *lex Rhodia de iactu*, die *actio exercitoria* oder das *fenus nauticum* auf die Bedürfnisse des Handelsverkehrs zugeschnitten, so dass die Frage keine praktische Relevanz hat, vielmehr „Definitionsspiel“ ist, so pointiert *Chiusi*, ZRG (RA) 124 (2007), 94, 96. Weitergehend zu der Frage *Chiusi*, FS Labruna 2007, 1025 ff.

<sup>41</sup> *Goldschmidt*, Universalgeschichte, 15. Darauf, dass insbesondere die Ausbildung des Seerechts und die getroffene Risikoverteilung von der wirtschaftlichen Ausgestaltung des Seehandels abhängen, macht *Landwehr*, FS Kroeschell 1997, 595 aufmerksam. Der Eigenseehandel, bei dem Schiffseigentümer und Händler in Personalunion zusammen treffen, erfordert weder ein Institut des Seedarlehens noch eine Regelung des Ausgleichsanspruchs beim Seewurf.

<sup>42</sup> Eindrücklicher Beleg für den Umfang des mediterranen Seehandels bereits in der Bronzezeit ist das Wrack von Uluburun, ein überseetaugliches Handelsschiff, das unterschiedliche Waren (von wertvollen Kupfer- und Zinnplatten über Elfenbein bis zu gewöhnlicher Töpferware) aus den verschiedensten Regionen des östlichen Mittelmeerraums geladen hatte, dazu *Tartaron*, *Maritime Networks in the Mycenaean World*, 25 f. Die Geschichte der Seefahrt reicht im Mittelmeer noch weiter zurück: Nach neueren archäologischen Erkenntnissen benutzte bereits der *homo neanderthalensis* in der Steinzeit im Mittelmeer Schiffe und besiedelte unter anderem Kreta.

<sup>43</sup> *Horden/Purcell*, *The Corrupting Sea*. Sie warnen gleichzeitig davor, diesen Austausch als Grundkonstituente mediterranen Wirtschaftslebens als Handel zu bezeichnen, 365: „it would be misleading to give names such as trade or commerce to much of the basic redistribution which is entailed by the fragmented Mediterranean landscape“. Diese neue, mittlerweile etablierte Ansicht steht diametral entgegen zur vorherigen, die aus der noch gering entwickelten Wirtschaft der Antike – insbesondere angesichts fehlender Arbeitsteilung – auch auf einen geringen Handel geschlossen hat. Paradigmatisch fasst diese nunmehr überholte und insbesondere auf die Arbeiten von *Finley* und *Jones* zurückgehende Ansicht *Greene*, *The Archaeology of the Roman Economy*, 14 zusammen: „interregional trade was small in volume because of poor transport and the lack of specialisation resulting from the uniform farming conditions which existed around the Mediterranean. Because there was no mass-market, the small amount of long-distance trade that did exist was restricted to luxuries.“

Güterproduktion unterschiedlichen Risiken ausgesetzt waren, zu einer Überlebensnotwendigkeit.<sup>44</sup> Gleichzeitig ermöglichte diese Kleinräumigkeit auch einen gewinnbringenden Austausch ohne professionalisierte, arbeitsteilige Vorgehensweise durch Küstenseefahrt (Kabotage).<sup>45</sup> Auch der Umstand, dass der Seehandel gegenüber dem Landhandel dominierte, erklärt sich aus der Kleinräumigkeit der mediterranen Gebiete. Sie ist nämlich insbesondere auf das Vorhandensein von Gebirgszügen zurückzuführen, welche den Landweg schwierig macht.<sup>46</sup> Inwieweit dieser unorganisierte und kleinräumige Seehandel auch noch in römischer Zeit eine Rolle spielte oder vielmehr etablierte und professionell betriebene Handelsrouten unter staatlicher Aufsicht dominierten, ist umstritten und wird von uns im Folgenden behandelt.<sup>47</sup>

- 
- <sup>44</sup> Hierbei ist insbesondere zu beachten, wie wenig ertragsreich und wetterabhängig die Landwirtschaft war. So wird – mit der Ausnahme besonders wertvoller Anbauflächen wie dem *Val di Chiana* in Etrurien – mit einer höchstens sechsfachen Ausbeute der Getreideernte auf den kalkigen Böden des mediterranen Raums gerechnet. Gleichzeitig benötigt Getreide mindestens 400 mm Niederschlag pro Jahr, welche gleichfalls aufgrund der Trockenheit alles andere als selbstverständlich sind. Hierzu und zur Bedeutung von Getreide für die Ernährung im antiken mediterranen Raum *Rickman, The Grain Trade under the Roman Empire*, 261, 262, der Getreide als „*mainstay of life throughout the Mediterranean in antiquity*“ bezeichnet und als Beleg die Getreiderationen - *frumentationes* - für erwachsene männliche Bürger in der späten Republik heranzieht, die der heute empfohlenen täglichen Kalorienmenge von 3.300 Kalorien entsprachen.
- <sup>45</sup> *Horden/Purcell, The Corrupting Sea*, 365: „*The short hops and unpredictable experiences of cabotage are [...] the basic modality for all movements of goods and peoples in the Mediterranean before the age of steam. They united diplomats, warriors, pirates, pilgrims and traders in cargoes of all kinds, high- and low-value. They encourage us to take a synoptic view of these movements, one which has more to learn from economic anthropology than from the more restricted subject matter of classic economic history with its preoccupation with prices, markets and economic laws. The interplay of status and the movements of people are as important to this network of contacts as the sale of commodities. Gift and theft take their place beside barter, loan and purchase. Violent and irregular movements of people or materials must be included in this history as much as the tidier world of (more-or-less) legally regulated commerce*“.
- <sup>46</sup> Paradebeispiel für das zerklüftete mediterrane Terrain ist sicherlich Griechenland. *Schuster, Das Seedarlehen in den Gerichtsreden des Demosthenes*, 179 Fn. 12 weist auf die Ausnahme des Fernhandels mit Arabien und Indien hin, welcher zunächst auf Landrouten erfolgte. Erst mit der Entdeckung einer direkten Seeroute von Ägypten nach Indien verlagerte sich der Handel zur See.
- <sup>47</sup> Für die erste Ansicht siehe *Horden/Purcell, The Corrupting Sea*, 366. Den Einfluss des Staates auf die Handelsentwicklung betonen hingegen *Hopkins, JRS 70* (1980), 101 ff., *Scheidel, A comparative perspective on the determinants of the scale and productivity of maritime trade in the Roman Mediterranean*, *Arnaud, Ancient Sailing Routes and Trade Patterns*, 61.

Generell gilt für den antiken Handel, dass der Staat an diesem ein vitales Interesse hatte, was sich in rechtlicher Hinsicht, wie wir sehen werden, in einer Art Regulierungswettbewerb niederschlug. Hauptgrund hierfür war die wichtige Rolle, die die Hafenzölle – ἔλλιμένιον<sup>48</sup> und τέλη ἐμπορικά in griechischer, bzw. *portoria* in römischer Zeit, für den Staatshaushalt spielten. Für die griechische Zeit wird ein Ausfuhr- und Einfuhrzoll in Höhe von 2 % des Wertes der Ladung angenommen<sup>49</sup> und sie werden von Aristoteles als zweitwichtigste Einnahmequelle des freien Staates bezeichnet.<sup>50</sup> Die 2% Einfuhrzölle führten beispielsweise auf der Höhe des rhodischen Handels im 2. Jh. v. Chr. dazu, dass bei einem Gesamtumsatz von 50 Millionen Drachmen sich die Hafenzölle auf jährlich 1 Millionen summieren.<sup>51</sup> Die Zölle in römischer Zeit waren in ähnlichen Bereichen, es werden Zölle von 2,5% innerhalb des Imperiums angenommen.<sup>52</sup>

Dies vorausgeschickt, soll im Folgenden die ökonomische Realität des römischen Seehandels untersucht werden. Eingedenk *Goldschmidts* Ausspruch zum engen Verhältnis von Handelsrecht und Wirtschaftsgeschichte kann eine Beschäftigung mit dieser ökonomischen Realität auch zu einem besseren Verständnis der *lex Rhodia de iactu* beitragen, sowohl was die konkrete Ausgestaltung des Instituts als auch dessen Genese betrifft.

---

<sup>48</sup> Ob unter ἔλλιμένιον nur die Hafenbenutzungsgebühren zu verstehen sind, ist umstritten; dazu *Carrara*, *Revue des Etudes Anciennes*, 116/2, 441 ff. Jedenfalls in römischer Zeit dürfte die Unterscheidung zwischen ἔλλιμένιον und τέλη ἐμπορικά nicht mehr zutreffend sein, *Arnaud*, *Cities and Maritime Trade under the Roman Empire*, 115, 132 f.

<sup>49</sup> *Isager/Hansen*, *Aspects of Athenian Society in the Fourth Century B.C.*, 64.

<sup>50</sup> *Aristot.*, *oec.*, 2, 1345a.

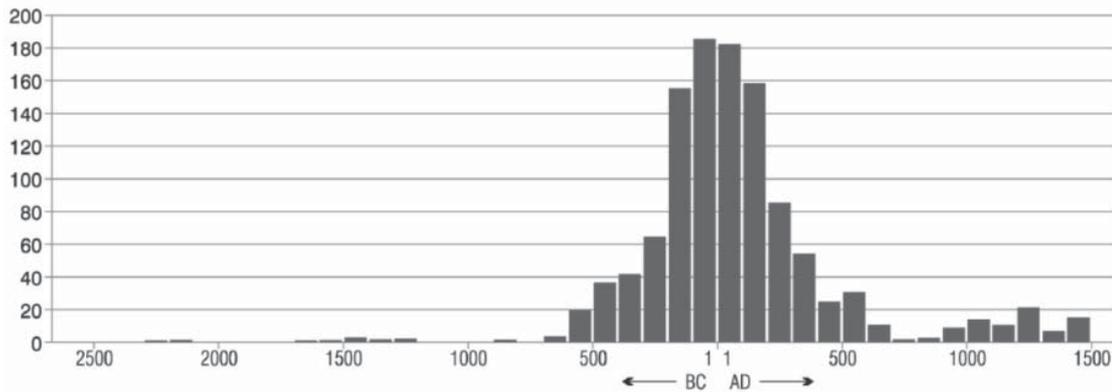
<sup>51</sup> *Wagner*, *RIDA* 44 (1997), 357–358. *Schmitt*, *Rom und Rhodos*, 161 f. beschreibt, dass nach dem Bruch zwischen Rom und Rhodos und der Eröffnung des Freihafens Delos die rhodischen Hafenzölle auf 150.000 Drachmen sanken, was katastrophale Auswirkungen auf den rhodischen Haushalt hatte. Die Bedeutung der Hafenzölle für Rhodos spiegelt sich auch in Cic., *inv. I*, 47 wider: *nam si Rhodiis turpe non est portorium locare* [...].

<sup>52</sup> *Scheidel*, *A comparative perspective on the determinants of the scale and productivity of maritime trade in the Roman Mediterranean*, 9; für Importe von außerhalb des Imperiums wurden nach *Scheidel* wesentlich höhere Zölle von bis zu 25% verlangt.

## 1. BEDEUTUNG DES RÖMISCHEN SEEHANDELS

Der zunächst agrarische römische Staat<sup>53</sup> war bis in die republikanische Zeit im Seehandel wenig engagiert; dieser wurde im Wesentlichen von Phöniziern, Karthagern, Etruskern und Cumäern bestritten.<sup>54</sup> Dies änderte sich im Wesentlichen erst mit den Kriegen gegen Karthago, und die Entwicklung der römischen Häfen *Portus*<sup>55</sup> und *Puetoli*<sup>56</sup> ist beredtes Zeichen hierfür. *Hopkins* entwickelte ein interessantes Modell dazu, dass dieser Aufschwung des Seehandels durch den erhöhten Finanzbedarf des Imperiums induziert wurde: Durch den Unterhalt des Kostgängers Rom und der außenliegenden Provinzen, in denen Truppen stationiert waren, erhöhte sich der Steuerdruck auf die reichen, produzierenden Provinzen wie Spanien, Gallien oder Ägypten, die damit zum Export, erhöhter Arbeitsteilung und Entwicklung höherwertiger Wirtschaftsgüter gezwungen waren, was wiederum den Handel stimulierte.<sup>57</sup> Dieser Aufschwung des römischen Seehandels wird in folgendem Diagramm sichtbar, das die archäologischen Schiffswrackfunde im Mittelmeer nach Jahrhundert ordnet:<sup>58</sup>

- 
- <sup>53</sup> *Rostovtzeff*, Gesellschaft und Wirtschaft im römischen Kaiserreich I, 11 ff., *Ruffing*, Wirtschaft in der griechisch-römischen Antike, 88 f. *Schmitt*, Rom und Rhodos, 42, der die See als ein für die Römer bis ins 4. Jh. v. Chr. „*unbekanntes, ja feindliches Element*“ bezeichnet. Grundlegend zur Struktur der römischen Agrargesellschaft *Weber*, Die römische Agrargeschichte in ihrer Bedeutung für das Staats- und Privatrecht.
- <sup>54</sup> RE/Kroll-Witte, IIA, (1921) *Schiffahrt*, 417. *Chevreau*, TR 73 (2005), 67, 68: „*Notons que les Romains ne sont pas un peuple de marins.*“ Ersten Nachweis einer römischen Kriegsflotte können wir indirekt im zweiten Vertrag mit Karthago (348) finden; das Verbot von Kaperfahrten setzt logisch eine solche Flotte voraus, *Schmitt*, Rom und Rhodos, 42.
- <sup>55</sup> Durch Claudius im 1. Jh. n. Chr. erbaut, hierzu *Casson*, Ships and Seamanship in the Ancient World, 368 f.
- <sup>56</sup> Puteoli war Haupthafen des Getreideimports aus Ägypten zur Zeit des Augustus, hierzu *Jakab*, ZRG (RA) 117 (2000), 245.
- <sup>57</sup> *Hopkins*, The Journal of Roman Studies, 70 (1980), 101, *Hopkins* ging in seinem Modell noch von einer Niedrigbesteuerung von maximal 10% in der Kaiserzeit aus, *ibid.* 119 f., welche Einschätzung im Folgenden weitgehend in der Literatur geteilt wurde. Anders zuletzt *Bowman*, The State and the Economy. Dieser begründet unter Bezugnahme auf ägyptische Quellen und die von *Hopkins* nicht herangezogenen Steuern auf lokaler Ebene einen durchschnittlichen Steuersatz von um die 20% für die Kaiserzeit.
- <sup>58</sup> Diagramm nach *Parker*, Ancient Shipwrecks, Abbildung 3.



Die Anzahl der Funde kann natürlich nicht proportional in den Umfang des Seehandels in dem jeweiligen Jahrhundert übersetzt werden; insbesondere liegt es in der Natur der jeweils transportierten Ware, ob diese als archäologischer Fund überdauerte; das –hölzerne– Schiff selbst wird nur durch besondere Umstände konserviert.<sup>59</sup> Prononciert wurde diese Einwendung durch *Horden/Purcell* zum Ausdruck gebracht, die davon sprachen, dass die Grafik lediglich die Aufstieg und Fall der Verwendung von Amphoren zeige.<sup>60</sup> Weiter können auch unterschiedliche Seerouten zu unterschiedlichen Zeiten zu unterschiedlichen Risikoexpositionen geführt haben, auch mag vermehrte Winterseefahrt in römischer Zeit eine Rolle gespielt haben.<sup>61</sup> Nicht zuletzt aufgrund der sehr sorgfältigen statistischen Arbeit an

<sup>59</sup> *Wilson*, *Developments in Mediterranean shipping and maritime trade from the hellenistic period to AD 1000*, 33, 37.

<sup>60</sup> *Horden/Purcell*, *The Corrupting Sea*, 371 ff.

<sup>61</sup> Hierzu siehe ausführlich *Beresford*, *The Ancient Sailing Season* und *Tammuz*, *MHR* 20 (2005), 145 ff., welcher insbesondere betont, dass zwischen Küstenschiffahrt und Schifffahrt über das offene Meer zu differenzieren sei, wobei letztere auch winters stattgefunden habe. Als zeitgenössische Quelle siehe dazu *Plinius*, *Naturalis Historia* 2.125.. Winterschiffahrt führte allerdings wohl regelmäßig dazu, dass deren Risiken nicht durch ein *fenus nauticum* abgesichert werden konnten, siehe *Arnaud*, *Ancient Sailing Routes and Trade Patterns*, 61, 70 f. Dieser zitiert als Ausnahme dazu *Suet.*, *Claud.*, 18.2 welcher von der Übernahme des Risikos einer Winterschiffahrt durch die *annona* berichtet: „*suscepto in se damno, si cui quid per tempestates accidisset*“. Die zuvor weitgehend einhellige Meinung eines „*mare clausum*“ in der Winterzeit ist damit überholt. Zu dieser Ansicht ausführlich *Rougé*, *Ships and Fleets of the Ancient Mediterranean*, 15 f. und *Casson*, *Ships and Seamanship in the Ancient World*, 270 ff. Auch *Jakab*, *ZRG* (RA) 117 (2000), 259, 246 Fn. 9 teilt noch diese Ansicht „*Die Seefahrt war im antiken Mittelmeerraum bekanntlich nur in wenigen Monaten möglich*“. Diese Ansicht stützte sich insbesondere auf eine überlieferte *Vegetius*-Passage, *Veg.*, *mil.* 4.39: „*ex die igitur tertio idus Novembres usque in diem sextum Idus Martias maria clauduntur*“ und begründen dies mit „*not merely the severity of winter storms, although these played their part. It was even more a matter of visibility: during the winter a much greater incidence of cloudiness obscures the sun by day and the sky by night, making navigation difficult*“

den archäologischen Befunden von *Wilson* erscheint uns deshalb die Anzahl der gefundenen Wracks hinsichtlich der tatsächlichen Entwicklung des Seehandels wenig aussagekräftig.<sup>62</sup>

Der Einfluss des Staates auf den antiken Seehandel ist – wie gesagt – Gegenstand lebhafter Debatte.<sup>63</sup> Zumindest für den Handel im römischen Imperium mit

---

*in an age that did not have the mariner's compass*“, so *Casson*, *Ships and Seamanship in the Ancient World*, 271. Diese Gefahren der Winterschiffahrt waren real, doch hinderten sie allenfalls Küstenschiffahrt, bei welcher sie sich aufgrund der Gefahr eines Auflaufens auf die Küste stärker auswirkten, wie *Tammuz* MHR 20 (2005), 145, 156 überzeugend argumentiert. Demgegenüber überzeugt nicht, wenn *Arnaud*, *Ancient Sailing Routes and Trade Patterns*, 61, 75 die Winterschiffahrt wegen der Suche nach geschützten Rückzugsorten eher mit der Küstenschiffahrt assoziiert. Einen interessanten Beleg für die Trennung von Küstenschiffahrt und Schiffahrt über die offene See findet *Tammuz* insbesondere in der Demosthenes-Rede gegen Dionysodorus, Dem. 56.30: οἱ γὰρ ἐκ τῆς Αἰγύπτου δανείσαντες τούτοις ἑτερόπλου τάργυριον εἰς Ἀθήνας, ὡς ἀφίκοντο εἰς τὴν Ῥόδον καὶ τὴν ναῦν ἐκεῖσε οὗτοι κατεκόμισαν, οὐδὲν οἶμαι διέφερον αὐτοῖς ἀφεμένοις τῶν τόκων καὶ κομισαμένοις τὸ δάνειον ἐν τῇ Ῥόδῳ πάλιν ἐνεργὸν ποιεῖν εἰς τὴν Αἴγυπτον, ἀλλ' ἐλυσιτέλει πολλῶ μᾶλλον τοῦτ' ἢ δεῦρ' ἐπαναπλεῖν. Dionysodorus hätte also nach den Bedingungen des Seedarlehens von Ägypten über Rhodos nach Athen segeln sollen; stattdessen machte er in Rhodos kehrt und segelte nach Ägypten zurück, was größeren Profit versprach, insbesondere, da er für die Weiterfahrt nach Athen als Küstenseefahrt den Winter hätte zuwarten müssen.

<sup>62</sup> *Wilson*, *Developments in Mediterranean shipping and maritime trade from the hellenistic period to AD 1000*, 33, Er weist insbesondere auf den Widerspruch zu den Landfunden hin, die keinesfalls auf einen Niedergang des Handels im 2. Jh. n. Chr. schließen lassen, *Wilson*, *Developments in Mediterranean shipping and maritime trade from the hellenistic period to AD 1000*, 33, 38.

<sup>63</sup> *Arnaud*, *Ancient Sailing Routes and Trade Patterns*, 61, 64 ff. betont den starken staatlichen Einfluss auf den Handel im gesamten Altertum, der an den Zöllen ein vitales Interesse hatte. Ein Handel sei deshalb nur staatlich abgesegnet und im Rahmen zwischenstaatlicher Verträge möglich gewesen. Überdies seien zumindest noch in frühklassischer Zeit Händler außerhalb staatlich regulierten Handels durch die Einrichtung der *Sylai* bedroht gewesen, womit der Handel auf eine staatliche Struktur angewiesen sei; *Arnaud*, *Ancient Sailing Routes and Trade Patterns*, 61, 64: „*Any city had the right of seizing, in its harbour or along its shores, a foreign ship and/or its cargo, in order to cover losses or injuries previously received through a citizen whose city of origin was the same as the ship's, the charterer's or the final destination. Treaties or individual grants could also recognise asyilia, the exemption from the right of reprisal, for ships and traders from a specified city, or to individuals.*“ Ob hieraus eine aktive Handelspolitik der Staaten im Altertum folgt erscheint aber fraglich, es handelt sich mit *Morley*, *Trade in Classical Antiquity*, 57 eher um „*import policies rather than commercial policies*“.

seiner Einrichtung der *annona*<sup>64</sup> wird man seinen Einfluss jedoch kaum unterschätzen können.<sup>65</sup> Deren Bedürfnisse hatten einen direkten Einfluss auf die Erhöhung der Ladekapazität von Schiffen, und die Einrichtung von Direktverbindungen nach Rom, insbesondere aus Spanien und Ägypten. Noch wesentlicher wird jedoch der indirekte Einfluss der Ausbreitung des Imperiums über das gesamte Mittelmeer gewesen sein: Dadurch verringerten sich erheblich die Risiken der Seefahrt, und verwandelte sich der Mittelmeerhandel sozusagen von einem äußeren in einen inneren Handel, der weniger von Elementen des Glücks und lockenden hohen Profiten geprägt war, als von den normalen Marktbedingungen.<sup>66</sup>

Aufgrund der schlechten Landinfrastruktur<sup>67</sup> bedeutete Fernhandel im wesentlichen Seehandel.<sup>68</sup> Es wird beispielsweise kalkuliert, dass es günstiger war, Getreide zu Wasser durch das gesamte Mittelmeer zu transportieren, als 75 Meilen zu Land.<sup>69</sup> Der römische Seehandel war überaus weitläufig und reichte über die

<sup>64</sup> Siehe hierzu insbesondere *Rickman*, *The Grain Trade under the Roman Empire*, 261.

<sup>65</sup> *Scheidel*, *A comparative perspective on the determinants of the scale and productivity of maritime trade in the Roman Mediterranean*; *McCormick*, *Origins of the European Economy: Communications and Commerce, A.D. 300-900*, 89 ff. In augusteischer Zeit wurden pro Jahr etwa 40 Millionen *modii* Korn, was 270.000 Tonnen entspricht, nach Rom importiert, *Höckmann*, *Antike Seefahrt*, 78.

<sup>66</sup> *Scheidel*, *A comparative perspective on the determinants of the scale and productivity of maritime trade in the Roman Mediterranean*, 7. Der äußere Handel verlegte sich nach dieser Terminologie auf den Handel außerhalb des Mittelmeers, insbesondere den indischen Ozean.

<sup>67</sup> Daran änderte der römische Straßenbau wenig, der außerdem nicht von wirtschaftlichen, sondern militärischen und politischen Erwägungen getrieben war, *Schuster*, *Das Seedarlehen in den Gerichtsreden des Demosthenes*, 181 Fn. 28.

<sup>68</sup> Jüngere wirtschaftsgeschichtliche Abhandlungen haben die pessimistischen Einschätzungen hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit und des Umfangs von Landfernhandel teilweise revidiert. Siehe hierzu *Greene*, *The Archaeology of the Roman Economy*, 35 ff., sowie insbesondere *Martin*, *Roman Law and the Study of Land Transportation*, 151 ff.

<sup>69</sup> *Rickman*, *The Grain Trade under the Roman Empire*, 261, 262; ein Anhaltspunkt für das Kostenverhältnis von Land- zu Seetransport findet sich auch im Höchstpreisedikt Diokletians von 301, welchem ein Verhältnis von See zu Landtransport von 1:42 entnommen wurde, siehe *Russell*, *The Economics of Stone Transport*, 95 f. Hierbei ist allerdings ein grundlegender Unterschied hinsichtlich der Preisbildungsfaktoren bei See- und Landtransport zu beachten: Während für die Preisbildung bei letzterem Gewicht der Ware und Distanz entscheidend sind, ist es bei ersterem das Volumen, *Russell*, *The Economics of Stone Transport*, 96. Dies führt insbesondere bei Ware von hoher Dichte wie Steinen zu den enormen Preisvorteilen des Seetransports. *Greene*, *The Archaeology of the Roman Economy*, 40, zieht aufgrund der eher anekdotischen Quellenlage zur römischen Zeit Vergleichszahlen aus dem Mittelalter heran, dessen Transportmöglichkeiten grundsätzlich mit denen der antiken Zeit vergleichbar sind. Er kommt zu einem Verhältnis der Kosten für den See- zu Fluss- zu Landtransport von 1:4,9:28.

Grenzen des Mittelmeeres hinaus. Seit der Eroberung Ägyptens waren auch Handelsbeziehungen mit dem Fernen Osten über das Rote Meer möglich. Dass die Handelsbeziehung zu beispielsweise Indien über gelegentliche Kontakte hinausging, belegt schon Strabos Äußerung, dass jährlich 120 Schiffe von Myos Hormos<sup>70</sup> dorthin segelten.<sup>71</sup>

## 2. ART DES HANDELS UND HANDELSROUTEN

Hinsichtlich der Frage nach den üblichen Handelsrouten des römischen Seehandels begibt man sich unversehens in den Grundsatzstreit um die Frage, ob in antiker Zeit der Handel eher von Direktverbindungen über das offene Meer geprägt war oder von Küstenschiffahrt und – damit in gewisser Weise zusammenhängend – inwieweit es sich um Direktverbindungen handelte oder um Kabotagefahrten.<sup>72</sup>

Die archäologischen Ergebnisse hierzu deuten auf einen Wechsel zur Küstenschiffahrt in byzantinischer Zeit. Ein interessanter Befund ist beispielsweise, dass in Wrackfunden aus spätantiker und byzantinischer Zeit deutlich mehr Anker gefunden wurden als in hochklassischer Zeit. Eine Vielzahl von Ankern spricht nun für Küstenschiffahrt, da die erhöhte Zahl des Ankerlassens auch zu einer erhöhten Wahrscheinlichkeit eines Verlusts führt, und damit das Beisichführen einer größeren Anzahl Anker angezeigt scheinen lässt.<sup>73</sup> Ein anderes Beispiel ist das Auftreten des dreieckigen Lateinsegels in byzantinischer Zeit, welches ebenfalls mit den hö-

---

Mehr Informationen zu diesem und vielen weiteren Büchern aus dem Verlag C.H.Beck finden Sie unter: [www.chbeck.de](http://www.chbeck.de)