

BINNENSCHIFFFAHRT

► ANDREAS WACKE

Römischrechtliche Notizen zur antiken Flößerei

Plerumque et ratum usus necessarius est.
»Meistens ist auch die Benutzung von Flößen erforderlich.«
Ulpian (Anfang 3. Jahrhundert n. Chr.), Dig. 43,12,1,14

I. Floß und Schiff: Einführende Darlegungen

1.

Ein Schiff wird definiert als ein schwimmender Hohlkörper, der bestimmt ist zum Transport von Gütern oder Personen. Geflößtes Holz ist indessen Transportmittel und Transportgut zugleich. Ein Floß ist eine Verbindung von Holzstämmen zu einem flachen, allseitig offenen Wasserfahrzeug.¹ Flöße dienten jedoch seit dem Altertum zugleich dem Gütertransport. Mit dieser uns heute nicht mehr geläufigen Tatsache rechnen auch die römischen Rechtsquellen. Dies zu zeigen, ist das Ziel der nachstehenden Abhandlung. Trotz kaum überschaubar zahlreicher Veröffentlichungen über die Flößerei in der Neuzeit² fehlt es bislang an einer zusammenhängenden Interpretation der einschlägigen römischen Rechtsquellen.

Große Flöße waren nicht bloß platte Tafeln, sondern enthielten auch einfache Aufbauten (besonders für die Nächtigung der Mannschaft). Für mehrtägige Floßfahrten war nach deutschem Reichsgesetz von 1895 die Existenz eines Schlafraums zum Übernachten für die Floßmannschaft vorgeschrieben (§ 3 Abs. 2). Auf weniger großen Flößen war wenigstens eine Art Truhe befestigt (*vulgo* zuweilen »Esel« genannt)³, auf der sich die Flößer bei ruhigerem Fahrwasser sitzend ausruhen und in der sie ihre Kleider und nötigsten Habseligkeiten trocken aufbewahren konnten.

Aufgrund des genialen Einfalls der Verbindung mehrerer Stämme bediente sich die Menschheit schon früh des Floßes als eines lenkbaren Wasserfahrzeugs. Zwischen Schiff und Floß gibt es Parallelen, aber auch charakteristische Unterschiede. Deren Betrachtung erlaubt uns eine nähere Bestimmung der im Schrifttum bislang nicht erörterten sachenrechtlichen Besonderheiten.

Wie ein Schiff ist auch ein Floß eine zusammengesetzte Sache, ein *corpus ex contingentibus*⁴, aber von viel lockerer, nämlich lösbarer Verbindung. Wegen unterschiedlicher Strömungsverhältnisse auf Flüssen muss ein Floß elastisch bleiben; durch eine allzu starre Verbindung (etwa mittels eiserner Schraubzwingen oder Ketten) könnten die Stämme in Flussbiegungen oder Stromschnellen bersten. Darum bindet man sie in der Regel mit Wieden zusammen, das sind aus jungen Baumstämmchen geschnittene und im Wasser eingeweichte, in speziellen sogenannten Bähöfen erhitzte und dann stark um ihre Achse gedrehte Stricke, also flexible und reißfeste Holztaue.⁵ Diese Verbindung ist keine feste, und sie dient nur dem einmaligen vorübergehenden Zweck, nämlich der Beförderung zum Bestimmungsort, wo sie (im Gegensatz zum Schiff) bestimmungsgemäß gelöst wird, um die Stämme weiter zu bearbeiten. Die Stämme tragen überdies Kennzeichen (Marken) der jeweiligen Eigentümer.⁶

Im Unterschied zum Schiff ist ein Floß deshalb keine einheitliche Gesamtsache in dem Sinne, dass daran nur *ein* Eigentum bestehen kann. Einzelne mit einem Floß verbundene Stämme werden nicht zu wesentlichen Bestandteilen. Mit der Verbindung einer Nebensache zum wesentlichen Bestandteil einer Hauptsache soll gemäß § 93 BGB eine Vernichtung wirtschaftlicher Werte verhindert werden. Auf diesem Grundgedanken beruht schon die Bestimmung der Zwölftafeln (von 450 v. Chr.): *Tignum iunctum ne solvito*, ein eingebauter (fremder) Balken darf nicht wieder herausgestemmt werden. Beim Floß führt jedoch die bestimmungsgemäße Zerlegung am Zielort im Gegenteil zu einer Wertsteigerung, denn sie ist ein nötiger Arbeitsvorgang als Voraussetzung für die weitere Bearbeitung der Stämme zum Nutzholz und dessen Veräußerung.

Anders als ein Schiff tauft man überdies ein Floß im allgemeinen nicht auf einen Individualnamen. KONTIKI bildete eine Ausnahme.⁷ Mit jenem aus ultraleichtem Balsaholz gebauten Floß unternahm der norwegische Ethnologe Thor Heyerdahl (1914–2002) zusammen mit fünf gleichgesinnten Forschungsreisenden im Jahre 1947 seine spektakuläre Expedition von Peru über den Pazifischen Ozean nach Polynesien. Aber diese in hundert Tagen bewältigte Seereise diente dem Nachweis früher möglicher Kontakte unter den Ethnien, mithin der menschlichen Fortbewegung, nicht dem Holztransport. Originale Floßfahrten sind meistens einmalig unternommene Fahrten in einer Richtung stromabwärts. Die Rückreise stromauf mussten die Flößer zu Fuß oder auf einem anderen Fahrzeug antreten.

3.

Das Floß ist gewiss das älteste Wasserfahrzeug.⁸ Schon im Alten Testament wird das Holzflößen im östlichen Mittelmeer erwähnt. Bevor König Salomo zu Beginn des 1. Jahrtausends v. Chr. seinen Palast samt Tempel von spektakulären Ausmaßen zu Jerusalem errichtete, bat er Hiram, den König im nördlichen Tyros, um erforderliches Zedern- und Tannenholz aus dem Libanon. Wunschgemäß antwortete ihm Hiram mit der Botschaft: »Ich will tun nach allem deinem Begehren mit Zedern- und Tannenholz. Meine Knechte sollen die Stämme vom Libanon hinabbringen ans Meer, und *ich will sie in Flöße legen lassen auf dem Meer* bis an den Ort, den du mir wirst ansagen lassen, und will sie daselbst abbinden, und du sollst sie holen lassen.«⁹ Hiram übernahm damit (unterstützt durch von Salomo entsandte Knechte) eine Art Bringschuld bis zur Hafenstadt Japho¹⁰ (dem heutigen Jaffa/Yaffa, nahe Tel Aviv); und Salomo entlohnte vereinbarungsgemäß die Flößer des Hiram fürstlich mit stattlichen Mengen an Getreide, Wein und Öl.¹¹ Wenn man das wertvolle Zedernholz in Gestalt gebundener Flöße auf der beachtlichen Strecke von über zweihundert Kilometern von Beirut bis Jaffa auf offener See (vermutlich mit Hilfe von Segeln) beförderte, muss es für die Floßmannschaft ausreichend Proviant und Schlafgelegenheiten gegeben haben. Auch die Römer sollen nach Theophrast Bauholz von der Insel Korsika in Gestalt eines riesigen Floßes herbeigeschafft haben, das von fünfzig Segeln angetrieben wurde.¹² Von Korsikas Ostküste bis Ostia sind es ebenfalls über zweihundert Kilometer.¹³

4.

Ägypter und Babylonier ruderten oder segelten auf den verzweigten Armen des Nils oder von Euphrat und Tigris überdies auf von Luftkammern angehobenen Plattformen. Zum Auftrieb verwendeten sie geschlossene Tongefäße oder aufgeblasene Tierhäute. Aus kreuzweise übereinandergelegten Latten zimmerten Assyrer einen kastenförmigen Gitterrost und legten ihn auf viele luftgefüllte Tierschläuche. Das gut aufschwimmende fertige Floß ließ sich rudern, staken oder segeln. Am Zielort zerlegte man es in seine Bestandteile, verkaufte die Hölzer, ließ die Luft aus den Tierhäuten entweichen, verpackte sie auf Esel und trat damit den Rückweg an. Abgebildet ist ein solches Floß etwa auf einem assyrischen Relief aus dem 8. Jahrhundert v. Chr.¹⁴ Dieser Fahrzeugtyp empfahl sich in holzärmeren Gegenden; er diente auch dem Transport von Menschen, Tieren oder Gegenständen. Auf mythologischen Darstellungen kauert Herkules auf einem Amphorenfloß.¹⁵ Auch Truppen, ja sogar Elefanten überquerten auf solche Weise zur Römerzeit Wasserläufe oder Meeresengen.¹⁶ Voraussetzung war eine genügende Wassertiefe, die eine Berührung mit steinigem Untergrund ausschloss.

Schläuche aus Tierhäuten füllte man in der Antike auch mit Flüssigkeiten wie Trinkwasser oder Wein.¹⁷ Zur Herstellung der dicht verschließbaren Leder-säcke öffnete man beim Schlachten den Ziegen zum Abziehen ihres Fells nur den Hals und ein kleines Stück am Bauch.¹⁸ Auf derartigen Luftsäcken schwimmend konnten Krieger mitsamt ihrer Rüstung das gegenüberliegende Ufer erreichen.¹⁹ Auf Inschriften öfters genannte *utricularii*, die mancherorts ein *collegium* bildeten, werden als Schlauchflößer²⁰ oder als Hersteller solcher vielseitig verwendbarer Schläuche²¹ gedeutet. Dass der Ursprung der Flößerei im Orient lag, war manchen Römern bewusst.

Vom Schlauchfloß jener älteren Art war es zum modernen Schlauchboot nur ein Schritt. Auch Schlauchboote haben aus Sicherheitsgründen mehrere Luftkammern. Die Luftsäcke eignen sich beim Schlauchfloß aber im Unterschied zum Schiff nicht zur Aufnahme von Ladung oder Personen. Boot und Schiff haben die wasserdichte Form einer Schale. Zwar versah man auch Flöße zuweilen mit einer Bordwand. Schiffe benötigen aber anders als Flöße keinen Auftrieb verleihenden Unterbau in Gestalt von Luftkammern oder Hölzern. Anhand dieser Kriterien lassen sich Schiff und Floß ihrem Gegenstand nach voneinander abgrenzen. An diese Abgrenzungskriterien war der antike Sprachgebrauch allerdings nicht gebunden.

Eine auf Hohlkörpern schwimmende Plattform gibt es heute bisweilen in öffentlichen Badeanstalten als stationäres Badefloß. Angler benutzten Flöße bereits in der Antike eher zum Fischen als zur Fortbewegung.²² Stationäre Floßtafeln dienten auch vorübergehend als Arbeitsplattformen bei der Gründung von Brückenpfeilern. Ähnlich heutigen Schwimmdocks in Werften verwendete man sie überdies zum Heben und Reparieren von Schiffen an der Außenwand.²³

5.

Nach einem Schiffbruch besteht die letzte Rettungschance für die Überlebenden noch im Bau eines Floßes aus den verbliebenen Utensilien. Der bei der Insel Kalypso gestrandete Odysseus baute sich zwecks Fortsetzung seiner Heimreise ein Floß, das freilich alsbald ebenfalls zerschellte.²⁴ Aufsehen erregte ein Floßbau anlässlich eines schlimmen Schiffsunglücks nach Napoleons Verbannung: Das »Floß der Medusa« hat nichts mit dem schreckenerregenden Gorgonenhaupt der griechischen Mythologie zu tun. *Le radeau de la Méduse* ist ein berühmtes Kolossalgemälde des französischen Romantikers Théodore Géricault (1791–1824) von 1819 im Louvre zu Paris (ca. 5 x 7 m groß). Nachdem England die während der Napoleonischen Kriege besetzte westafrikanische Kolonie des Senegal an Frankreich zurückgegeben hatte, entsandte Frankreich 1816 vier Fregatten mit Infanteristen und Verwaltungsbeamten nach dem Senegal. Das Hauptschiff namens MÉDUSE verlor die Orientierung und den Kontakt zu den Begleitschiffen und lief auf Grund. Für die 400 Menschen an Bord

gab es nur sechs Rettungsboote. Deshalb ließ der Kapitän aus den Masten und Rahen des havarierten Schiffes ein Floß bauen. Es maß 8 x 15 Meter, musste aber 150 Menschen aufnehmen (damit verblieb pro Person weniger als 1 qm). Die sechs Boote mit den restlichen Passagieren und Matrosen sollten das Floß an Land ziehen; sie waren damit aber überfordert und kappten die Seile. Fast zwei Wochen litten die 150 Schiffbrüchigen unter Hunger und Durst in der Sonnenglut. In ihrer Not bestand ihre einzige Überlebenschance im Kannibalismus, so dass letztlich nur 15 Leute gerettet wurden.²⁵ Das tragische Ereignis löste eine Staatskrise aus. Der Schiffsname MÉDUSE war vielleicht ein schlechtes Omen.

6.

Archäologische Funde von Transportflößen sind fast nicht erhalten. Ihr Fehlen ist auf zwei Gründe zurückzuführen. Erstens können zwar Schiffe kentern, zu Bruch gehen und mitsamt ihrer Ladung versinken; sie sind dann Forschungsobjekte der Meeresarchäologie. Gefloßtes Holz aber schwimmt zumeist oben; selten geht es unter. Und sollte einmal ein herrenloses Floß irgendwo angespült werden, dann wird es zweitens von Anliegern sogleich in Besitz genommen, zerlegt und die begehrten Stämme werden verbaut. Rohes Holz war nämlich wertvoll, und die Menschheit litt chronisch unter Holzmangel.²⁶

Erhalten blieben floßartig verbundene Stämme eher in Sumpfgebieten, wo sie wie Knüppeldämme ortsfest und langfristig zur Wegebefestigung verlegt wurden, später unter Luftabschluss gerieten und dadurch feucht gehalten, aber vor Fäulnis bewahrt wurden. Das älteste »Floß« dieser Art entdeckte man im Wilden Ried am Federsee in Württemberg, das auf die Bronzezeit datiert wurde.²⁷

7.

Nicht zum Holztransport flussabwärts, sondern zur Überquerung von Flüssen errichtete man schon früh Floßbrücken. Wie Julius Caesar im »Gallischen Krieg« 1,12 berichtet, überschritten die Helvetier im Jahre 58 v. Chr. die schwach strömende Saône mittels verbundener Flöße und Kähne (*Helvetii ratibus ac lintribus iunctis transibant*), und die Sugambrier überquerten den Rhein mit mehreren Tausend Kriegern und Pferden ebenfalls *navis ac ratibus*. Floßbrücken lassen sich einfacher herstellen als Bootsbrücken (mit schwimmenden Pontons als Unterlage); Floßbrücken sind robust, langlebig und vor allem auch mit schwer beladenen Lastwagen samt Zugtieren zu benutzen. Die auf Roms Piazza Colonna aufgestellte Markus-Säule zeigt die famose Donau-Überquerung Marc Aurels bei Carnuntum im Jahre 171 n. Chr. mittels einer von neun Pontons getragenen Schwimmbrücke.²⁸

Gegenüber dem Landtransport hat der Wasserweg die Vorteile, dass die natürliche Strömung gratis genutzt werden kann, dass keine Steigungen und Gefälle zu überwinden sind, und dass keine Unkosten für das Futter, die Pflege und die Nächtigung der Zugtiere anfallen, die den Gewinn mindern. Deshalb nutzte man in der Geschichte auch kleine Wasserläufe, die heute nur noch mit Faltbooten zu befahren sind.²⁹ Ja, man errichtete sogar schon in der Antike Kanalbauten.³⁰ Besonders für schwerlastige Güter wie Baumstämme eignete sich der Wasserweg darum besser als der Landtransport, und um ihn zu nutzen, nahm man Umwege in Kauf. Das römische Straßennetz war zwar für die damalige Zeit vorbildlich. Es diente aber primär militärischen Zwecken, und die Geschwindigkeit und Leistungskraft der Zugtiere hielt sich in Grenzen.³¹ Bis zum Ausbau des Eisenbahnnetzes um die Mitte des 19. Jahrhunderts hatte deshalb die Flößerei insbesondere von Bauholz immense wirtschaftliche Bedeutung.

Die römischen Juristen unterscheiden entsprechend dem Sprachgebrauch zwischen Brennholz (*lignum*) und wertvollerem Nutzholz (*materia*).³² Die Unterscheidung lebt fort in den romanischen Sprachen (ital. *legno*, span. *leño*; im Gegensatz zu spanisch *madera*). Auf dem Bruchstück eines Grabsteins im römischen Köln ist ein Holzhändler (*negotiator lignarius*) bezeugt.³³ Mit welcher Art Holz er handelte, wissen wir nicht; jedenfalls wird er es durch die Flößerei bezogen haben.³⁴ Neueste dendrologische und archäobotanische Forschungen haben nachgewiesen, dass schon in römischer Zeit sowohl auf dem Rhein (vor allem aus dem Schwarzwald) als auch auf Nebenflüssen wie Main und Mosel Hölzer ins Niederrheingebiet geflößt wurden.³⁵

Den täglichen Brennholzbedarf für eine römische Legion von 5000 Mann schätzt man (je nach den klimatischen Verhältnissen) auf die gewaltige Menge von mindestens 70 Raummetern, das sind etwa 40 Bäume pro Tag!³⁶ Brennholz brauchte man auch zur Herstellung von Kalk³⁷, zum Brennen von Ziegeln und Keramiken, zum Salzsieden³⁸ und Metallgießen sowie nicht zuletzt natürlich zum Betrieb der Thermen. Im Bergbau benötigte man große Mengen an Holz sowohl zum Erhitzen und anschließenden Löschen des Gesteins als auch als Stempelholz zur Stütze für die angelegten Stollen.³⁹

Für die einzelnen Bauteile von Schiffen verwendete man bessere Hölzer von unterschiedlicher Sorte.⁴⁰ Schiffbau und Schifffahrt waren an Rhein und Donau zur Römerzeit gut entwickelt. Dies ist zu erschließen aus Schiffen und Flottensoldaten gewidmeten Denkmälern.⁴¹ In der Vulkaneifel abgebaute Blöcke der begehrten Basaltlava exportierten die Römer rheinabwärts über den Ärmelkanal bis nach England.⁴² Vor der Kolonisierung des Rheinlandes

durch die Römer benutzten die am Mittelrhein ansässigen Ubier nach Caesars Bericht Flöße, auf denen bis zu 20 Mann Platz fanden.⁴³

II. Rechtsverhältnisse mit Flößern

1.

Die Deutung der Herkunft des Ausdrucks *ratis* (fem.), des lateinischen Wortes für Floß, ist etymologisch wenig befriedigend.⁴⁴ Die mit einem Genuswechsel verbundene Verkleinerungsform *ratellus* führte aber zur gegenwärtigen französischen Bezeichnung *le radeau*.⁴⁵ Aus den römischen Rechtsquellen beschäftigen sich mit Flößen etwa ein Dutzend Digestenstellen. Die frühesten Juristen sind Alfenus Varus, Labeo und Neraz. Bei Alfen D. 13,7,30 begegnet auch einmal die Berufsbezeichnung *ratarius*. Die inschriftlich bezeugten *ratarii superiores* waren wahrscheinlich am Genfer See und an der oberen Rhône beheimatet.⁴⁶ Die Verbindung mehrerer Stämme zu einem Ganzen heben literarische Quellen als Charakteristikum für ein Floß zutreffend hervor.⁴⁷ Nach Festus soll *ratis* aber auch »Schiff« bedeuten: *quo vocabulo interdum etiam naves significantur*. Nach der gründlichen Wortanalyse durch Eugène de Saint Denis⁴⁸ handelt es sich dabei jedoch um einen metaphorischen (wenn nicht gar abusiven) Sprachgebrauch. Ähnlich metonymisch wird noch heute zuweilen das Wort »Schiff« verwendet.⁴⁹

2.

Im juristischen Sprachgebrauch wird zwischen *navis* und *ratis* jedoch klar unterschieden. Diverse ediktale Bestimmungen erwähnen nämlich die beiden asyndetisch miteinander verbundenen Begriffe alternativ nebeneinander.⁵⁰ Wo hingegen in einer Vorschrift *ratis* neben *navis* nicht ausdrücklich genannt wird, befürworten die Juristen deren entsprechende Anwendung. Die aus zwei Ulpianstellen folgende extensive Auslegung des Wortes *navis*⁵¹ ließ sich stützen auf die ausdrückliche Gleichstellung in den erstgenannten Ediktvorschriften.

D. 4,9,1,4 (Ulpianus *libro 14. ad edictum*): *De exercitoribus ratiarum, item lyntrariis nihil cavetur; sed idem constitui oportere Labeo scribit, et hoc iure utimur*. (Über die Ausrüster von Flößen ebenso wie von Lastkähnen ist [im Edikt] nichts verordnet. Aber für sie müsse dasselbe gelten, schreibt Labeo; und diese Regel befolgen wir.)

Das *Edictum perpetuum* unterwarf Schiffer sowie Gast- und Stallwirte im Interesse der Reisenden einer strengen, das Abhandenkommen und die Beschädigung einschließenden Rezeptums- oder *custodia*-Haftung. Flößer (*ratarii*) wurden neben *nautae* auch nach der maßgeblichen Ediktsredaktion

durch Julian (unter Hadrian, 117–138) nicht ausdrücklich erwähnt. Hieraus kann man schließen, dass die Receptumshaftung ursprünglich für den Seetransport eingeführt wurde.⁵² Schon Labeo befürwortete aber die Erstreckung des Edikts auch auf Flößer, offenbar ohne eines erforderlichen Rückgriffs auf eine *actio utilis*. Wenig sachgerecht wäre es nämlich gewesen, nach der Größe des Wasserfahrzeugs zu unterscheiden und Flößer durch Befreiung von der strengen Haftung zu bevorzugen. Die Receptumshaftung für Verlust oder Beschädigung eingebrachter Sachen hat vielmehr für jede Beförderung auf dem Wasserwege zu gelten, sofern sie geschäftsmäßig erfolgt.⁵³ Zu Lande reisende Fuhrleute traf die strenge Haftung allerdings nicht.⁵⁴ Labeo erleichterte andererseits die Zufallshaftung dadurch, dass er Fälle von *damnum fatale* wie Schiffbruch und Piraterie von ihr ausschloss.⁵⁵

Unter *navis* verstand man im weiteren Sinn also jedes Wasserfahrzeug. Die Receptumshaftung galt daher erst recht für die in D. 4,9,1,4 ebenfalls genannten *lyntrarii*. *Linter* war ein einfacher (hauptsächlich auf Flüssen oder in Häfen verkehrender) Lastkahn⁵⁶, in der heutigen Schleppschiffahrt »Prahm« genannt. Hingegen hieß *scapha* ein kleiner Handkahn, das Beiboot.⁵⁷

3.

Nach den nachklassischen Paulus-Sentenzen (spätes 3. Jahrhundert n. Chr.) sollen Ausrüster von Schiffen oder von Flößen für Verluste an Ladung und Gepäck sogar mit der Diebstahlsklage haften. Dabei dürfte es sich allerdings um ein Missverständnis in der fälschlich dem Paulus zugeschriebenen Quelle handeln.

PS. 2,31,18: *Si quid in nave rateve perierit, furti actio in exercitorem navis datur.* (Wenn etwas auf einem Schiff oder Floß verloren geht, wird gegen den Ausrüster des Schiffes die Diebstahlsklage gegeben.)

Aus dem *receptum* haftet ein *exercitor* (Reeder) für Abhandenkommen oder Sachbeschädigung (ohne Rücksicht auf eigenes Verschulden) wie beim *furtum* (Diebstahl) auf das *duplum* (D. 4,9,7,1). Um eine Person wegen Diebstahls zu belangen, muss ihr aber eine *contrectatio* (Bemächtigung) nachgewiesen werden. Daran fehlt es, wenn Ladungsgut oder Gepäck nur irgendwie abhanden kommt (*perierit*). Tatbestandlich greift die Receptumshaftung über den Anwendungsbereich der *actio furti* hinaus; sie erfasst sogar Entwendungen durch Mitreisende (D. 4,9,1,8 i. f.), also nicht nur von angestellten Hilfskräften des Reeders oder Kapitäns. Kann einer bestimmten Person ein *furtum* nachgewiesen werden, so ist daraus diese persönlich belangbar⁵⁸, nicht aber der *exercitor*, wie im Text behauptet. Seine Haftung *ex recepto* ist eher eine quasideiktische. Auf diese grob missverständliche Weise kann sich der spätclassische Paulus (ein Zeitgenosse Ulpians) mithin nicht ausgedrückt haben. Immerhin geht noch der nachklassische Sentenzenverfasser davon aus, dass Frachtgut und Reisegepäck wie auf Schiffen, so auch auf Flößen befördert

werden kann. Für den Verlust einzelner zum Floß zusammengebundener Stämme haftete ein Flößer jedoch vermutlich nicht *ex recepto*, ebensowenig wie ein Charterer für den Verlust des gecharterten Schiffes oder von Teilen eines Schiffes.

4.

Einmal verwendet Ulpian D. 14,1,1,6 das griechische Parallelwort *schedia*, und zwar in lateinischen Lettern⁵⁹, nicht in griechischer Schreibweise als *οχηδία* (wie bei griechischen Termini sonst öfters⁶⁰, zumal wenn sie die Seefahrt betreffen). Für Ulpian ist *schedia* demnach ein Lehnwort, kein Fremdwort. Auch in diesem, die adjektivische Haftung eines Reeders für vom Kapitän abgeschlossene Rechtsgeschäfte betreffenden Text wird die Floßfahrt der Schiffahrt gleichgestellt:

D. 14,1,1,6 (Ulpianus libro 28. ad edictum): *Navem accipere debemus sive marinam sive fluviatilem sive in aliquo stagno naviget sive schedia sit.* (Unter »Schiff« haben wir zu verstehen sowohl ein Seeschiff als auch ein Flussschiff, auch wenn es auf irgendeinem Binnensee verkehrt oder wenn es ein Floß ist.)

Anders als im heutigen Recht ist zwischen Hochseeschiff und Binnenschiff nach Ulpian nicht zu unterscheiden. Bezüglich der rechtsgeschäftlichen Befugnisse im Rahmen seiner Vertretungsmacht ist auch ein Floßführer dem Kapitän eines (Binnen-)Schiffs gleichzustellen.⁶¹ Der Umfang seiner Befugnisse ergibt sich aus der Bestimmung des Reeders bei seiner Anstellung (*praepositio*), hilfsweise aus der Bauart und dem Typ des Wasserfahrzeugs sowie aus dem Beförderungszweck.⁶² Das dem Griechischen entlehnte Wort *schedia* umschreibt die neuere deutsche Übersetzung mit »zusammengezimmerter Kahn«. ⁶³ Richtiger ist *schedia* jedoch mit der Mehrzahl der Übersetzer als Floß aufzufassen.⁶⁴

III. Die Einwirkung von Sturmesgewalt (*vis fluminis*) auf das Floß

Trotz modernster aufwendiger Schutzbauten gegen Hochwasser gab es in den letzten Jahren etwa an Elbe und Oder verheerende Überschwemmungen. Angesichts weitgehend fehlender Flussregulierungen sind derartige Flutkatastrophen in der Antike häufiger vorgekommen. Die Digesten enthalten dazu zwei Rechtsfälle. Im ersten Fall geht es um die Tragung der Verlustgefahr, wenn die Gewalt des Stromes ein Floß unwiederbringlich davonriss. Der zweite, dreifach überlieferte Fall betrifft den Anspruch des Berechtigten auf Abholung seines auf fremdem Ufergrundstück gestrandeten Floßes.

1. Der unwiederbringliche Verlust eines Floßes

Den ältesten einschlägigen Rechtsfall entschied der republikanische Jurist

Alfenus Varus (2. Hälfte des 1. Jahrhunderts v. Chr.; vielleicht zurückgehend auf dessen Lehrer Servius):

D. 13,7,30 (Paulus *libro 5. epitomarum Alfeni Vari digestorum*): *Qui ratiario crediderat, cum ad diem pecunia non solveretur, ratem in flumine sua auctoritate detinuit; postea flumen crevit et ratem abstulit. Si invito ratiario retinisset, eius periculo ratem fuisse respondit; sed si debitor sua voluntate concessisset, ut retineret, culpam dumtaxat ei praestandam, non vim maiorem.* (Dem Kreditgeber eines Flößers wurde zum Fälligkeitstag das geschuldete Geld nicht bezahlt; deshalb ließ er das Floß auf dem Flusse eigenmächtig festhalten. Daraufhin schwoll der Fluss an und riss das Floß fort. Wenn er es ohne Einwilligung des Flößers festhielt, ging das Floß auf seine Gefahr, lautete die Antwort; wenn aber der Schuldner willentlich gestattete, dass er es festhielt, müsse er ihm nur für Verschulden haften, nicht für höhere Gewalt.)

Da ein Flößer seine Schuld nicht pünktlich zurückzahlte, ließ dessen Gläubiger das Floß aus eigenem Entschluss im Strom festhalten. Der Fluss schwoll an und riss das Floß fort. Bei eigenmächtigem Zugriff des Gläubigers auf das Floß müsse er selber diesen Verlust tragen (den Verlustbetrag also auf seine Forderung anrechnen), lautet Alfens Entscheidung. Stimmt allerdings der Flößer der Arretierung zu, dann müsse der Gläubiger nur für Verschulden einstehen, nicht für höhere Gewalt. Die Verlustgefahr trägt grundsätzlich der Eigentümer (*casum sentit dominus*). Der Gläubiger zieht aber durch sein eigenmächtiges Handeln die Gefahr auf sich, sogar wenn sie auf *vis maior* (Unwetter, Überschwemmung) beruht. Das Zufallsrisiko trifft wie den Verzugschuldner so auch den Dieb (*fur semper in mora*), weitergehend aber auch andere Personen, als Sanktion gegen eigenmächtige Besitzergreifung.⁶⁵ Ohne die Beschlagnahme wäre das Floß vermutlich rechtzeitig und unbeschädigt an seinem Bestimmungsort angekommen. Ein Verschulden wäre dem Gläubiger vorzuwerfen, wenn er nicht die den Umständen nach gebotenen Vorsichtsmaßnahmen für den Eventualfall ergreift, dass der Fluss anschwillt. Schuldhaftes Unterlassen von Präventivmaßnahmen gegen drohende Zufallsschäden nannte man in neuerer Zeit zutreffend *casus mixtus*.⁶⁶ Das Floß hoch genug aufs trockene Ufer zu ziehen, würde freilich den entschlossenen Einsatz einer Schar von Hilfskräften erfordern.

Angesichts der ungewöhnlich gründlichen Exegese dieses Floßfalls durch Gerd Krämer⁶⁷ erübrigt sich hier ein Referat über das von ihm umsichtig verarbeitete Schrifttum. Für Krämer ist die Stelle der früheste Beleg für ein besitzloses Pfandrecht außerhalb der Landpacht (S. 247). Damit wird das Fragment jedoch über-interpretiert. Zur Debatte stand für Alfen nur die schuldrechtliche Frage der Gefahrtragung für diesen Fall von *vis maior*. Eingewilligt hat der Flößer dem Text zufolge bloß in die Unterbrechung der Weiterfahrt (*si debitor sua voluntate concessisset, ut retineret*), vermutlich erst am Fälligkeitstage. Damit wollte der Flößer vielleicht mit seinem Gläubiger in Verhandlungen über eine Stundung des Kredits eintreten und ihm entgegenkommen-

derweise vorübergehend ein faktisches Druckmittel einräumen. Falls der Flößer jedoch dem Gläubiger zugestand, das Floß mit seinen Leuten längerfristig an sich zu nehmen und an die Ankerkette zu legen, wurde mit dessen Besitzerwerb möglicherweise ein Besitzpfand begründet.⁶⁸ Nach dem unwiederbringlichen Verlust des Floßes wurde ein daran etwa bestehendes dingliches Verwertungsrecht freilich gegenstandslos.⁶⁹ Von einer besitzlosen Verpfändung des Floßes schon vor oder bei der Abreise steht entgegen Krämer im Text nichts. Über die dingliche Rechtsfolge der Konzession durch den Flößer findet sich auch keine Andeutung.

Von der Verpfändung eines ganzen Schiffes (nicht nur, wie häufiger, von Ladungsgut) handelt Ulpian D. 20,4,5⁷⁰; (heute sprechen wir genauer von einer Schiffshypothek). Entsprechend muss auch die besitzlose Verpfändung eines Floßes prinzipiell möglich gewesen sein.

2. Der Anspruch auf Abholung eines gestrandeten Floßes

Wurde ein Floß durch starke Strömung auf ein fremdes Grundstück gespült, so durfte es der Flößer von dort abholen; zuvor musste er allerdings Sicherheit leisten für den Ersatz sowohl des durch die Anschwemmung bereits entstandenen als auch für den durch die Fortschaffung künftig entstehenden Schaden. Dieser Abholungsanspruch lebt fort im sogenannten »Tennisball-Paragrafen« des § 867 BGB. Nach heutigem Recht ist allerdings nur der künftige, »durch die Aufsuchung und die Wegschaffung entstehende Schaden« zu ersetzen, nicht der zuvor durch die Verlagerung der beanspruchten Sache auf das Grundstück bereits verursachte Schaden. Anderer Ansicht war Neraz (Anfang des 2. Jahrhunderts n. Chr.), dessen *responsum* Ulpian in zwei verschiedenen Stellen seines Ediktskommentars ohne eigene Stellungnahme zitiert. Dieser Fall ist uns ausnahmsweise dreifach überliefert:

D. 47,9,8 (Neratius libro 2. *responsorum*): *Ratis vi fluminis in agrum meum delatae non aliter potestatem <tollendi> tibi faciendam, quam si de praeterito quoque damno mihi cavisses.* (Wegen eines durch die Macht des Stromes auf mein Flurstück gespülten Floßes sei dir die Erlaubnis zum Abholen nicht eher zu erteilen, als du mir auch wegen des schon entstandenen Schadens Sicherheit bestellst hast.)

D. 39,2,9,3 (Ulpianus libro 53. *ad edictum*): *Neratius autem scribit, si ratis in agrum meum vi fluminis delata sit, non aliter tibi potestatem tollendi faciendam, quam si de praeterito quoque damno mihi cavisses.* (Neraz schreibt jedoch, wenn ein Floß auf mein Flurstück von der Macht des Stromes geschwemmt wurde, sei dir die Befugnis zum Wegschaffen nicht eher zu gewähren, als du mir auch wegen des bereits eingetretenen Schadens Sicherheit leistest.)

D. 10,4,5,4 (Ulpianus libro 24. *ad edictum*): *Sed et si ratis delata sit vi fluminis in agrum alterius, posse eum conveniri ad exhibendum Neratius*

scribit. Unde quaerit Neratius, utrum de futuro dumtaxat damno an et de praeterito domino agri cavendum sit, et ait etiam de praeterito caveri oportere. (Aber auch wenn ein Floß durch die Gewalt des Stromes auf das Flurstück eines Anderen geschwemmt wurde, könne er auf Zugänglichmachung verklagt werden, wie Neraz schreibt. Daher fragt Neraz, ob nur wegen künftigen oder auch wegen schon eingetretenen Schadens dem Eigentümer des Flurstücks Sicherheit zu leisten sei; und er sagt, auch wegen des bereits entstandenen.)

Von diesen drei Fragmenten stimmt die erste Ulpianstelle mit dem Responsen-text von Neraz wörtlich überein.⁷¹ Die zweite Ulpianstelle ist hingegen statt der Parteienbezeichnung mit »ich« und »du« objektiv stilisiert und ausführlicher. Dieser letzte, dreiteilige Text enthält ohne inhaltliche Abweichung außer der Schilderung von Sachverhalt und Antwort in der Mitte die Fragestellung (*unde quaerit Neratius*). Wie aus den beiden anderen, kürzeren Fragmenten ersichtlich, müssen mit »*responsa*« betitelte Werke nicht bloß idealtypische Responsen nach dreiteiligem Schema enthalten.⁷² Die *quaestio* lässt sich überspringen; das Fallproblem ist aus dem Zusammenhang von Sachverhalt und Entscheidung zu erschließen. Enthymematisches Schlussfolgern war den Juristen vertraut.

Das erste, den Responsen des Neraz direkt entnommene Fragment ist auffallenderweise in indirekter Rede formuliert. Es enthält deshalb offenbar nicht die Originalversion, sondern den Bericht eines anderen Juristen über sie.⁷³ Ulpian zitiert den Neraz hingegen beide Male mit *scribit* (als sei Neraz selber der Schreiber), gibt aber keine genaue Fundstelle an. Denkbar ist, dass Ulpian im letzten, freier formulierten Text aus dem Gedächtnis zitiert.

Die Überlieferungsgeschichte der drei unter dem Namen von Neraz überlieferten Werke untersuchte Reinhold Greiner in seiner von J.G. Wolf betreuten Freiburger Dissertation von 1973, die ein lebhaftes Echo auslöste.⁷⁴ Bezüglich der hier interessierenden Sachgründe, die den Neraz zu seinem Bescheid vermutlich veranlasst haben könnten, ist Greiners Argumentation jedoch schwach. Weshalb soll der Floßeigentümer außer für künftig entstehenden Schaden bei der Abholung des Floßes auch für einen schon durch das Anschwemmen entstandenen Schaden Sicherheit leisten? Nach Greiner S. 153f. seien beide Schadensposten als Einheit zu begreifen; ihre Aufteilung wäre unpraktisch gewesen. Praktische Schwierigkeiten stehen einer Abgrenzung beider Schadensposten jedoch nicht entgegen. Welchen Schaden das angeschwemmte Floß bereits verursachte, lässt sich durch Einnahme des Augenscheins (notfalls unter Hinzuziehung eines Sachverständigen) ermitteln und protokollarisch festhalten. Die leichte Feststellbarkeit dieses ersten Schadenspostens ergibt sich schon aus der dem Neraz zur Beantwortung vorgelegten Fallfrage.

Auch ein Blick ins Bürgerliche Gesetzbuch und in die Gesetzesmotive dazu⁷⁵ hätte Greiner eines besseren belehren können. Gemäß § 867 Satz 2–3 BGB

kann der Grundstücksbesitzer, wie erwähnt, (nur) den »Ersatz des durch die Aufsuchung und die Wegschaffung entstehenden Schadens verlangen« und dafür Sicherheitsleistung beanspruchen. Für schon entstandene Schäden lehnte der Gesetzgeber eine von rechtswidrigem und schuldhaftem Verhalten unabhängige Ersatzpflicht bewusst ab. Das Votum des Neraz wurde damit »overruled«. Der Entscheidung durch den Gesetzgeber ist beizupflichten. Dem Flößer einseitig Ersatzpflichten auch für *vis maior* aufzuerlegen, ohne dass eine Nachlässigkeit seinerseits hinzukommt (*casus mixtus*), ist nicht gerechtfertigt.⁷⁶ Der Gegner muss seinerseits situationsbedingte Risiken aus der Lage seines Grundstücks in einem Überschwemmungsgebiet in Kauf nehmen.⁷⁷ Ulpian's Zustimmung zu Neraz ist offenbar dessen Autorität geschuldet, beruht aber nicht auf kritischer Reflexion. Dabei müssen wir die Frage unerörtert lassen, ob unter *de damno caveri* schon ein (unbedingtes) Ersatzversprechen (oder Schuldanerkenntnis) zu verstehen ist oder bloß eine Sicherheitsleistung (ohne Präjudiz) für den Fall, dass sich eine Ersatzpflicht in einem späteren Verfahren herausstellen sollte.

Der auf Aufsuchung und Wegschaffung gerichtete dingliche Anspruch des § 867 BGB verselbständigte sich aus der römischen *actio ad exhibendum*, die das BGB im Schuldrecht in §§ 809ff. unter der Bezeichnung Anspruch auf »Vorlegung von Sachen« rezipierte. Er soll eine definitive Vindikation der Sache vorbereiten, wurde aber praktisch fast bedeutungslos.⁷⁸ Von *convenire ad exhibendum* spricht unter Berufung auf Neraz der zweite Ulpiantext. Hier von einer Klage »auf Vorlegung« zu sprechen⁷⁹, ist bezüglich eines schwerewichtigen Floßes jedoch unpassend. Urkunden aus seinem Besitz kann man »vorlegen«, nicht jedoch angeschwemmte Baumstämme, die man nicht einmal besitzt (arg. § 867 Satz 1 a. E.). Der Anspruch richtet sich vielmehr auf Duldung (*tollere pati*) der Aufsuchung und Wegschaffung.

Der Floßfall eignet sich gut als anschauliches Anwendungsbeispiel für den Abholungsanspruch, denn gefloßtes Holz ist keine *quantité négligeable*, wie in Lehrbuchexempeln zu § 867 BGB öfters angeführt⁸⁰, sondern ein schwerlastiges Wirtschaftsgut, dessen unkontrollierte Verbringung auf fremdes Terrain beachtliche Schäden anrichten kann, aber auch wertvoll genug, um Gegenstand eines Prozesses zu sein. Der Anspruch auf Besichtigung ist dem Kläger auch dann zu gewähren, wenn ungewiss ist, *wo* sich das Floß befindet und ob es *sein* Floß ist. Eigenmächtiges Betreten des fremden Grundstücks wäre nur statthaft bei Dringlichkeit oder bei Unerreichbarkeit des Besitzers.

IV. Plünderungen bei Schiffbruch und Piraterie

Gegen Plünderungen in Fällen von gemeiner Gefahr enthielt das prätorische Edikt programmatische Strafandrohungen. Strafklagen waren darin auch vorgesehen gegen räuberische Überfälle auf Flöße und Schiffe. Die stereotype

technische Bezeichnung für diesen öfters erwähnten Tatbestand lautet *rate nave expugnata*. Flöße wurden also vor Schiffen erwähnt. Für die Nennung der Flöße vor den Schiffen lassen sich zwei Gründe anführen. Erstens sind Flöße viel langsamer als von bewaffneten Piraten geruderte Schiffe, darum leichter zu überwältigen. Zweitens kann sich die Besatzung eines Floßes wegen dessen schlichterer Bauweise gegen räuberische Überfälle weniger gut verschancen.

Ulpian zitiert zunächst den Wortlaut des Edikts und erläutert im Verlauf seines Kommentars später den Begriff *expugnare*:

D. 47,9,1pr. (Ulpianus libro 56. ad edictum): *Praetor ait: »In eum, qui ex incendio ruina naufragio rate nave expugnata quid rapuisse recepisse dolo malo damnive quid in his rebus dedisse dicitur: in quadruplum in anno, quo primum de ea re experiundi potestas fuerit, post annum in simplum iudicium dabo ...«* (Der Prätor kündigt an: »Gegen denjenigen, der bei einer Feuersbrunst, einem Hauseinsturz oder bei einem Schiffbruch, beim Erstürmen eines Floßes oder Schiffes etwas geraubt oder vorsätzlich an sich gebracht oder dabei einen Schaden angerichtet haben soll, werde ich binnen eines Jahres ab der Möglichkeit zur Klageerhebung eine Klage auf das Vierfache, nach dem Ablauf eines Jahres auf das Einfache gewähren ...«)

D. 47,9,3,1 (Ulpianus libro 56. ad edictum): *Deinde ait praetor »rate navi (scr. nave) expugnata«. expugnare videtur, qui in ipso quasi proelio et pugna adversus navem et ratem aliquid rapit, sive expugnet sive praedonibus expugnantibus rapiat.* (Weiter sagt der Prätor »beim Erstürmen eines Floßes oder Schiffes«. Erstürmen heißt es von demjenigen, der gewissermaßen im direkten Angriff oder Gefecht gegen ein Schiff oder Floß etwas raubt, mag er selbst angreifen oder beim Angriff von Seeräubern rauben.)

Das gegen Seeräuber gerichtete Edikt schützte Flößer wahrscheinlich auch außerhalb von Binnengewässern, da Piraten wegen ungleich besserer Fluchtmöglichkeiten ihr Unwesen eher auf offener See treiben. Waren Flöße das Angriffsziel von Piraten, müssen sie auch wertvollere Gegenstände befördert haben, die zu kapern es sich lohnen konnte.⁸¹ Täter kann nach Ulpians Definition im zweiten Text auch sein, wer nur die Gelegenheit eines Raubüberfalls ausnutzt, auch wenn er der Rotte der Piraten selbst nicht angehört. Dies freilich nur, wenn es im Zusammenhang mit dem Überfall (*in ipso quasi proelio et pugna*) geschieht, mag das Gut auch aus dem Wasser gefischt werden. Wer jedoch später nur an den Strand gespülte Gegenstände sich aneignet, fällt nicht unter das Edikt.

So erläutert es Gaius D. 47,9,5 in einem längeren Kommentarstück zum Provinzialedikt. Und Paulus D. 47,9,4,1 referiert ein längeres, vermutlich an einen Provinzstatthalter gerichtetes Reskript des Antoninus Caracalla über die der jeweiligen Schwere des Delikts anzupassende Strafzumessung im Falle von Schiffbruch oder Floßbruch. Dies sind Beweisstücke für die überregionale Bedeutung der Frachtflößerei im römischen Reich.

Wegen der Dringlichkeit der Verfolgung können schließlich Plünderungen bei Schiffbruch und Piraterie ebenso wie andere gemeingefährliche Verbrechen sogar während der Gerichtsferien angeklagt werden.⁸²

D. 2,12,3pr. (Ulpianus libro 2. ad edictum): *Solet etiam messis vindemia- rumque tempore ius dici de rebus quae tempore vel morte periturae sunt: ... qui de incendio ruina naufragio rate nave expugnata rapuisse dicuntur ...* (Auch zur Zeit der Ernte oder Weinlese pflegt man Recht zu sprechen über Angelegenheiten, die durch Zeitablauf oder durch Tod vereitelt werden können, [zum Beispiel] ... wenn bei einer Feuersbrunst, einem Hauseinsturz oder bei einem Schiffbruch, beim Kapern eines Floßes oder Schiffes jemand etwas geraubt haben soll ...)

V. Die Freiheit der Binnenschifffahrt

Den ungestörten Verkehr zu Lande und zu Wasser zu gewährleisten, betrachtete der Prätor als seine Aufgabe. Gegen Beeinträchtigungen der Binnenschifffahrt enthielt das prätorische Edikt nicht weniger als sechs tatbestandlich eng gefasste, teils prohibitorische, teils restitutorische Popularinterdikte.⁸³ Ihre Vorbilder waren die Interdikte zum Schutze des Gemeingebrauchs an öffentlichen Wegen (so Ulpian D. 43,14,1,1). Der besseren Übersichtlichkeit hätten die Interdikte zum Schutze der Schifffahrtswege zusammengefasst und verallgemeinert werden können.⁸⁴ Aber noch in Justinians Digesten finden wir sie auf verschiedene Titel verteilt. Sie sprechen teils allgemein von *navigium* (D. 43,12 und 43,15), teils nennen sie konkret *navis* und *ratis* ausdrücklich nebeneinander (D. 43,14). Der Begriff *navigium* (Schifffahrt) umfasst nach Ulpian D. 43,12,1,14 aber auch die Floßfahrt.

1.

Die jedermann zustehende Befugnis, auf einem öffentlichen Flusse, See, Graben (Kanal) oder Teich mit einem Schiff oder Floß zu fahren, schützt das folgende Interdikt:

D. 43,14,1pr. (Ulpianus libro 68. ad edictum): *Praetor ait: »Quo minus illi in flumine publico navem ratem agere quove minus per ripam onerare exonerare liceat, vim fieri veto. Item ut per lacum fossam stagnum publicum navigare liceat, interdicam.«* (Der Prätor verkündet: »Ich verbiete es, jemanden mit Gewalt daran zu hindern, auf einem öffentlichen Flusse ein Schiff oder Floß zu führen oder am Ufer ein- oder auszuladen. Ebenso werde ich durch ein Interdikt dafür sorgen, dass auf einem öffentlichen Binnensee, einem Graben⁸⁵ oder Teich [zu Schiff] gefahren werden darf.«)

Wehren kann sich hiernach jedermann gegen Behinderungen an der Benutzung der öffentlichen Binnengewässer z.B. durch grundlose Blockade mit

einem anderen Fahrzeug oder gegen die Bedrohung mit dem Spannen einer Kette, um eine Abgabe (ein Lösegeld) zu erzwingen.⁸⁶ Gerichtet ist das Interdikt auf die Abwehr von Gefahren für die Schiff- und Floßfahrt einschließlich des Ladens und Löschens. Buße und Ersatz kann zuweilen mit der tatbestandlich konkurrierenden *actio iniuriarum* verlangt werden.⁸⁷

2.

Gegen einen Eingriff oder die Errichtung einer Anlage an Flüssen oder Ufern, welche die Schifffahrt, das Anlegen oder Treideln behindern, richtet sich das folgende, von *navigium* sprechende Interdikt:

D. 43,12,1pr. (Ulpianus *libro 68. ad edictum*): *Ait praetor: »Ne quid in flumine publico ripave eius facias neve quid in flumine publico neve in ripa eius immittas, quo statio iterve navigio deterior sit fiat.«* (Der Prätor verkündet: »In einem öffentlichen Flusse oder an dessen Ufer darfst du nichts unternehmen, und in einen öffentlichen Fluss oder an dessen Ufer darfst du nichts hineinbringen, wodurch die Plätze zum Ein- und Ausladen oder der Schifffahrtsweg verschlechtert wird.«)

Den Tatbestand des Ediktssatzes erläutert Ulpian genauer in § 14:

D. 43,12,1,14: *Ait praetor: »iterque navigii deterius fiat.«. Hoc pro navigatione positum est. Immo navigium solemus dicere etiam ipsam navem. Iter ergo navigio potest et sic accipi »iter navi deterius fiat«. Navigii appellatione etiam rates continentur, quia plerumque et ratum usus necessarius est. Si pedestre iter impediatur, non ideo minus iter navigio deterius fit.* (Der Prätor sagt: [wodurch] »der Weg für die Schifffahrt beeinträchtigt wird«. Vorgesehen ist dies zugunsten der »Schifffahrt«. »Schifffahrt« pflegen wir freilich auch für ein Schiff selbst zu sagen. »Weg für die Schifffahrt« lässt sich folglich auch so verstehen, dass der »Weg für ein Schiff« beeinträchtigt wird. Unter der Bezeichnung »Schifffahrt« sind auch die Flöße inbegriffen, weil meistens auch die Benutzung von Flößen nötig ist. Wird ein Fußpfad behindert, dann wird nicht weniger auch die Schifffahrt beeinträchtigt.)

Zur Benutzung der Schifffahrtswege gehört auch das Anlaufen der Liegeplätze einschließlich des Ladens und Löschens. Auch Flöße können hiernach Ladung aufnehmen. Unter »Schifffahrt« versteht Ulpian nämlich auch die Floßfahrt. Nach heutiger Auffassung sind Flöße hingegen keine Schiffe.⁸⁸ Umgekehrt wäre die analoge Anwendung einer auf Flöße bezüglichen Vorschrift auf Schiffe hingegen nicht unbedenklich. Flößbare Wasserläufe sind beispielsweise nicht immer auch schiffbar. Das Zusammenbinden und Ausbinden von Flößen überschreitet jedenfalls den Gemeingebrauch und kann nur an dafür vorgesehenen Plätzen erlaubt gewesen sein.⁸⁹ Zum Gemeingebrauch gehört freilich das Treideln auf den sich an den Ufern entlangziehenden Leinpfaden.⁹⁰

VI. Ausblick

1.

Plerumque et ratum usus necessarius est: Dieser dem letzten Fragment entnommene Begründungssatz von Ulpian, den ich dieser Abhandlung als Motto voranstellte, bildet gewissermaßen eine Ergänzung zum bekannteren, auf Pompeius (106–48 v. Chr.) zurückgehenden Slogan *Navigare⁹¹ necesse est⁹²* und setzt ihn gedanklich voraus. *Plerumque* (meistens) bedeutet mehr als »bisweilen« (*interdum, nonnumquam, aliquando*), etwa soviel wie »durchaus nicht selten«. Die von Ulpian bekräftigte Freiheit der Floßfahrt auf öffentlichen Gewässern steht im bemerkenswerten Gegensatz zu dem in der beginnenden Neuzeit von den Landesherrn beanspruchten Floßregal, dem *ius grutiae*.⁹³ Zu welchen Zwecken die Flößerei nötig ist, erläuterte Ulpian nicht. Da seine zeitgenössischen Leser von der Flößerei noch eine lebendige Anschauung hatten, konnte er sich nähere Ausführungen darüber ersparen. Wie bis vor einem Jahrhundert diente die Flößerei – dies ergaben die betrachteten Rechtsquellen – außer dem Holztransport auch in der Antike schon der Beförderung von Gütern und Personen. Floßfahrten waren darum ebenso nötig wie Schiffsfahrten.

2.

Ohne die Flößerei hätten seit dem Mittelalter die unzähligen historischen Fachwerkhäuser und Residenzen, hätten die Dachstühle der bedeutenden gotischen Kathedralen nie gebaut werden können. Und sogenannte Ordinari-Flöße beförderten über ein Jahrhundert lang fahrplanmäßig auch Personen von Oberbayern bis München und sogar Wien. Die langsamen großen Floßtafeln besonders auf dem Rhein behinderten freilich die aufkommende schnellere Dampfschiffahrt. Und die Eisenbahnen machten den Flößern ab 1850 zunehmend Konkurrenz. Als nach dem Ausbau der großen Schifffahrtswege mit zahlreichen Staustufen etwa an Main und Mosel die Flüsse ihre Strömung verloren, konnten Flöße nur noch einige Jahrzehnte lang von motorisierten Schleppern gezogen werden, bis schließlich auch diese Symbiose zum Erliegen kam. Bis auf die hochsommerlichen Vergnügungsfloßfahrten auf der Isar oberhalb von München mit Blasmusik und Bierausschank⁹⁴ gehört das Thema der Flößerei in Mitteleuropa seitdem der Geschichte an.

VII. Zusammenfassung

Als älteste Beförderungsart wurde das schon im Alten Testament über eine Strecke von 200 km erwähnte Flößen von Bauholz auch zur Römerzeit auf dem Mittelmeer mittels Segeln vor dem Wind betrieben. Über die erforderli-

che Ausrüstung samt der nötigen Unterkünfte und Verpflegung muss die Besatzung verfügt haben. Im Zweistromland benutzte man auch Schlauchflöße. Flüsse überquerten die römischen Legionäre auf ihren Feldzügen u.a. auf robusten Floßbrücken. Auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen flößten die Römer auch schon Stämme in niederrheinische Gebiete. Aus dem Rhônegebiet ist die Existenz genossenschaftlich zusammengeschlossener Flößer (*ratiarii*) überliefert.

Von den römischen Rechtsquellen beschäftigen sich etwa ein Dutzend Digestenstellen mit der Flößerei. Sie erwähnen einesteils *navis* und *ratis* nebeneinander; nur von *navis* handelnde Bestimmungen wendeten die Juristen anderenteils auf Flöße entsprechend an. Die strenge Haftung der Schiffer für das Abhandenkommen transportierter oder von Passagieren eingebrachter Sachen traf entsprechend auch die Flößer. Die Vollmachten der Kapitäne von Hochsee- oder Binnenschiffen galt ebenfalls entsprechend für den Chef einer Floßmannschaft.

Die Juristen erörtern ferner die Einwirkung von Sturmesgewalt auf ein Floß und den Anspruch auf Abholung eines gestrandeten Floßes. Der zur Abholung Berechtigte musste allerdings (abweichend von § 867 BGB) nicht nur den durch die Aufsuchung und Wegschaffung verursachten, sondern überdies (ungerechtfertigterweise) den durch die Anschwemmung (also durch höhere Gewalt) entstandenen Schaden ersetzen. Das prätorische Edikt enthielt außerdem Strafandrohungen gegen Überfälle von Piraten auf Schiffe und Flöße und verteidigte die Freiheit zur Benutzung der Schifffahrtswege auf Binnengewässern und dem offenen Meere auch für Flöße. Da die nur locker zu einem Floß verbundenen Stämme nicht zu wesentlichen Bestandteilen einer einheitlichen zusammengesetzten Sache werden, können Eigentum und besitzloses Pfandrecht an einzelnen Stämmen fortbestehen; ihre Existenz ist mit Hilfe von Einkerbungen (Floßmarken) nachweisbar.

Abkürzungen:

D.	Digesten; vom oströmischen Kaiser Justinian 533 n. Chr. in Kraft gesetzte Sammlung aus Schriften klassischer Juristen (1. – Anfang 3. Jahrhundert n. Chr.)
HRG	Handwörterbuch zur Deutschen Rechtsgeschichte
Neuer Pauly	Der Neue Pauly: Enzyklopädie der Antike
RE	Pauly, August, und Wissowa, Georg (Hrsg.): Realenzyklopädie der classischen Altertumswissenschaft
SZ	Savigny-Zeitschrift für Rechtsgeschichte, Romanistische Abteilung

Anmerkungen:

- 1 So z.B. Reuß, Hermann: Die bayerischen Wassergesetze. Ansbach ²1896, S. 14.
- 2 Sehr nützlich ist die von Keweloh, Hans-Walter zusammengestellte und von Hoops, Erik bearbeitete aktuelle Flößerei-Bibliographie, 47 Seiten umfassend, nach dem Stand von 2016 im Internet zugänglich unter: http://www.dsm.museum/medien/17/Floessereibibliographie_2016.pdf.
- 3 Zum Verständnis der einschlägigen Fachausdrücke ist ebenfalls sehr nützlich das von Hans-Walter Keweloh unter Mitarbeit u.a. von Hans Harter, Eberhard Seelig und Martin Spreng

- herausgegebene Fachwörterbuch der Flößerei, nach dem Stand vom November 2015 im Internet unter: <http://www.dsm.museum/static/17/Fachwoerterbuch%20Floesserei%202015.pdf>.
- 4 Vgl. Pomponius D. 41,3,30pr.; Kaser, Max: Das Römische Privatrecht I. München 21971 S. 383.
 - 5 Siehe die Angaben im Fachwörterbuch (wie Anm. 3). Die Bezeichnung »gebundene Flöße« in neuzeitlichen Gesetzen ist durchaus wörtlich zu verstehen. Vgl. etwa Art. 2 des Bayerischen Wasserbenutzungsgesetzes vom 7.10.1852: *Öffentliche Flüsse sind diejenigen, welche zur Schifffahrt oder zur Floßfahrt mit gebundenen Flößen dienen*.
 - 6 Zu den Floßmarken für den Holztransport zwecks Salzgewinnung in Schwäbisch Hall beispielsweise Weber, Raimund in: Carlen, Louis (Hrsg.): Forschungen zur Rechtsarchäologie und Rechtlichen Volkskunde 2. Zürich 1979, S. 29–56. – Verkaufte Stämme galten nach Alfenus D. 18,6,15,1 mit der Kennzeichnung durch den Käufer als übergeben, die Gefahr ging auf ihn über: *videri autem trabes traditas, quas emptor signasset*. Anders beim Weinfass, D. 18,6,1,2 (kontrovers).
 - 7 Auf den Namen KONTIKI getauft wurde das ca. 14 x 5,5 m große Floß zu Ehren des Sonnengottes der Inka. Ein instruktiver Bericht unter: <http://de.wikipedia.org/wiki/Kon-Tiki> (Aufruf vom Juni 2015).
 - 8 Das bemerkte schon Isidor von Sevilla, Orig. 19,1,9: *rates primum et antiquissimum genus navigii ...*
 - 9 Altes Testament, 1. Buch der Könige 5, 17ff., 22f. Die Glaubhaftigkeit der Berichte um den ersten Tempelbau zu Jerusalem und die Datierung sind im einzelnen sehr umstritten. Die prachtvollen Zedern des Libanon werden aber noch heute bewundert. Schon Kaiser Hadrian stellte sie nach dort gefundenen Inschriften um 130 n. Chr. unter kaiserlichen Schutz; siehe Wacke: Begrenzter Umweltschutz durch römisches Privatrecht. In: Cordovana, Orietta, und Chiaï, Gianfranco (Hrsg.): Environment and Pollution in Ancient Life and Thought. Stuttgart im Druck, sub IV: »Schutz der Naturschönheit«. Die der Lärche ähnliche, aber immergrüne Zeder wird bis 40 m hoch und bis 4 m dick. Das braune Zedernholz ist ein ideales Bauholz, denn es ist sehr haltbar und wird wegen seines starken (aber angenehmen) Duftes von Insekten gemieden. Als Brennholz erzeugt es kaum Rauch und hinterlässt wenig Asche. Aus dem duftenden Harz gewinnt man seit dem Altertum das begehrte Zedernöl. Schon die Phönizier verwendeten Zedern als Schiffsmasten. Assyrer und Babylonier führten oft Zedernstämme als Kriegsbeute mit fort. Salomo ließ neben seinem Tempel einen großen Saal aus 45 Zedernsäulen errichten, der einem Walde ähnelte. Viele alttestamentliche Belege zu allem im Lexikon zur Bibel (wie Anm. 10), Art. Libanon, Libanon-Waldhaus, Zeder.
 - 10 2. Chronik 2,16. Siehe den Art. Jafo, in: Rienecker, Fritz, und Maier, Gerhard: Lexikon zur Bibel. 8. Aufl. Witten 2010, Sp. 763. Dort die Nachzeichnung einer antiken Abbildung, auf der Ruderschiffe für einen Palastbau bestimmte Baumstämme im Schlepp auf dem Wasserwege transportieren. Weitere Angaben dort im Art. Schiff, Schifffahrt, Sp. 1394f. Danach unternahm man schon zur Zeit des Salomo weit reichende und lang währende Seereisen. Zur Zeit der Phönizier konnte der über zweitausend Seemeilen lange Seeweg von der Levanteküste bis zu den »Säulen des Herkules« (der Meerenge von Gibraltar) entlang der Südküste Kretas, der Peloponnes und Siziliens günstigen Falles in einem Monat bewältigt werden, siehe den Art. Schifffahrt im Neuen Pauly 11 (2001), 161. Ein Überblick über antike Fernhandelsrouten bei Wacke: Fremdsprachige Stipulationen nach *ius gentium*. In: SZ 130, 2013, S. 243ff. Ein phönizisches Relief aus dem 8. Jahrhundert v. Chr. zeigt ein Frachtschiff mit vier Ruderern beim Transport von Baumstämmen; wiedergegeben bei Göttlicher, Arvid: Die Schiffe der Antike. Berlin 1985, S. 36. Auf welche Weise die auf dem Wasser schwimmenden Stämme mit dem Schiff verbunden waren, ist leider nicht zu erkennen. Die sehr frühe Darstellung zeigt das Schiff aus horizontaler Sicht, die kunstvoll stilisierten Wellen mit den Hölzern hingegen nach einem Perspektivenwechsel in der Draufsicht.
 - 11 1. Könige 5,25.
 - 12 Theophrast, Hist. Plant. 5,8,2; Casson, Lionel: Ships and Seamanship in the Ancient World. Batimore, London 1995, S. 4, Anm. 2.
 - 13 Allerdings in West-Ost-Richtung über das offene Meer, nicht von Nord nach Süd in Küsten-

- nähe wie vom Libanon nach Jaffa. Die antiken Seefahrer orientierten sich auf ihren Routen entlang den Küsten an der Formation der Gebirge. Die offene See wurde gemieden.
- 14 Bei Salonen, Armas: Die Wasserfahrzeuge in Babylonien nach sumerisch-akkadischen Quellen. Helsinki 1939, Tafel XXIII 2; dort S. 67ff. die Beschreibung dieser Schwimmflöße (assyrisch *kalakku*, arabisch *kelek*). Auf Tafeln XLIIff. auch Skizzen von modernen großen Flößen sowie eines improvisierten kleinen mit Segel (beide vom Jahre 1925). Auf dem erstgenannten Floß transportieren zwei Ruderer offenbar große Steinblöcke. Ausschnittsweise wiedergegeben auch im Lexikon zur Bibel (wie Anm. 10), Sp. 1395.
 - 15 Eine Wiedergabe bei Gauckler, P.: Art. Ratis, *schedia*. In: Daremberg, Charles Victor, und Saglio, Edmond: Dictionnaire des antiquités IV (o.J.), S. 814. Weitaus mehr, nämlich zwanzig Bildbelege, bei Sieglitz, R.: Herakles auf dem Amphorenfloß. In: Jahreshefte des österreichischen archäologischen Instituts 44, 1959, S. 122–141, zitiert nach Göttlicher (wie Anm. 10), S. 107.
 - 16 Titus Livius 21,28,6–10 schildert so die Überschreitung der Rhône durch Hannibal und übersetzt das von Polybios 3,46 gebrauchte Wort *οχηδία* mit dem lateinischen *ratis*.
 - 17 Holzfässer haben gegenüber Tierschläuchen den Vorteil, dass sie gerollt werden, darum ein schwereres Gewicht und ein größeres Fassungsvermögen haben konnten. Siehe den Art. Holzfässer im Neuen Pauly 5 (1998), 681.
 - 18 Art. Schlauch im Lexikon zur Bibel (wie Anm. 10), Sp. 1406.
 - 19 Mehrere instruktive Wiedergaben antiker Reliefs bei Salonen (wie Anm. 14), Tafeln XXIIff. Ein Ausschnitt im Lexikon zur Bibel (wie Anm. 10), Sp. 947.
 - 20 So Bannert, Herbert: Art. Utric(u)larius. In: RE Suppl. XV, 1978, 987–991. Zweifelnd Schlippschuh, Otto: Die Händler im Römischen Kaiserreich in Gallien, Germanien und den Donauprovinzen Rätien, Noricum und Pannonien. Amsterdam 1974, S. 102ff.
 - 21 Zuneigend De Salvo, Lietta: *Economia privata e pubblici servizi nell'impero Romano: I corpora naviculariorum*. Messina 1992, S. 136f., 143 mit reichen Angaben.
 - 22 Angelnde Putten sind auf einem Floß stehend abgebildet bei Gauckler (wie Anm. 15).
 - 23 Bereits in der Antike nagelte man Bleche auf viele Schiffsrümpfe als Vorsichtsmaßregel, um die gefährlichen Schiffswürmer fernzuhalten, die später auch Christoph Columbus auf seinen Entdeckungsreisen in die Karibik bedrohten; siehe den Art. Schiffbau im Neuen Pauly 11 (2001), 169.
 - 24 Homer, *Odyssee* 5, 228–262, 280; Wolf, Armin und Hans-Helmut: *Die wirkliche Reise des Odysseus*. München, Wien 1983, S. 84, 86. Vom Bau einer *schedia post amissam navem* spricht auch Festus: s. v. *schedia* (ed. Lindsay, S. 450f.).
 - 25 https://de.wikipedia.org/wiki/Das_Flo%C3%9F_der_Medusa (5.5.2015). Das Thema wurde oft in Literatur, Oper und Film bearbeitet.
 - 26 Zum Mittelalter lesenswert Marquardt, Bernd: *Umwelt und Recht in Mitteleuropa. Von den großen Rodungen des Hochmittelalters bis ins 21. Jahrhundert*. Zürich 2003, passim (nach Sachregister).
 - 27 Ellmers, Detlev: Flößerei in Vorgeschichte, Römerzeit und Mittelalter. In: Keweloh, Hans-Walter (Hrsg.): *Flößerei in Deutschland*. Stuttgart 1985, S. 13; Michels, Holger: *Flößerei im Mainmündungsgebiet*. Diss. Phil. Mainz 2000, S. 12.
 - 28 Auch auf Münzen dargestellt. Vgl. etwa Neweklowski, Ernst, in seiner umfassenden, reich illustrierten Trilogie: *Die Schifffahrt und Flößerei im Raume der oberen Donau*. Hier Bd. I, Linz 1952, S. 19. Dort S. 20 die Beschreibung des gut erhaltenen Grabsteins eines Donauschiffers mit langer Inschrift (Abbildung 2).
 - 29 Schlippschuh (wie Anm. 20) im Kapitel: Die Transporteure zu Wasser und zu Lande, S. 86ff., mit Beispielen S. 88, 221, Anm. 480; Eckholdt, Martin: Die Schifffbarkeit kleiner Flüsse in alter Zeit. In: *Archäologisches Korrespondenzblatt* 16, 1986, S. 203ff. mit Hinweisen auf weitere Abhandlungen desselben Autors.
 - 30 Siehe den Art. Kanal im Neuen Pauly 6 (1999), 232ff.; vgl. unten Anm. 85.
 - 31 Die Effizienz des Landtransports, insbesondere der Anschirrttechnik der Zugtiere, ist allerdings nicht zu unterschätzen. Eine signifikante Rückständigkeit der nicht an Wasserläufen gelegenen römischen Ansiedlungen lässt sich nicht feststellen, siehe den Art. Landtransport im Neuen Pauly 6 (1999), 1097ff., 1105, auch den Art. Verkehr, dort 12/2 (2002), 70ff.

- 32 D. 32,55pr.; Astolfi, Riccardo: Studi sull'oggetto dei legati II. Padova 1969, S. 145ff. (legna da ardere) und S. 153ff. (materiale da costruzione); Schermaier, Martin Josef: Materia. Beiträge zur Frage der Naturphilosophie im klassischen römischen Recht. Wien u.a. 1992, S. 16ff., passim. Ergänzend siehe den Art. Holz im Neuen Pauly 5 (1998), 676ff.
- 33 Galsterer, Brigitte und Hartmut: Die römischen Steininschriften aus Köln. Köln 1975, Nr. 326, Tafel 70. Der nur 19 x 23 cm große Stein enthält nichts weiter als die Majuskeln NO NE(G)/ TIATO/ LIGN, ergänzt zu: [—]no nego/tiato(ri) / lign(ario), keine weiteren Angaben, auch nicht den Namen. Das im Kreuzgang von St. Severin als Stütze am Kopfende eines mittelalterlichen Skelettgrabes gefundene Fragment ist die linke untere Ecke einer Platte aus Kalkstein mit Spuren roter Ausmalung. – Das auf einer viel größeren und besser erhaltenen Inschrift aus dem 2.–3. Jahrhundert verewigte Mitglied eines *col(legium) fa(brum) ti(gnariorum)* (bei Galsterers Nr. 314, Tafel 69) gehörte offenbar einer holzverarbeitenden Gilde an; zu ihnen vgl. den Art. Dendrophoroi im Neuen Pauly 3 (1997), 477. – Die Suche nach weiteren archäologischen Zeugnissen über *ratiarii*, *tignarii* kann im Rahmen dieser Abhandlung nicht erfolgen.
- 34 Ellmers (wie Anm. 27), S. 18; Michels (wie Anm. 27), S. 16.
- 35 Kuhnen, Hans-Peter (Hrsg.): Abgetaucht – aufgetaucht. Ausstellungskatalog des Rheinischen Landesmuseums. Trier 2001; insbes. Herchenbach, Michael, und Meurers-Balke, Jutta: Stadt, Land, Fluss ... und Baum: Archäobotanische Betrachtungen zur Romanisierung des Niederrheingebietes. In: Kaszab-Olschewski, Tünde (Hrsg.): Wald- und Holznutzung in der römischen Antike (im Druck).
- 36 Michels (wie Anm. 27), S. 17. Ein Baumstamm genügte demnach für 125 Mann. – Zum Vergleich: Mir genügen 3 Raummeter zum Heizen unseres Wohnzimmers für ein ganzes Jahr.
- 37 Kalkgestein muss dazu über 900 Grad erhitzt werden. Eine Grunddienstbarkeit zum Kalkbrennen (*ius calcem coquendae*) durfte nach den Digesten nur insoweit ausgeübt werden, als der Kalk für das herrschende Grundstück benötigt wurde. D. 8,3,1,1; 8,3,5,1; 8,3,6,1; Möller, Cosima: Die Servituten. Göttingen 2010, S. 95f., 103f., 305f. Eine Prädialservitut musste nämlich für das herrschende Grundstück von Nutzen sein. Kalkbrennen wäre danach nur kleinräumig, lokal begrenzt betrieben worden. Bei Bad Münstereifel ist jedoch eine römische Kalkbrennerei zu besichtigen, die nach damaligen Maßstäben industrielle Ausmaße hatte.
- 38 Zur Verbreitung und zum Betriebe der Salinen und zum Salzverbrauch Wacke in: Scritti in onore di Generoso Melillo III. Napoli 2009, S. 1484ff.
- 39 Antike Bergbaubetriebe gab es etwa im griechischen Laureon und im spanischen Vipasca. Nach dendrogeographischen Untersuchungen stammt das von den Römern in die Stollen von Vipasca eingebaute Stempelholz nicht aus der dortigen Umgebung. Es musste von weiter her herbeigeschafft werden, denn die mediterrane Gegend Hispania war offenbar schon weitgehend abgeholzt.
- 40 Siehe den Art. Schiffbau im Neuen Pauly 11 (2001), 165ff.
- 41 Siehe den Art. Binnenschifffahrt im Neuen Pauly 2 (1997), 679ff. Aufschlussreich Dollhoff, Josef: Die Kölner Rheinschifffahrt, von der Römerzeit bis zur Gegenwart. Köln 1980, S. 10ff. (Schrifttumsverzeichnis S. 102f.). Aus Mainz gibt es das Grabdenkmal für den Schiffer Blusus aus dem 1. Jahrhundert n. Chr., siehe Kronemayer, Volker: Beiträge zur Sozialgeschichte des römischen Mainz. Frankfurt/M. 1983, S. 171. Für die Mosel ist zu erinnern an das berühmte Neumagener Weinschiff (im Landesmuseum zu Trier). Das Museum für antike Schifffahrt in Mainz besichtigte ich einmal auf einer Exkursion mit Institutsmitarbeitern und Seminarteilnehmern. <http://web.rgzm.de/museen/museum-fuer-antike-schifffahrt-mainz.html>; auch http://de.wikipedia.org/wiki/Museum_f%C3%BCr_Antike_Schifffahrt (Aufrufe vom Juni 2015).
- 42 Das küstennahe Segeln nach Britannien galt anscheinend noch als Binnenschifffahrt: Schlippschuh (wie Anm. 20).
- 43 Das Rudern mit auf Ruderbänken aufliegenden Riemen übernahmen die Germanen erst von den Römern. Auch hierzu Dollhoff (wie Anm. 41), S. 10.
- 44 Nach Walde, Alois, und Hofmann, Johann Baptist: Lateinisches etymologisches Wörterbuch

- II. Heidelberg ³1954, S. 420 vielleicht verwandt mit *reta* »Stange, Stamm«. Nach Varro, *Lingua latina* 7,23 hingegen mit *remus* »Ruder«: *ratis dicta navis longa propter remos...*; dazu Saint Denis (wie Anm. 48), S. 56. *Remus* ist stammverwandt mit »Riemen« (im Sinne von Ruder, Paddel). Unzutreffend steht in der von d'Ors, Álvaro herausgegebenen spanischen Digestenübersetzung für *ratis* durchweg *barca*, richtig ist hingegen *balsa*. Zu allgemein ist in der niederländische Übersetzung das Wort *vaartuig*; richtig sollte es heißen *vlot*, s. u. Anm. 63-64.
- 45 Von ungewisser Herkunft ist auch das italienische Wort *zattera*. Spanisch *balsa* hängt zusammen mit dem zum Flößen verwendeten ultraleichten Balsa-Holz. Mit *balsa* bezeichnet man wegen der ähnlichen Form auch unter Farmtoren verlegte Rollgitter, die das Vieh nicht überschreiten kann.
- 46 Saint Denis (wie Anm. 48), S. 61; De Salvo (wie Anm. 21), S. 136, 292. Dort auch zu den in der Narbonensis ansässigen *ratarii Voludnienses*.
- 47 Etwa Servius ad Aen. 1,43: *proprie rates sunt conexae invicem trabes*; wörtlich ebenso Isidor (o. Anm. 8); Festus p. 136: *rates vocantur tigna colligata, quae per aquam aguntur*.
- 48 Saint Denis, Eugène de: *Sens et évolution sémantique de ratis en latin classique*. In: *Les études classiques* 14. Bruxelles 1946, S. 55–64; kürzer De Meo, Cesidio: *Lingue tecniche del latino*, 3^a ed. a cura di Bonvicini, Mariella (mit umfangreichen Nachträgen). Bologna 2005, S. 251ff. Viele Belegstellen sind schon angeführt bei Gauckler (wie Anm. 15). Die metonymische Verwendung soll wohl auch die improvisierte Zerbrechlichkeit ausdrücken.
- 49 Etwa als »Staatsschiff«. Vgl. das Stichwort Schiff in Lurker, Manfred (Hrsg.): *Wörterbuch der Symbolik*. 5. Aufl. Stuttgart 1991, mit Lit.; adde Quaritsch, Helmut: *Das Schiff als Gleichnis*. In: Ipsen, Hans Peter (Hrsg.): *Recht über See*. Festschrift [für den Hamburger Juristen und bekannten Reeder] Rolf Stödter. Hamburg, Heidelberg 1979, S. 251ff.
- 50 *Ex rate nave expugnata*: D. 2,12,3pr.; D. 47,9,1pr. und 3,1 sowie 9 i. f. *Quo minus navem ratem agere liceat*: D. 43,14,1pr. Ferner D. 47,9,4,1: *de naufragiis navis et ratis*; PS 2,31,18: *Si quid in nave rateve perierit*.
- 51 D. 4,9,1,4 und D. 14,1,1,6; zu beiden im folgenden.
- 52 Meyer-Termeer, A.J.M.: *Die Haftung der Schiffer im griechischen und römischen Recht*. Zutphen 1978, S. 188f. Kürzer zum Text Robertis, Francesco M. de: *Scritti varii di diritto romano I*. Bari 1987, S. 485f. (von 1965).
- 53 Unentgeltliche Beförderung schließt die Haftung nicht aus (D. 4,9,6pr.), obschon das Haftungsrisiko normalerweise durch einen einkalkulierten höheren Frachtlohn abgegolten wird. Mit Zustimmung der Befrachter oder der Fahrgäste kann sich der Reeder allerdings von der Haftung freizeichnen (D. 4,9,7pr. i. f.).
- 54 Erst ab dem Eintreffen in der Herberge waren über Land transportierte Güter vor Verlust und Beschädigung sicherer.
- 55 D. 4,9,3,1; Meyer-Termeer (wie Anm. 52), S. 197f.
- 56 Nach Menge/Güthling in Langenscheidts Wörterbuch ein »ärmliches« Wasserfahrzeug, ein Nachen. *Linter*, gen. *lintris* (fem., zuweilen mask.) bedeutet auch Trog, Mulde, Butte oder Kiepe (als Rückentrage). Dieselbe Doppelbedeutung hat spanisch *barca*. Inschriftlich sind *lyntrarii* (Kahnfahrer) nach Rougé, Jean: *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en méditerranée sous l'empire romain*. Paris 1966, S. 192f. dreimal bezeugt: in Sevilla, Ostia und Rom. *Lintres* (Lastkähne) erwähnende Texte sind häufiger.
- 57 Zur Frage, ob das Beiboot als Zubehörestück eines Schiffes als mitverkauft anzusehen ist, bejahend Labeo, hingegen verneinend (meines Erachtens zu Unrecht) Paulus D. 33,7,29. Dazu Rodríguez-Valdés Álvarez, Luis: *Notas en torno a D. 33,7,29 (instrumentum navis)*. In: *Estudios de Derecho romano en memoria de Benito Reimundo Yanes II*. Burgos 2000, S. 365–378; vertiefend dazu die Rezension von Wacke in SZ 122, 2005, S. 379f. mit weiterer Literatur.
- 58 Falls der Reeder verklagt wird, ist ihm die Klage gegen den Dieb abzutreten; denn eine Klagenverdoppelung ist unzulässig: D. 4,9,6,4; dazu eingehend Wacke, Jan Ulrich: *Actiones suas praestare debet*. Berlin 2010, S. 133ff.
- 59 Ich überprüfte die Schreibweise anhand des Faximile-Nachdrucks der Florentina (1988), Bd. I, S. 212r, rechte Spalte.

- 60 Dazu neuerdings Babusiaux, Ulrike: »Quod Graeci ... vocant«. In: *Inter cives necnon peregrinos. Essays in Honour of Boudewijn Sirks*. Göttingen 2014, S. 35–59.
- 61 Wacke, Andreas: Die adjektivischen Klagen im Überblick. In: *SZ* 111, 1994, S. 280ff., 299f.
- 62 Ebd., S. 304f.
- 63 Behrends/Knütel/Kupisch/Seiler: *Corpus Iuris Civilis* III. Heidelberg u.a. ²1999, S. 198. »Zusammengezimmerter Kahn« passt eher auf das in D. 4,9,1,4 verwendete Wort *linter* (vgl. Anm. 56). Nur für die Talfahrt bestimmte sogenannte »Lauertannen« waren um 1800 aus schlichtem Tannenholz gezimmerte flache Lastkähne mit Segel, die am niederländischen Zielort zerschlagen und als Nutzholz verkauft wurden: ein Mittelding zwischen Floß und Schiff; siehe Dollhoff (wie Anm. 41), S. 14. – Die von Álvaro d’Ors herausgegebene spanische Übersetzung (1968) überträgt *schedia* unzutreffend als *barca*; richtig wäre *balsa*. Dieselbe Verwechslung findet sich bei Rodríguez-Valdés Álvarez (wie Anm. 57). Ohne konkretisierende Stellungnahme belässt es beim lateinischen Wort *schedia* Porto, Andrea di: *Impresa collettiva e schiavo* »manager«. Milano 1984, S. 170f. – Martino, Francesco de: *Navis*. In: *Rivista del Diritto della Navigazione* 3, 1937 = de Martino: *Diritto economia e società nel mondo romano I*. Napoli 1995, S. 101f. erklärte (wenig förderlich) den Gräzismus *schedia* zu einem *vocabolo della decadente latinità, non di Ulpiano*; zustimmend Moschetti, C.M.: *Voce Nave* (dir. rom.). In: *Enciclopedia del Diritto* 27, 1977, S. 566. Gegen de Martino jedoch ausführlich Fiorentini, Mario: *Fiumi e mari nell’esperienza giuridica romana*. Milano 2003, S. 164ff.
- 64 So schon die alte deutsche Übersetzung von Otto/Schilling/Sintenis: *Corpus Iuris Civilis* (1831), ebenso die von Spruit edierte niederländische Übersetzung (1996: *vlot*) und die von Schipani herausgegebene neue italienische Übersetzung (2007: *zattera*). Auf dem bei Gauckler (wie Anm. 15) nachgezeichneten antiken Fragment eines Kahn-ähnlichen Gefährts lautet die Umschrift (in Majuskeln): *RATIS SIVE RATIARIA – CX IA*. Kahn und Floß wurden eben besonders in mythologischen Darstellungen nicht immer klar unterschieden. Das sogenannte »Schiff der Argonauten« soll nach manchen Interpreten in Wahrheit ein Floß gewesen sein; siehe Assmann: *Art. Ratis*. In: *RE I A 1*, 1914, Sp. 264f.
- 65 Wacke, Andreas: Fahrerrhöhung als Besitzverschulden. In: Baumgärtel, Gottfried (Hrsg.): *Festschrift für Heinz Hübner zum 70. Geburtstag*. Berlin 1984, S. 669–695, zum Floßfall S. 687ff.
- 66 Im Unterschied zum bereits quellenmäßigen Ausdruck *casus fortuitus*. Quellenmäßige Beispiele für »gemischten Zufall« bei Wacke (wie Anm. 65), S. 688, Anm. 86.
- 67 Krämer, Gerd: Das besitzlose Pfandrecht. Entwicklungen in der römischen Republik und ihm frühen Prinzipat. Köln u.a. 2007, S. 211–248. Das Schrifttum berücksichtigte Krämer ausweislich seines Vorworts bis Mitte 2002. Dazu kam seither noch Schanbacher, Dietmar: *Verpfändungspraxis und Pfandrecht*. In: Ernst, Wolfgang, und Jakab, Éva (Hrsg.): *Usus Antiquus Iuris Romani. Antikes Recht in lebenspraktischer Anwendung*. Berlin u.a. 2005, S. 191ff., 199f.
- 68 So schon Wacke (wie Anm. 65), S. 688. Streitig: Weitere Literaturhinweise bei Schanbacher (wie Anm. 67). Nach Schanbacher ist eine Verpfändung des Floßes *vielleicht doch anzunehmen*, ja sogar ein Verfallpfand; vgl. dazu auch Schanbacher, Dietmar: *Ursprung und Entwicklung des römischen Pfandrechts*. In: *SZ* 123, 2006, S. 52, Anm. 16. Schanbachers Annahmen muten jedoch recht hypothetisch an. Skepsis gegenüber der Hypothese vom Verfallpfand als Ursprung des *pignus* äußerte schon Wacke, Andreas: *Max Kasers Lehren zum Ursprung und Wesen des römischen Pfandrechts*. In: *SZ* 115, 1998, S. 168–202. Sollte das Eigentum am Floß dem Gläubiger am Verfalltag automatisch zugefallen sein, wäre diese Rechtsfolge durch den nachträglichen Eintritt in Verhandlungen über eine Stundung nur schwer rückgängig zu machen. Einem Bankier ist die ratenweise Tilgung eines fällig gewordenen Kredits willkommener als das Eigentum am unterwegs angehaltenen Floß (das dort schwer zu verwerten ist).
- 69 Für die schuldrechtliche Haftungsfrage aus dem Pfandkontrakt kann dessen Existenz freilich belangreich sein, denn das weggeschwemmte Floß ist dem Flößer gewissermaßen *non reddita*.
- 70 Mit der vom Prioritätsprinzip bemerkenswerterweise abweichenden Rechtsfolge, dass spätere zur Ausbesserung des Schiffes gewährte Kredite mit ihrem Pfandrecht vorgehen: ein alter, im modernen Transportrecht fortgeltender Grundsatz.

- 71 Nur das anhand des ersten Ulpiantextes ergänzte Wort *tollendi* ist im Neraz-Fragment vermutlich wegen eines Abschreiberversehens ausgefallen.
- 72 Knütel, Rolf: Rez. von Reinhold Greiner: Opera Neratii. In: Iura 25, 1974, S. 145–162, hier S. 160.
- 73 Knütel denkt an eine Person aus seinem Schülerkreis.
- 74 Greiner, Reinhold: Opera Neratii. Drei Textgeschichten. Karlsruhe 1973. Die drei Schriften des Neraz sind: 3 Bücher *Membranarum*, 15 Bücher *Regularum* und 3 Bücher *Responsorum*. Eher zustimmend rezensiert von Bona, Ferdinando in SDHI 40, 1974, S. 504ff. und Horak, Franz in SZ 92, 1975, S. 314ff. Kritisch hingegen Honoré, A.M.: A Study of Neratius and a Reflection on Method. In: Tijdschrift voor Rechtsgeschiedenis 43, 1975, S. 223ff. und ausführlich Knütel (wie Anm. 72). – Zum Floßfall: Bona, S. 508f.; Horak, S. 322 mit Anm. 22; Honoré, S. 238f.; Knütel S. 159f. – Zur Person des Neraz (wohl noch unter Trajan, dann ab 117 unter Hadrian) siehe Liebs, Detlef: Hofjuristen der römischen Kaiser. München 2010, S. 31f., 34 mit weiterer Literatur.
- 75 Motive III 296–299; Haidlen, Oskar: Bürgerliches Gesetzbuch nebst Einführungsgesetz mit den Motiven und sonstigen gesetzgeberischen Vorarbeiten II. Stuttgart 1897, S. 36f. Eine vorzügliche Erläuterung des Verfolgungsanspruchs bringt Wieling, Hans Josef: Sachenrecht I. Heidelberg ²2006, S. 216ff.
- 76 Beim unbeaufsichtigten Triften von Schwemmholz wäre eine strengere Haftung eher vertretbar. – Zum *casus mixtus* siehe Anm. 66.
- 77 Wenn etwa die obere fruchtbare Erdschicht, der Mutterboden, hinweggespült wird. – Für einen ähnlichen Fall ist gemäß D. 10,4,9,1 i. f. für *damnum infectum* Sicherheit zu leisten, also (nur) für drohenden, künftigen Schaden.
- 78 Birr, Christiane, im Historisch-Kritischen Kommentar zum BGB III, Schuldrecht Besonderer Teil, Teilband 2, Tübingen 2013, S. 2558–2577. In einem vom Reichsgericht 1908 entschiedenen Fall (RGZ 69, 401ff.) wollte die Schwester des verstorbenen Philosophen Friedrich Nietzsche damit die Veröffentlichung seiner Briefe durch dessen langjährigen Freund Franz Overbeck verhindern.
- 79 So Behrends/Knütel/Kupisch/Seiler (vgl. Anm. 63).
- 80 Ein Ball oder ein durch den Wind vom Kopf gerissener Hut. Ein Drachen, den Jugendliche im Herbstwind steigen lassen, reißt sich los und wird weggetrieben. Vergleichsweise ist im Floßfall der Schadenseintritt augenfällig und hoch. Der Abtransport muss (etwa mit dem Einsatz von Pferden) auf schonendste Weise erfolgen. Heute denke man an eine abgestürzte Drohne, an herabgefallene Teile eines havarierten Ballons, Flugzeugs oder Satelliten.
- 81 Beispielsweise wurden im 17./18. Jahrhundert sogar von der Geigenbauer-Dynastie des Matthias Klotz angefertigte Streichinstrumente, in Fässern gut verpackt, auf Flößen die Isar abwärts transportiert.
- 82 Dazu vgl. (für die Anklage wegen *iniuria atrox*) Grzimek, Philipp: Studien zur Taxatio. München 2001, S. 93f. mit Hinweisen über die Gerichtstage.
- 83 Lenel, Otto: Das Edictum perpetuum. Leipzig ³1927, §§ 241–244. Ausführlich erläutert durch Ubbelohde, August: Die Interdikte zum Schutze des Gemeingebrauchs. Fortsetzung von Glücks Pandektenkommentar 43 und 44, Theil 4. Erlangen 1893 (auch ins Italienische übersetzt). Eine übersichtliche katalogartige Aufzählung der einzelnen Interdikte bei Ubbelohde, S. 460. Kürzer Labruna, Luigi: Vim fieri veto. Napoli 1971, S. 56ff. Aus neuerer Zeit zu dem selten behandelten Thema Castán Pérez Gómez, Santiago: Régimen jurídico de las concesiones administrativas. Madrid 1996, S. 229.
- 84 Ihre zu enge Fassung bedauert (für das Gemeine Recht) Ubbelohde (wie Anm. 83), S. 462–474.
- 85 *Fossa* ist nach D. 43,14,1,5 ein künstlich errichteter Wasserlauf (*manu factum*), also ein Kanal. Stammverwandt mit »Graben« ist niederländisch »Gracht«. Der gemäß D. 33,7,18,8 auf einem Landgut beschäftigte *fossator* war aber eher mit der Anlage und Pflege von Gräben zur Be- und Entwässerung betraut als mit dem Bau von schiffbaren Kanälen, auf die sich das Interdikt bezieht. Genannt wird jener *fossator* nämlich zusammen mit Baumpfleger, Hirten und Pflüger.
- 86 Ubbelohde (wie Anm. 83), S. 533.

- 87 D. 47,10,13,7; vgl. D. 43,8,2,9; Ubbelohde (wie Anm. 83), S. 171ff.
- 88 Ihre Rechtsverhältnisse sind in getrennten Spezialgesetzen geregelt: Das Binnenschiffahrtsgesetz erging am 15. Januar 1895, das Gesetz über die Flößerei fünf Monate später am 15. Juni 1895. Beide traten gleichzeitig in Kraft am 1. Januar 1896. Gemeinsam kommentiert von Förtsch Richard: Die Reichsgesetze, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt und der Flößerei. Leipzig ²1900.
- 89 Wo die Schifffahrt nicht behindert und die Ufer nicht beschädigt wurden; vgl. Neweklowski (wie Anm. 28), I, 544.
- 90 Ubbelohde (wie Anm. 83), S. 509f. Eindrucksvolle Treidelszenen sind auf römischen Flachreliefs erhalten aus der Narbonensis. Zur neueren Rechtsgeschichte Scherner, Karl Otto: Art. Leinpfad. In: HRG 20. Lieferung ²2014, Sp. 827ff. Das Wort »Leinpfad« (*linpat*) findet sich erstmals in Köln 1180, am Oberrhein 1385, so Dollhoff (wie Anm. 41), S. 15. Der Ausdruck »treideln« (ein Schiff am Schlepptau ziehen) kommt vermutlich von mittellateinisch *tragulare* (dieses von *tragula* »Schleppnetz«); entsprechend *trail*, Trawler.
- 91 *Navigare*: mit dem Schiff zur See fahren, segeln. Parallel dazu hat das Lateinische kein Verb für »flößen«; die Tätigkeit muss man umschreiben: *rate uti* (D. 43,12,1,4), *ratem agere* (D. 43,14,1pr.).
- 92 Übernommen von Gorch Fock (1880–1916) als Titel für seinen 1913 erschienenen Roman »Seefahrt tut not«. Vgl. Büchmann, Georg: Geflügelte Worte. 31. Aufl. Berlin 1964, S. 597. Der Zusatz des Pompeius: *Vivere non est necesse* ist jedoch zu verwerfen. Mit der Suggestion, dass das Leben nicht der Güter höchstes sei (Friedrich von Schiller: Die Braut von Messina), werden haltlose Menschen dazu verführt, sich dem Terrorismus zu verschreiben und als Selbstmordattentäter zu opfern.
- 93 Fritsch, Ahasver: *Tractatio synoptica de regale iure grutiae vulgo Flötz-Recht*. Naumburg 1668; Lipold, Joh. Chr.: *De alienatione bonorum minorennium oppignuratorum et de iure grutiae, vom Flößrecht*. Merseburg 1674; Dürr, F.A.: *De iure grutiae oder vom Floßrecht*. Mainz 1762; von Friese, Johann Bernhard: *De iure grutiae*. Jena 1701. Diese Werke sind vorhanden im Max-Planck-Institut für Europäische Rechtsgeschichte in Frankfurt/M. Die Herkunft des Ausdrucks *ius grutiae* konnte ich noch nicht aufklären. Die neuere Rechtsgeschichte behandelt Cordes, Albrecht: Art. Flößerei. In: HRG I, 7. Lieferung ²2008, Sp. 1594ff. Ergänzend zur dort angeführten Literatur siehe die ausführlichen Erläuterungen von Krünitz, Johann Georg: *Oekonomische Encyclopädie oder allgemeines System der Staats-, Stadt-, Haus- u. Landwirtschaft* (242 Bände 1773–1858) unter den Stichworten Floßrecht und Wasserrecht, im Internet unter http://www.kruenitz1.uni-trier.de/site/a_to_z.htm (Aufruf vom Juni 2015).
- 94 Piot, Gilles, und Schweizer, Birgit: *Die Gaudiflößerei*. In: Keweloh, Hans-Walter (Hrsg.): *Flößerei in Deutschland*. Stuttgart 1985, S. 152ff.; Lauterbach, Helga: *Von Floßmeistern und Flößerbräuchen*. München 1992, S. 119ff.

Notes on Timber Rafting in Antiquity as seen by Roman Jurists

Summary

The oldest mode of transport – the rafting of timber over a distance of two hundred kilometres on the Mediterranean already mentioned in the Old Testament – was also practised in the Roman Age with the aid of sails before the wind. The crews must have had at their disposal the necessary equipment, complete with the necessary lodgings and food supplies. In Mesopotamia, rafts kept afloat with inflated animal skins were used. The Roman legionaries used on their expeditions robust floating bridges to cross rivers. The Romans also rafted tree trunks to Lower Rhenish regions on the Rhine and its tributaries. Cooperative rafters' (*ratiarii*) associations are known to have existed in the Rhône region.

In the sources on Roman law, approximately a dozen Digest passages are concerned with rafting. Some mention *navis* and *ratis* together; in other cases, the jurists applied regulations pertaining to *navis* also to rafts. The strict liability of mariners for the loss of transport goods or the belongings of passengers accordingly also applied to rafters. The authority held by captains of seagoing and inland vessels likewise applied for the head of a raft crew.

The jurists moreover debated over the agency of natural forces on rafts and the claim to the retrieval of a stranded raft. Unlike sect. 867 of the German civil code, however, the person entitled to retrieve the raft not only had to recompense the losses caused by the search for and removal of the raft, but also (unjustifiably) those caused by its stranding (i.e. by force majeure). The Praetor's Edict moreover contained threats of punishment for pirate attacks on ships and rafts and defended the freedom to use the shipping routes on inland waterways and the open sea, also for rafts. As tree trunks loosely bound together to form a raft do not become essential components of a uniform object, the ownership of and nonpossessory pledge on individual trunks remained in force; their existence was verified with the aid of notches (raft marks).