

SCHIFFSPAPIERE

Es gibt viele Einrichtungen im Altertum, von denen wir nichts wissen, entweder weil sie in der Literatur nie vorkommen oder weil sie da, wo sie vorkommen könnten, als selbstverständlich vorausgesetzt werden. Wo sich nun zeigt, dass ein Vorgang ohne bestimmte Voraussetzungen nicht oder nicht genügend erklärt werden kann, werden wir diese Voraussetzung als gegeben ansehen, auch wenn keine 'Quelle' etwas davon berichtet. Das gilt namentlich von vielen Vorkommnissen im Handelsgeschäft (z. B. von der Entnahme von Waren auf Kredit), die jedem Griechen völlig geläufig waren, ohne dass er je darüber spricht; besonders geringem Verständnis begegnet bei uns der Seehandel, der im Altertum sogar noch grössere Bedeutung hatte als heutzutage. Ohne Ein- und Ausfuhr mussten z. B. vier Fünftel aller Bewohner Athens verhungern. Einen Punkt aus dem alten Seerecht aufzuklären, will die folgende Untersuchung versuchen.

Thukydides berichtet¹⁾ aus dem Jahre 413, dass 11 Schiffe (Kriegsschiffe) von Syrakus nach Italien fuhren und dort Nachricht erhielten, dass eine Anzahl von Fahrzeugen mit Gütern (*πλοία γέμοντα χρημάτων*) auf dem Wege nach Athen sei; sie trafen auf die Fahrzeuge, versenkten die meisten und verbrannten Schiffsbauholz in der Kauloniatis, das für Athen bereit lag. Wie ist der Vorgang nun in seinen Einzelheiten zu denken und was folgt daraus? Das syrakusische Geschwader hatte offenbar den Auftrag, Handelsschiffe abzufangen, die der athenischen Flotte vor Syrakus Lebensmittel oder Material zuführen wollten. Zu diesem Zwecke fuhr es die Küste von Italien entlang, den feindlichen Transporten entgegen. Da bekam es unterwegs die Nachricht von der Fahrt der *πλοῖα* nach Athen. Wo kann es diese Nachricht bekommen haben? Entschieden athenerefeindlich waren an der ganzen Küste nur Lokroi und Tarent: in der Nähe von Lokroi, unmittelbar daran grenzend, liegt Kaulonia, ein kleines Städtchen am

¹⁾ VII 25, 2.

Meer ohne Hafen. Also erfuhren die Syrakusier in Lokroi, dass die Handelsschiffe soeben die Stadt mit der Bestimmung Athen passiert hatten. Nach Hasebroek¹⁾ weiss der Schiffer und Händler dieser Zeit (5. u. 4. Jhd.) in den meisten Fällen noch gar nicht, wo er seine Ware absetzen wird; ein Warenversand auf feste Bestellung ist dieser Zeit etwas Unbekanntes. Nach Thukydides wussten nicht nur die Schiffer, wohin die Reise geht, sondern auch die Bewohner der Plätze, die sie passierten, und sagten es weiter. Die Handelsschiffe können noch nicht sehr weit gewesen sein, denn die syrakusischen Kriegsschiffe, die schneller fuhren, holten sie ein. Es wird noch vor Kroton gewesen sein, das ebenfalls den Athenern nicht freundlich war (Thuk. VII 35); die Städte, die danach zu passieren waren, Thurioi und Metapont, standen mit Athen im Bunde. Wem gehörten die Schiffe? Athenische waren es schwerlich, sonst hätte Thukydides wahrscheinlich gesagt: *πλοῖα τῶν Ἀθηναίων*. Sie mochten in Rhegion oder einer Stadt an der Westküste Italiens beheimatet sein, die dem Kriege ganz ferne stand. Wie erkannte nun der syrakusische Kommandant, dass die Schiffe mit dem Bestimmungsort Athen auf Fahrt waren? Auch peloponnesische Bundesstaaten brauchten Einfuhr von Getreide und Kriegsmaterial und bezogen ihren Bedarf hauptsächlich aus Italien. Der blosser Verdacht genügte nicht zu Gewaltmassregeln; es bedurfte der Beweise, da jeder Irrtum in dieser Hinsicht schwere politische Verwickelungen herbeiführen konnte. Eine blosser Frage an die Schiffer hatte wenig Zweck; eine Antwort, die der Wahrheit entsprach, musste ihnen mindestens Schiff, Ladung und Freiheit, vielleicht das Leben kosten. Den Bestimmungsort der Sendung konnte der syrakusische Admiral nur aus den Schiffspapieren ersehen, und diese liess er sich vorlegen; danach war er zur Konfiskation der Ladung berechtigt. Schiffspapiere mussten vorhanden sein. Sicherlich hatte der Schiffer Fahrzeug und Ladung versichert (durch Seedarlehn); wo aber sollte er sein Vertragsexemplar lassen, wenn er es nicht bei sich führte? Der Versicherungsvertrag (Darlehnsvertrag) gab Auskunft über die Person und Heimat des Schiffers, Inhalt und Wert der Ladung und den Bestimmungsort, meist wohl auch den Empfänger. Wenn das attische Gesetz für jedes

¹⁾ Staat und Handel im alten Griechenland (1928) S. 85.

Seedarlehn die schriftliche Form vorschrieb, so schuf es damit gleichzeitig ein Schiffspapier, das dem Schiffer jederzeit als Legitimation dienen konnte; es gab ihm die Möglichkeit, in Sturmes- und Feindesnot an befreundeten Plätzen Schutz und Hilfe zu finden. Nach Einsicht in die Schiffspapiere beschlagnahmte der Admiral die Ladung und liess die meisten Schiffe versenken; einige waren während der Verhandlungen entkommen. Dann liess der Syrakusier das Schiffsbauholz in der Kauloniatis, *ἃ τοῖς Ἀθηναίοις ἐτοῖμα ἦν*, verbrennen; mitnehmen konnte er es wohl nicht mehr. Es war von den Athenern bestellt, aber noch nicht abgeholt; eigene Schiffe hatte das kleine Kaulonia nicht, obwohl es am Meer lag. Nach den Worten des Thukydides ist anzunehmen, dass es noch nicht bezahlt, also noch nicht in athenisches Eigentum übergegangen war. Aber auf einen Kleinstaat wie Kaulonia brauchte man nicht viel Rücksicht zu nehmen; es hatte zudem an dem benachbarten Lokroi einen energischen Aufpasser. Der syrakusische Admiral konnte danach mit reicher Beute nach Hause zurückkehren; in Lokroi nahm er noch eine Anzahl Hopliten aus Thespiai an Bord. Mit Verlust eines Schiffes, das ihm die Athener bei Megara wegnahmen, erreichte er glücklich die Heimat.

Um die Mitte des vierten Jahrhunderts schloss Athen, um sich eine regelmässige und billige Getreidezufuhr zu sichern, mit dem bosporianischen Könige Leukon I einen Handelsvertrag¹⁾, nach dem die Ausfuhr nach Athen aus dem bosporianischen Reich zollfrei (d. i. frei vom bosporianischen Ausfuhrzoll) und vor der übrigen Ausfuhr erfolgen sollte. Wie hat man sich die Ausführung dieses Vertrages vorzustellen? Da konnte ja jeder kommen und sagen, er fahre nach Athen. Offenbar musste diese Tatsache nachgewiesen werden, denn sonst nahm Leukon überhaupt nichts mehr an Ausfuhrzöllen ein. Wie war der Nachweis zu führen? Am Getreideexport war auch der König persönlich beteiligt, der in Athen stets Gelder stehen hatte²⁾; sie konnten nur aus Getreidegeschäften herrühren und brachten dort gute und sichere Zinsen, mochten auch dazu dienen, den Bedarf des Herrschers an Luxusgütern aller Art am schnellsten und billigsten zu decken. Für diesen Teil des

1) Demosth. c. Lept. 29 ff. Vgl. Hasebroek 119.

2) Demosth. l. c. 40.

Exports erübrigte sich jeder Nachweis. Ausserdem kommen für die Ausfuhr einheimische und fremde Schiffer und Händler in Betracht. Die Unsicherheit auf der Route Pantikapaion—Athen wird nicht sehr gross gewesen sein; im Kriegsfall schickte Athen Trieren zur Bedeckung. Die Jahreszeit der Fahrten war stets die gleiche und für den Schiffsverkehr besonders günstig (vor den Äquinoktialstürmen). Immerhin musste man, namentlich im Schwarzen Meer, auf Unwetter gefasst sein; eine Versicherung war also geboten (durch Seedarlehn). Die Einrichtungen dafür müssen überall die gleichen gewesen sein, weil sie durch die Natur der Verhältnisse bedingt werden. Also auch hier genügten die Versicherungsverträge allgemein als Ausweis. Man könnte auch an andere Arten der Legitimation (Pass) denken. Für die bosporanischen Schiffer hätte auch bei ihrer Rückkehr die Vorlegung der attischen Zollquittung genügt. Bei Händlern, die in Athen beheimatet waren, Bürgern und Metroiken, konnte auch der Vorweis einer Bescheinigung ihrer Heimatsbehörde verlangt werden. Da sie nicht leer von Hause abfuhr, mussten sie auch im Besitze einer Quittung über den bezahlten Ausfuhrzoll sein. Ferner kann man an besondere Ausweismarken denken, wie sie den Richtern, den Teilnehmern an der Volksversammlung, den Soldaten ausgestellt wurden, vielleicht in etwas ausführlicherer Form. Ohne Ausweis war jedenfalls die Durchführung des attisch-bosporanischen Handelsvertrages unmöglich; allein auf mündliche Aussagen war kein Verlass.

Noch weiter führt uns der Bezug ausländischer Waren durch die eleusinische Tempelbehörde. Es handelt sich um das Jahr 329/8, ein Teuerungsjahr, in dem alle Preise auf das Doppelte oder Zweieinhalbfache gestiegen waren; die Landwirte forderten und erhielten sogar für einen Medimnos Gerste 18 *d*¹⁾, die Viehpreise waren noch höher, für ein Schaf oder eine Ziege wurden 30, für ein Rind 400 *d* gezahlt²⁾. In diesem Jahre bezogen die *ἐπιστάται Ἐλευσινώθεν καὶ ταμίαι τῶν θεῶν*³⁾ von Korinth in der zweiten Prytanie *κεραμίδες* (Dachplatten, wohl von grösserem Format), in der sechsten — also auch im Winter ruhte die Schifffahrt keineswegs — zurechtgeschnittene Hölzer für Türen und Tore. Korinthische Dachplatten lieferte

¹⁾ [Demosth.] XLII 20.

²⁾ IG. II² 1672, 290.

³⁾ Ibid. 71 ff. 151 ff. 168 ff.

zunächst der attische Metroike Demetrios, der im Demos Lakiadai wohnte, also in einem entfernten Vorort Athens an der eleusinischen Strasse; er erhielt für 100 Stück 100 *d* und für den Transport 40 *d* [der normale Preis für ein *ζεῦγος* pro Tag war 4 *d* $\frac{1}{2}$ *o* *κατὰ ψήφισμα δήμου δ Λυκοῦργος εἶπεν*¹⁾]. Dann bestellte die Tempelbehörde 200 Stück in Korinth direkt; sie bezahlte das Stück mit 5 *o* und den Transport der 200 Stück mit 6 *d* 4 *o*. Lieferant und Schiffer sind nicht mit Namen genannt. Dass Demetrios mit seiner Ware nicht zu teuer war, wenn er $16\frac{2}{3}$ v. H. daran verdiente, wovon er noch den Transport zu bezahlen hatte, ist klar; aber die Anfuhr war so kostspielig, dass die attische Behörde den Ankauf im Auslande vorzog. Nutz- und Bauholzhandlungen gab es in Athen natürlich zahlreiche; in der einen Abrechnung von Eleusis, von der etwa die Hälfte erhalten ist, werden allein 10 genannt, die teils von Bürgern, teils von Metroiken betrieben wurden und den Tempel in Eleusis wiederholt belieferten. Aber eine grosse Bestellung geht auch nach Korinth, wo infolge der besseren Verbindung mit dem Westen bedeutende Lagervorräte aller Art vorhanden waren.

Es handelt sich um sechs verschiedene Posten *σανίδες*, meist aus Ulmen-, einen aus Eschenholz, die Masse sind genau genannt nach Länge, Breite und Dicke. Der Preis betrug im ganzen $383\frac{1}{2}$ *d*; dazu kommen 7 *d* Rollgeld (*διακάλις*), 10 für Abfuhr nach dem Schiff und Verladung, [1]56 *d* für Seetransport (*ναῦλος*). Der Lieferant war der Korinthier Hegias, der Schiffer der Athener Kleon von Peiraeus. Interessant ist die Arbeitsteilung beim Transport. Der Holzhändler lässt die Verladung nicht durch seine teuren Holzarbeiter besorgen, sondern dafür werden ungelernete Leute gemietet (*μισθωτοί*); dann sind die Abfuhr nach dem Hafen und der Seetransport besonders berechnet; die Ausladung und Überführung nach dem Tempelgelände werden die hier beschäftigten *δημόσιοι* besorgt haben. Es unterliegt keinem Zweifel, dass die Lieferung auf Bestellung erfolgte; die Masse der Türen mussten sich nach dem Bau richten. Ebenso ist es selbstverständlich, dass der Erteilung des Auftrags eine ausführliche Korrespondenz über Beschaffenheit des Materials, Lieferungsfrist und Preis vorangegangen ist. Über die Modalitäten der Bezahlung, ob Kleon das Geld mitgenommen und bei der

¹⁾ IG. II² 1673, 65.

Lieferung ausgezahlt, ob er es erst bei der Ankunft der Ware erhalten und bei der nächsten Fahrt an Hegias übergeben hat oder ob die Bezahlung ohne seine Vermittelung etwa durch Banküberweisung stattfand, erfahren wir nichts; die Tempelverwaltung hat sich jedenfalls bei Empfang der Staatsgelder auch des Bankiers bedient und von ihm Vorschuss erhalten. In welcher Weise erfolgt nun aber die Übergabe der Ware an den Besteller? Bei der Lieferung der 27 *σπίδες* ist es nicht ausgeschlossen, zumal bei der Höhe der Fracht, dass die Lieferung durch Sonderfahrt erfolgte; andererseits sprechen Heimat und Wohnort Kleons dafür, dass er einen regelmässigen Verkehr zwischen Peiraieus und Kenchreai (Athen und Korinth) unterhielt. Sicherlich aber waren die 200 Dachplatten nicht die einzige Ladung des Schiffers, dazu ist der Betrag der Fracht zu gering. Der Schiffer nahm also mehr Waren mit als eine einzige Ladung, natürlich auch von verschiedenen Absendern und an verschiedene Empfänger. Ohne schriftliche Begleitpapiere für jede Sendung mit Angabe des Inhalts und des Preises (Frachtbriefe) ist dieser gesamte Transportverkehr nicht zu denken. Eine andere Überlegung führt zu demselben Schluss. Der athenische Staat (und wohl ebenso die meisten andern) erhob die Zölle in bestimmten Hundertsätzen vom Wert der Ware, meist zwei Hundertstel (*πεντημοστή*). Wie sollte der Zolleinnehmer, meist ein Sklave des Zollpächters, den Wert feststellen? Besass er einen genauen Tarif aller Waren, die ein- und ausgeführt werden konnten? Aber dieselbe Ware konnte von geringerer oder besserer Qualität sein, ganz abgesehen davon, dass auch die Preise stiegen oder fielen. Es gibt keine andere Möglichkeit für die Berechnung des Zolles, als dass der Schiffer (auf Grund seiner Frachtbriefe) oder der Händler (auf Grund seiner Einkaufspreise) eine genaue Erklärung über den Wert der ein- und ausgeführten Waren abgab. Danach zahlte er den Zoll und erhielt über die erfolgte Zahlung eine (wenn auch noch so einfache) Quittung. Diese mochte zur Zeit des Ostrakismos noch auf Scherben geschrieben sein; später wird man Bleistempel oder Papier dafür gewählt haben. Ohne Schiffspapiere ist kein geordneter Güterverkehr zur See denkbar; wie stark dieser aber schon im 5. Jahrhundert war, lehrt Thukydides in jedem Buch.