

KARIN NEHLSSEN- VON STRYK

Kalkül und Hasard in der spätmittelalterlichen
Seeversicherungspraxis

Kalkül und Hasard in der spätmittelalterlichen Seeversicherungspraxis

Wenn wir uns die Dimensionen der heutigen Privatversicherungsunternehmen – und sei es auch nur ihrer architektonischen Erzeugnisse – vor Augen führen, so mag selbst dem Juristen nicht stets gegenwärtig sein, daß es um das dogmatische Fundament dieses florierenden Wirtschaftszweiges nicht zum Besten bestellt ist.

Schon die Definition des Versicherungsvertrages muß als *vexata quaestio* der Versicherungsrechtler bezeichnet werden. Uneinigkeit besteht hier unter anderem, inwieweit die versicherungstechnischen Errungenschaften der modernen Großunternehmen, mit der Masse versicherter gleichartiger Risiken und mathematischer Kalkulierbarkeit des Risikos, in die juristische Begriffsbestimmung des Versicherungsvertrags einzubeziehen sind.

Aber auch der systematische Standort des Versicherungsvertrages innerhalb der vertraglichen Schuldverhältnisse des Zivilrechts ist nicht zweifelsfrei und, wenn man sich der herkömmlichen Zuordnung anschließt, auch nicht das, was man eine erste Adresse nennen möchte, werden doch als seine dogmatischen Nachbarn Spiel und Wette betrachtet, mit welchen er unter der Kategorie der „Risikoverträge“ oder, wie man früher sagte, der „Glücksverträge“, „aleatorischen Verträge“ oder „gewagten Geschäfte“ zusammengefaßt zu werden pflegt.

Gemeinsames Merkmal von Versicherung und Wette ist hiernach, daß die Leistungspflicht, das heißt der geschäftliche Nachteil, vom Eintritt eines ungewissen Ereignisses abhängt. Für den einzelnen Versicherungsvertrag, isoliert betrachtet, ist dies dogmatisch nachvollziehbar. Das Spezifikum der modernen Versicherung liegt allerdings darin, den Versicherungsvertrag nicht einzeln, sondern in der Masse gleichartiger Versicherungsverträge zu sehen und über eine entsprechende Prämienberechnung zur Ausschaltung des wirtschaftlichen Risikos zu gelangen.

Unterscheidendes Merkmal von Versicherung und Wette ist, daß die Versicherung ein vermögenswertes Interesse des Versicherungsnehmers an dem Gegenstand voraussetzt, für den der Versicherer die Gefahrtragung übernimmt. Im Gegensatz zur Wette hat die Versicherung also schadendeckende Funktion.

Diese beiden Merkmale, die das Verhältnis der Versicherung zur Wette bestimmen, das eine abgrenzend, das andere verbindend, mögen uns heute teils als altbe-

währtes, teils als altgedientes, wenn nicht gar antiquiertes dogmatisches Mobiliar erscheinen. Sie gewinnen unversehens an Lebendigkeit und Gewicht, wenn wir in die Anfänge des Versicherungswesens zurückgehen, in die mittelalterliche Seeversicherung der oberitalienischen Handelsstädte, die ja nicht nur die älteste Form unserer modernen Schadensversicherung auf Prämienbasis ist, sondern jahrhundertlang auch die wirtschaftlich bedeutendste war und in Lehre und Gesetzgebung noch des 19. Jahrhunderts als die Versicherung par excellence behandelt wurde, der Modellcharakter für das gesamte Versicherungsrecht zukam.¹ Und in der Tat stellen das Versicherungsinteresse einerseits, die aleatorische Natur des Vertrages andererseits zentrale Fragen der mittelalterlichen Seeversicherung dar, an deren Lösung Rechts- und Wirtschaftshistoriker nach wie vor arbeiten.

I.

Unter den vielfachen Versuchen, die – seit Mitte des 14. Jahrhunderts – bezeugte Seeversicherung aus zuvor praktizierten Verträgen, etwa dem Seedarlehen, herzuleiten, fehlt auch nicht die These, daß sich die Seeversicherung aus der Wette entwickelt habe und überdies häufig in Form einer Wettassekuranz, das heißt einer Versicherung in Wettform, ausgeübt worden sei². Eine gewisse Stütze findet diese These in der handelsrechtlichen Traktatliteratur des 16. Jahrhunderts, worin zwar das Versicherungsinteresse als Kriterium der eigentlichen Versicherung, der *assecuratio propria*, klar herausgearbeitet war, daneben aber die *assecuratio impropria*, die Wette auf glückliche Ankunft des Schiffes, als zulässig angesehen wurde³.

Bereits gegen Ende des vorigen Jahrhunderts waren die beiden Nestoren der Handelsrechts- und Versicherungsgeschichte, Levin Goldschmidt und Enrico Bensa, unter Heranziehung der neuentdeckten genuesischen Seeversicherungsverträge, entschieden für die Erforderlichkeit des Versicherungsinteresses in der

¹ Vgl. W. EBEL, Glücksvertrag und Versicherung. Zur Geschichte der rechtstheoretischen Erfassung des Versicherungsverhältnisses (1962), in: DERS., *Probleme der deutschen Rechtsgeschichte* (Göttinger rechtswiss. Studien 100), Göttingen 1978, 101–122, bes. 104, 109 f.

² Vgl. z.B. C. SCHWARZENBERG, *Ricerche sull'assicurazione marittima a Venezia* (Ius nostrum 11), Milano 1969, 7, 24 Anm. 49; vgl. G. ASTUTI bei F. MELIS, Sulla realtà dell'assicurazione nei trasporti marittimi (secc. XIV–XV), in: *Assicurazioni. Rivista di diritto, economia e finanza delle Assicurazioni private*, Anno XLI, Parte I, 1974, 520; C. VIVANTE, L'assicurazione delle cose. Evoluzione storica, in: *Archivio Giuridico „Filippo Serafini“* 32, 1884, 80–109, bes. 80, 85; W. ENDEMANN, Das Wesen des Versicherungsgeschäfts, in: *Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht* 9 (1866) 284–327, bes. 297, 312 f.

³ Vgl. PEDRO DE SANTARÉM (Petrus Santerna), *Tractatus de assecurationibus et sponsionibus mercatorum* (1553), Lugduni 1558.

mittelalterlichen Seeversicherung eingetreten⁴. Kopfzerbrechen bereiteten ihnen wie auch späteren Autoren jedoch die sukzessiven Veränderungen des Versicherungsvertragsformulars⁵, die sich übrigens nicht nur in Genua, sondern ebenso in Florenz, Venedig und Barcelona vollzogen. Die Versicherungsobjekte, insbesondere die versicherten Güter, wurden immer vager bezeichnet, etwa als „Waren aller Art“. Hinzu traten Klauseln wie *habeat vel non habeat, valendo o non valendo* – das heißt, die Versicherung wurde auf Waren aller Art, ob der Versicherungsnehmer sie nun habe oder nicht und was immer sie auch wert sein mögen, genommen⁶. Klauseln, die den Versicherungsnehmer jedes Nachweises seines Schadens zu entheben und insofern der *pianta parassita*⁷, der Wette, Tür und Tor zu öffnen schienen. Gemeint war jetzt allerdings nicht mehr die obengenannte Wettassekuranz – das wird oft nicht auseinandergehalten –, sondern die Wette in Versicherungsform, sei es als verdeckte Wette, sofern beide Parteien vom Fehlen eines Versicherungsinteresses ausgingen, sei es als Wettversicherung im heutigen Sinn, wenn der Versicherungsnehmer dem Versicherer gegenüber das Vorliegen eines Versicherungsinteresses fingierte.

Regelmäßig wird ferner, wenn es um Wettelemente der Versicherung geht, auf das Wettfieber hingewiesen, das in den Handelsemporien dieser Zeit grassierte und sich nicht selten der Gestalt des Versicherungsvertrages bediente. Besonderer Beliebtheit erfreuten sich Versicherungen auf das Leben von Päpsten und gekrönten Häuptern, bis in einzelnen Städten gegen dieses verabscheuungswürdige Tun eingeschritten wurde. Eines der ältesten Verbote der Papstwette stammt aus Venedig vom Jahre 1419:

„In Rivoalto fiant multe securitates super persona Pape, quod est male factum, et si perverit ad aures dicti Pape [Martin V.], credendum est quod remaneret male contentus et bonum sit ad hoc obviare“⁸.

⁴ Vgl. E. BENSA, *Il contratto di assicurazione nel Medio Evo*, Genova 1884, 66; L. GOLDSCHMIDT, *Universalgeschichte des Handelsrechts*, 3. Aufl., Stuttgart 1891 (Nachdruck 1973), 370.

⁵ Vgl. den Überblick bei M.A. BENEDETTO, *Appunti per una ricerca sul contratto di assicurazione marittima*, in: *Studi in onore di G. Grosso IV* (Torino 1971), 485–496, bes. 488; ferner L. A. BOITEUX, *La fortune de mer: le besoin de sécurité et les débuts de l'assurance maritime* (Ecole pratique des Hautes Etudes VI^e sect., 24) Paris 1968, 147 f.

⁶ Vgl. hierzu im einzelnen K. NEHLSSEN-VON STRYK, *Die venezianische Seeversicherung im 15. Jahrhundert* (Münchener Universitätschriften, Jur. Fak., Abhandlungen zur rechtswiss. Grundlagenforschung 64), Ebelsbach 1986, 113 ff.

⁷ BENSA (oben Anm.4), 67.

⁸ Vgl. G. GIACCHERO, *Storia delle assicurazioni marittime. L'esperienza genovese dal Medioevo all'età contemporanea*, Genova 1984, 57 f.

Ob der auffallend gelassene Tonfall, mit dem dieser Mißstand eher als Frage des guten Geschmacks behandelt wird, in dem bekanntermaßen kühlen Verhältnis der *Serenissima* zum Hl. Stuhl seinen Grund haben könnte, muß freilich dahingestellt bleiben.

Was nun die immer wieder vermutete Einmischung von Wettelementen in die Seeversicherung betrifft, so kann dies, wie ich an anderer Stelle dargelegt habe⁹, zumindest für Venedig klar verneint werden. Obgleich die venezianischen Versicherungspolice die gleichen bedenklichen Klauseln aufweisen wie die Verträge anderer Märkte: die zahlreichen venezianischen Seeversicherungsprozesse, die für diesen Zeitraum überliefert sind, sprechen eine andere Sprache. Trotz der genannten Klauseln ist kein Prozeß bekannt, in dem nicht der Versicherer aufgrund Frachtvertrag, Ladepolice oder sonstiger Dokumente genau dartun müßte, welche Güter sich an Bord des verunglückten Schiffes befanden. Bei Teilschaden wird minutiös über jeden Ballen Käse abgerechnet, der gerettet wurde. Überhaupt tritt uns in diesen Prozessen eine derart ernsthafte, auf Solidität bedachte, geschäftsmäßige Realität entgegen, daß es schier undenkbar erscheint, die Seeversicherung mit Papstwetten und dergleichen Geschäften in Verbindung zu bringen.

Vielmehr kommt den Klauseln jedenfalls in der venezianischen Versicherungspraxis eine vorwiegend kautelare, defensive Funktion zu. Sie sollen den oft beklagten *cavillationes*, den spitzfindigen Einwendungen der Versicherer, die sich vor der Zahlung der Versicherungssumme drücken wollen, zuvorkommen¹⁰.

Natürlich ist offen, inwieweit diese für Venedig bezeugte Versicherungspraxis auch auf anderen Versicherungsmärkten vorausgesetzt werden darf. Andererseits sind die diversen Piazzen – trotz politischer Auseinandersetzungen der Städte – aufs engste verbunden. Die Florentiner begegnen als Versicherer in Venedig ebenso wie in Genua oder in Barcelona, die Genuesen in Barcelona.

Die Grundauffassung von der Entschädigungsfunktion der Seeversicherung dürfte daher Gemeingut gewesen sein, selbst wenn sie nicht überall mit der gleichen Konsequenz verwirklicht worden sein sollte.

In der Tat konzipieren die Ordonnanzen von Barcelona, städtische Statuten aus den Jahren 1435 – 1484, die Seeversicherung ebenfalls als reine Schadensversicherung¹¹.

⁹ Vgl. oben Anm. 6.

¹⁰ Auch der genuesische Jurist Bartolomeo Bosco deutet die Klauseln der genuesischen Versicherungsverträge als Schutz gegen die Ausflüchte der Versicherer: „quia assecuratores propter non solvere mille cavillationes excogitent“ (Cons. 392, S. 611 [um 1400], in B. BOSCO, *Consilia*, Lodani 1620).

¹¹ Ord. Barc. v. J. 1435 artt. 8, 9; v. J. 1458, art. 12; v. J. 1484, C. 13 (ed. F. VALLS I TAVERNER, *Consolat de mar* III, Barcelona 1933, 31–105: Ordinations de la Ciutat de Barcelona sobre assegurances marítimes).

II.

Ich möchte nun auf den zweiten Punkt, das aleatorische Moment, die Glücksspielnatur der mittelalterlichen Seeversicherung, zu sprechen kommen, womit wir zugleich auf die Seite des Versicherers überwechseln, der das finanzielle Risiko des Geschäfts trägt.

Von entscheidender Bedeutung ist in diesem Zusammenhang, wie die Seeversicherung betrieben wurde, ob sie innerhalb eines ordnungsgemäßen Geschäftsbetriebs regelmäßig oder gar planmäßig oder vorwiegend als gelegentliches Hasardgeschäft getätigt wurde.

Natürlich kann man von einem Ausschluß des aleatorischen Moments im eigentlichen Sinn erst im Rahmen der modernen Großunternehmen sprechen, wo die Versicherung als Massengeschäft und demzufolge auf der Basis mathematischer Kalkulation betrieben wird. An eine vergleichbare Organisation ist für die mittelalterliche Seeversicherung, die typischerweise vom nicht spezialisierten Einzelversicherer getragen wird, von vornherein nicht zu denken.

Damit erübrigt sich aber nicht die Frage, wie mit dem Risiko umgegangen wurde, ob man es zu beherrschen und zu reduzieren und die Seeversicherung als reguläres Investitionsobjekt zu gestalten versuchte oder ob man das Risiko als solches akzeptierte und die Seeversicherung als Glücksspiel betrieb. Es sind die Faktoren, die zugleich in unmittelbarem Zusammenhang mit der rechtlichen Ausgestaltung des Versicherungsvertrags gesehen werden müssen.

Wenn es nun um das Versicherungswesen, die Struktur der Versicherungsmärkte, geht, heißt es allerdings, die Disziplin zu wechseln. Die rechtsgeschichtliche Forschung hat sich hier, in bewährter juristischer Tradition, Rechtliches sofort aus dem konkreten Lebenssachverhalt zu abstrahieren, fast ausschließlich dem Versicherungsvertrag als solchem gewidmet. Es ist die wirtschaftshistorische Literatur, die sich gerade in den letzten zwei bis drei Jahrzehnten mit einigen wichtigen Spezialuntersuchungen und Quelleneditionen den äußeren Bedingungen des Versicherungsgeschäfts zugewandt hat¹².

¹² Vgl. vor allem F. MELIS, *Origini e sviluppi delle assicurazioni in Italia (secc. XIV-XVI) I: Le Fonti*, Roma 1975; R. DOEHAERD – CH. KERREMANS, *Les relations commerciales entre Gênes, la Belgique et l'Outremont d'après les archives notariales génoises 1400-1440* (Études d'histoire économique et sociale, V), Bruxelles-Roma 1952; G. GIACCHERO (oben Anm.8); H. GRONEUER, Die Seeversicherung in Genua am Ausgang des 14. Jahrhunderts, in: *Beiträge zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte des Mittelalters. Festschrift für H. Helbig zum 65. Geburtstag*, Köln-Wien 1976, 218-260; J. HEERS, Le prix de l'assurance maritime à la fin du moyen âge, in: *Revue d'histoire économique et sociale* XXXVII (1959)

In der älteren wirtschaftshistorischen Literatur ist, zuweilen geradezu emphatisch, das spekulative aleatorische Element der frühen Seeversicherung betont worden: „ungewöhnlicher Gewinn gegen ungewöhnliches Risiko“¹³. Entstehung und Verbreitung der Seeversicherung wurden dem wagemutigen Unternehmungsgeist und Gewinnstreben des sogenannten Frühkapitalismus oder, etwas weniger mißverständlich, des Handels- und Finanzkapitalismus zugeschrieben¹⁴.

Gemeint ist damit die Wirtschaftsverfassung – oder vielleicht sollte man besser sagen, die Wirtschaftsgesinnung, denn die Autoren, die diese umstrittenen Begriffe verwenden – W. Sombart, J. Strieder, L. Brentano – stellen akzentuiert auf ein spezifisches Unternehmerverhalten ab: Gemeint ist damit also die Wirtschaftsgesinnung, wie sie sich in den Kaufmannskreisen vor allem der oberitalienischen und flandrischen Städte des 14./15. Jahrhunderts findet.

Weniger ideologiebefrachtet kennzeichnet die italienische Literatur die wirtschaftliche Expansion der Handelshäuser, die mit der Ausbildung zahlreicher neuer Organisationsformen und Handelspraktiken (Kapitalgesellschaften, Banken, Geldgeschäfte, Versicherung, doppelte Buchhaltung) einhergeht, als *rivoluzione commerciale*. Der *mercante viaggiatore* wird zum *mercante residente*, der die Branchen seines Unternehmens – Handel, Finanzgeschäfte, oft auch Produktion, zum Beispiel Tuchmanufaktur – mittels eines Netzes von Niederlassungen und Gesellschaftern von seinem Kontor aus regiert, *in nome di Dio e di guadagno*, wie unbefangen die Eingangsformel der Rechnungsbücher häufig lautet.

Welche Stellung nahm nun das Seeversicherungsgeschäft im Rahmen dieser Aktivitäten ein?

Es kann hier begreiflicherweise nur um eine erste, allgemein orientierende Skizze gehen, die auf Spezialuntersuchungen zu Genua¹⁵ und Barcelona¹⁶ und auf dem venezianischen Quellenmaterial basiert. Die schwierigen methodischen Implikationen, die durch die Lückenhaftigkeit des überlieferten Quellenmaterials bedingt sind,

7–19; M. DEL TREPPO, Assicurazioni e commercio internazionale a Barcellona nel 1428–1429, in: *Rivista storica italiana* 69 (1957) 508–541 und 70 (1958) 44–81, und DERS., *I mercanti catalani e l'espansione della corona aragonese nel secolo XV*, Napoli 1967.

¹³ Vgl. ENDEMANN (oben Anm.2) 309.

¹⁴ Vgl. statt aller J. HALPÉRIN, *Le rôle des assurances dans les débuts du capitalisme moderne*. Thèse, Fac. des Lettres Zürich, Neuchâtel 1945.

¹⁵ Vgl. vor allem GIACCHERO (oben Anm.8) und GRONEUER (oben Anm.12).

¹⁶ Vgl. DEL TREPPO (oben Anm.12).

können hier nicht ausgebreitet werden. Bedauerlicherweise befindet sich die Erschließung der Rechnungsbücher, die für diese Frage wertvolle Aufschlüsse geben könnten, erst in den Anfängen.

Wir müssen uns also für die Beurteilung der Seriosität des Versicherungsgeschäfts mit Indizien begnügen. Als solche kommen in Betracht: Höhe der von den Versicherern unterzeichneten Summen, Prämienhöhe, personelle Struktur des Versicherungsmarktes: Welchen sozialen Kreisen gehörten die Versicherer an, ist eine starke Fluktuation festzustellen oder eine kontinuierliche Tätigkeit bestimmter Versicherer bezeugt?

Vielleicht sollte aber, der besseren Anschauung halber, vorausgeschickt werden, auf welche Weise ein Versicherungsvertrag abgeschlossen wurde. Wer sein Schiff oder seine Güter versichern lassen wollte, ging zu einem der Versicherungsmakler, die ihre Stände im Zentrum des Geschehens hatten, wo sich Kaufleute, Kapitäne, Reeder zu treffen pflegten, und ließ sich, seinen Angaben entsprechend, eine Police aufsetzen. Der Versicherungsmakler legte dann diese Police anderen Kaufleuten zur Unterzeichnung als Versicherer vor. Wer wollte, unterschrieb unter Angabe des Betrags, bis zu dessen Höhe er zu haften bereit war, gegen Zahlung oder Gutschrift der Prämie. Hatte der Makler durch eine entsprechende Anzahl von Unterschriften die gewünschte Gesamtversicherungssumme erreicht, übergab er die Police dem Versicherungsnehmer gegen Entrichtung der Prämie.

Auffällig ist zunächst die Gleichförmigkeit der Versicherungssummen, zu denen die Versicherer jeweils unterschreiben. Es sind stereotyp 100 Dukaten¹⁷ oder 100 Fiorini genuesischer oder aragonesischer Prägung, zuweilen auch nur 50, seltener 200: ansehnliche, aber keineswegs exorbitante Beträge. Für 150 Dukaten konnte man ein kleines Küstenschiff erwerben, 20 Dukaten betrug der jährliche Mindestlohn eines Arsenalarbeiters. Die Ladung eines großen Handelsschiffs erreichte ohne Schwierigkeiten 80 000 Dukaten. Unverkennbar entspricht es also feststehender Übung, das Risiko zu streuen, das heißt zu mäßigen Raten auf verschiedene Seeunternehmungen zu versichern.

Die Prämienhöhe richtete sich, wie die wirtschaftshistorische Forschung im einzelnen dargetan hat¹⁸, nach dem übernommenen Risiko, das heißt nach Länge und Gefährlichkeit der Route, vor allem aber nach dem Schiff. So sinkt die Prämie für

¹⁷ Vgl. K. NEHLSSEN-VON STRYK (oben Anm.6), Anhang I, 2 und II, 2.

¹⁸ Vgl. vor allem DEL TREPPO, *I mercanti* (oben Anm.12), 423 ff., 483 ff.

Güterversicherungen bei den venezianischen Staatsgaleeren, die als besonders sicher und schnell galten, um die Hälfte¹⁹.

Was die zentrale Frage der Risikobemessung angeht, so ist zumindest festzustellen, daß die Handelshäuser über ein erstaunliches Informationsnetz verfügten. Eine große Zahl von Schiffen samt Kapitänen wird kontinuierlich beobachtet, die Bewegungen der Korsarschiffe ständig gemeldet und natürlich jedes Schiffsunglück – wie die aus 126 000 Briefen bestehende Handelskorrespondenz der Firma Datini aus Prato bezeugt.

Von dem systematischen Bemühen, eine möglichst zuverlässige Prognose für die Gefährlichkeit einer bestimmten Seeunternehmung geben zu können, dürfen wir ohne weiteres ausgehen. Aufgrund welcher empirischen Überlegungen die Prämientarife festgesetzt wurden, und zwar die weithin beachteten marktüblichen wie die in besonderen Gefahrensituationen abweichend ausgehandelten, entzieht sich allerdings unserer Kenntnis.

Auffallend niedrige Prämien weist das venezianische Quellenmaterial aus. Sie bewegen sich selbst für weite Fahrten – und durchaus nicht auf Galeeren beschränkt – zumeist um 4–5%, für Galeerenfahrten nach Alexandria sinken sie sogar auf 1–1,5%²⁰. Was immer man aus diesen Werten ableiten mag, in das Bild eines gewinnträchtigen Spekulationsgeschäfts für Glücksritter fügen sie sich nicht ein.

Zur personellen Struktur der Versicherungsmärkte ist zu bemerken, daß sich sowohl in Genua wie in Venedig und Barcelona unverkennbar ein Kreis von Kaufleuten abzeichnet, die regelmäßig über Jahrzehnte hinweg als Versicherer firmieren und einen beträchtlichen Marktanteil innehaben. Die für die Jahre 1427–1431 besonders günstige Dokumentation in Genua läßt die relativ sichere Aussage zu, daß in diesen fünf Jahren 16 Versicherer ein Drittel der Gesamtversicherungssumme abdecken und 25 Handelshäuser mit ihren zahlreichen Familienmitgliedern 80%²¹. Entsprechende Beobachtungen lassen sich für Barcelona²² und Venedig²³, wenngleich nicht mit gleicher repräsentativer Verbindlichkeit, machen.

¹⁹ Ebd. 441.

²⁰ Vgl. oben Anm.17.

²¹ Vgl. GIACCHERO (oben Anm.8), 68 ff.

²² Vgl. DEL TREPPO, *Assicurazioni* (oben Anm.12), 520 ff.

²³ Vgl. K. NEHLSSEN-VON STRYK, *Aspetti dell'assicurazione marittima nella vita economica veneziana del Quattrocento*, in: *Assicurazioni. Rivista di diritto, economia e finanza delle assicurazioni private*, XLVIII (1981), 353–371, bes. 360 ff.

Ausnahmslos gehören diese regelmäßig bezeugten Versicherer zu den führenden handeltreibenden Geschlechtern. Umgekehrt finden sich unbekannte Namen erst am anderen Ende der Skala, bei nur vereinzelt als Versicherer bezeugten Personen.

Somit hat sich der seit jeher betonte Konnex zwischen Versicherung und Großkapital bestätigt. Dagegen läßt sich von der heute ungleich breiteren Quellenbasis aus die Einstufung der Seeversicherung als überaus gewinnträchtiges und riskantes Spekulationsgeschäft in dieser Form nicht halten. Sie ist offensichtlich wesentlich nüchterner und professioneller betrieben worden, und daran ist festzuhalten, auch wenn ich abschließend noch auf ein Geschäft zu sprechen komme, bei dem die Regeln vorsichtigen Versicherergebens und mäßigen Gewinnes aufgehoben erscheinen.

III.

Es handelt sich dabei nicht um die vielzitierte Wette, sondern um eine an sich unscheinbare und wenig beachtete Variante der Seeversicherung selbst, die Rückwärtsversicherung.

„Die Versicherung“ – so ist es heute noch in § 5 der Allgemeinen Deutschen Seeversicherungsbedingungen (ADS) und in § 2 Versicherungsvertragsgesetz (VVG) zu lesen – „kann auch so genommen werden, daß sie in einem vor der Schließung des Vertrages liegenden Zeitpunkt beginnt“. Der Versicherungsbeginn wird also zurückdatiert und damit die Möglichkeit in Kauf genommen, daß sich zur Zeit des Vertragschlusses die versicherte Gefahr schon verwirklicht hat, das Schiff also bereits Schiffbruch erlitten hat, oder aber die Gefahr sich nicht mehr verwirklichen kann, weil beispielsweise das Schiff unversehrt im Bestimmungshafen eingetroffen ist. Der Vertrag ist – damals wie heute – unter der Voraussetzung wirksam, daß die Parteien bei Vertragsschluß keine Kenntnis von diesem Ereignis hatten, in ihrer subjektiven Vorstellung also das Risiko noch existent war. Andernfalls ist und war der Vertrag unwirksam.

Die Rückwärtsversicherung, deren Notwendigkeit angesichts der mittelalterlichen Verkehrs- und Nachrichtenverhältnisse unmittelbar einleuchtet, findet sich als ebenso unauffälliger wie steter Bestandteil in den Vertragsformularen aller Versicherungsmärkte: „Beginn der Gefahrtragung, wenn das Schiff abfahren wird oder schon abgefahren ist“, „Zahlungspflicht, falls der Versicherungsfall eintreten sollte oder bereits eingetreten sein sollte“: „se caso ochorese di che Dio guardi o fosse ochorso“²⁴.

²⁴ Vgl. K. NEHLSSEN-VON STRYK (oben Anm.6), Anhang I,4 und III.

Nun war die Rückwärtsversicherung nicht nur stets vertraglich mitvereinbart, sie wurde auch häufig praktiziert, und zwar keineswegs nur in dem durch die Verzögerungen der Informationen bedingten Ausmaß, sondern weil sich nicht wenige Kaufleute, die Prämienkosten scheuend, erst nach einer Reihe schlafloser Nächte dazu entschlossen, den Versicherungsmakler aufzusuchen, insbesondere wenn beruhigende Zwischennachrichten über Etappen der Fahrt auf sich warten ließen oder die Spannung vor der erwarteten Ankunft des Schiffes ihren Höhepunkt erreichte.

Dieser Sachverhalt tritt uns in einer ganzen Reihe venezianischer Seeversicherungsprozesse entgegen²⁵, ist aber auch für andere Versicherungsmärkte bezeugt²⁶ – und zwar erfahren wir gewöhnlich davon, weil die Versicherer die Zahlung verweigern mit der Begründung, daß der Versicherungsnehmer bei Abschluß des Vertrages vom Schiffsunglück gewußt habe.

In einem Prozeß vom Jahre 1462²⁷ handelt es sich tatsächlich um wenige Stunden. Der Versicherungsvertrag war am Abend des 14. März 1461 geschlossen worden, und streitig war nun, ob die Nachricht in Venedig um 17 Uhr oder erst um 22 Uhr mit dem Brief des Magistrats von Pesaro eingetroffen war.

Die Curia di Petizion entschied in diesen Fällen rigoros gegen die Versicherer, sofern diese nicht den Nachweis erbrachten, daß die Nachricht vor Vertragsschluß in Venedig gewesen war. Umgekehrt genügte allerdings auch dieser Nachweis. Wie sich aus dem Prozeßmaterial eindeutig ergibt, mußte dem Versicherungsnehmer praktikablerweise nicht positive Kenntnis der Unglücksnachricht nachgewiesen werden²⁸

²⁵ Vgl. den im venezianischen Staatsarchiv befindlichen Bestand an Urteilsbüchern der Giudici di Petizion, Reihe: Sentenze a Giustizia (fortan zitiert: GdP SaG), R. (Registro) 45, 112v–114r (ca. 1428); 61, 103v–104r (16. Juni 1432); 63, 93r–94r (13. Juni 1433); 66, 85r–v (23. Juni [1434]); 74, 19v–21v (2. Jan. [1437]); 74, 32r–33r (8. Febr. 1437); 74, 61v–62r (11. Apr. [1437]); 86, CXLVIIIv–CLr (20. Juni 1442); 98, 92v–95r (19. Jan. 1444); 119, 39v–41r (20. Febr. [1454]); 124, 50v–51v (4. Juli [1457]); 128, 13r–14v (29. Nov. 1459); 130, 92r–94r (19. Febr. 1461); 131, 63v–66r (30. Apr. 1462); 131, 101v–102r (10. Juli 1462); 137, 123r–124r (12. März 1463); 150, 196v–198v (23. Sept. 1468); G. STEFANI, *L'assicurazione a Venezia dalle origini alla fine della Serenissima*, Bd. I, Trieste 1956, Nr. 6 (31. Okt. 1429). Vgl. ferner P. SARDELLA, *Nouvelles et spéculations à Venise au debut du XVI^e siècle* (Cahiers des Annales 1), Paris 1948, 41 f.

²⁶ Vgl. DEL TREPPO, *I mercanti* (oben Anm.12), 376, 379 ff.; BOITEUX (oben Anm.5), 166; A. GARCIA I SANZ und M.-T. FERRER I MALLOL, *Assegurances i canvis maritims medievals a Barcelona*, Bd. I, Barcelona 1984, 175 ff.

²⁷ GdP SaG 131, 63v–66r.

²⁸ GdP SaG 74, 32r–33r (8. Febr. 1437) und GdP SaG 63, 93r–94r (13. Juni 1433): Andrea Zorzi hatte Antonio Contarini spätabends in dringender Angelegenheit zum Rialto bestellt und gegen die Zusage, daß keine Unglücksnachricht eingetroffen sei, überredet, noch um 23 Uhr die Versicherungspolice als Versicherer für 100 Dukaten zu unterzeichnen. Antonio Contarini hatte gerade firmiert, als er von

– im Ergebnis kommt diese Lösung der heutigen versicherungsrechtlichen Regelung gleich: Unwirksamkeit des Vertrages, wenn der Versicherungsnehmer die Nachricht kannte oder kennen mußte²⁹. Die beiden Prozesse, in denen der Vertrag für unwirksam erklärt wurde, weil der Versicherer nachweisen konnte, daß die Unglücksnachricht zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses bereits in Venedig war, stellen sich allerdings als Fälle dreister Übertölpelung des Versicherers dar, der, mit dem Versicherungsnehmer persönlich bekannt, dessen Zusicherungen Glauben geschenkt hatte.

So schildert der Versicherer Feo di Biondo, Nani von Caorle habe ihn, als er gegen Mitternacht – möglicherweise nicht mehr ganz nüchtern – über den Rialto ging, in seine Bottega gezogen. Tatsache war, daß er sich kurz darauf mit drei Dukaten Versicherungsprämie und einer mündlichen Versicherungszusage – einen Makler hatte man wegen der späten Stunde nicht mehr hinzugezogen – wieder fand für ein Schiff, von dem ganz Venedig seit dem Morgen desselben Tages wußte, daß es Schiffbruch erlitten hatte³⁰.

Hervorzuheben ist, daß in diesen Prozessen zur Rückwärtsversicherung, soweit sie über die Prämie Auskunft geben, die Versicherung zum *prezzo comun* zustandekommen sind. Auf den bloßen Zeitablauf seit Versicherungsbeginn wurde offenbar nicht oder nur geringfügig spekuliert.

Dies änderte sich allerdings schlagartig, wenn Gerüchte über Schiffe in Seenot, gesichtete Wrackteile, Kaperungen eintrafen. Zumeist stand nicht mit Sicherheit fest, um wessen Schiff es sich hierbei handelte. Der Kaufmann aber, der Schiff oder Güter in der Unglückszone wußte, suchte, koste es, was es wolle, Versicherungsschutz. Auf Seiten des Versicherers konnte hier von einer Risikobemessung nach irgendwelchen, auch noch so rudimentären Erfahrungswerten keine Rede mehr sein. Wir haben es mit einem reinen Hasardgeschäft zu tun, in dem im Grunde darum gewettet wird, ob sich das Gerücht bewahrheiten wird oder nicht.

Besonders anschaulich gibt diese Situation ein venezianischer Prozeß vom Jahre 1463 wieder³¹: Wieder einmal beruft sich der Versicherer, hier Polo Morosini, auf die

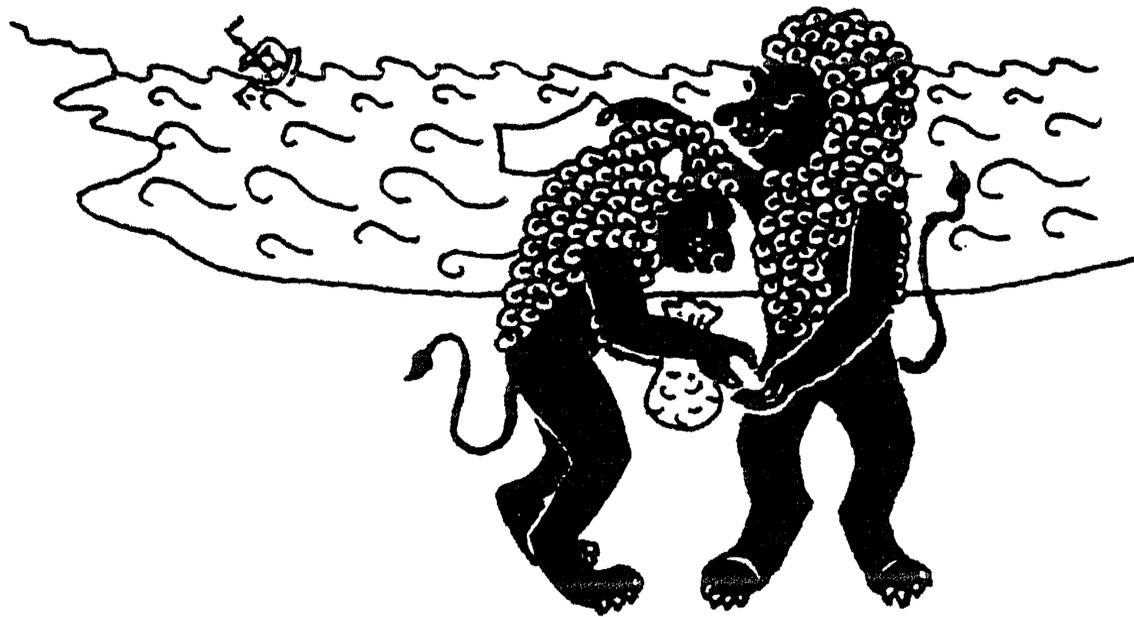
Nicolo Pisani erfuhr, daß die Unglücksnachricht mit dem Schiff aus Zara „tra la campana e la donna“, also Stunden eher, eingetroffen war. Das Gericht läßt jeweils den Nachweis, daß zur Zeit des Vertragsschlusses die Nachricht in Venedig war, ausreichen und behandelt die Beteuerungen der Versicherungsnehmer, nichts hiervon gewußt zu haben, als unbeachtlich.

²⁹ Vgl. § 5 ADS (Allgemeine Deutsche Seeversicherungsbedingungen) Abs. I Satz 3: „Der Versicherer ist von der Verpflichtung zur Leistung frei, wenn der Versicherungsnehmer bei Schließung des Vertrages wußte oder wissen mußte, daß der Versicherungsfall schon eingetreten war.“

³⁰ GdP SaG 74, 32r–33r (8. Febr. 1437).

³¹ GdP SaG 137, 123r–124r (12. März 1463).

Unwirksamkeit des Versicherungsvertrags, weil die Nachricht vom Schiffsunglück zur Zeit des Vertragsschlusses bereits in Venedig gewesen sei. Der Versicherungsnehmer Leonardo Longo schildert nun seinerseits den Sachverhalt. Ein morgens aus der Levante angelangtes Schiff habe die Nachricht überbracht, daß bei Kreta Schiffstrümmer gesichtet worden seien und es sich nach Vermutung vieler um das Schiff des Kapitäns Antonio Dragonese handeln konnte. Und wie es in diesen Fällen so sei, „che chui el credeno et molti non el credeno“, wie dies jeden Tag geschehe, so



habe er jedenfalls befürchtet, daß es sich um ebendieses Schiff handele, auf dem sich seine Güter befanden, und habe daher Zahlung von 30% Prämie angeboten. Außer Polo Morosini hätten zu diesen Bedingungen auch andere Versicherer unterzeichnet, und zwar mehr, als er selbst geglaubt hätte. Im übrigen sei Polo Morosini, „praticissimo in sto mestier“ und wisse, daß niemand 30% Prämie für eine Versicherung zahlen würde, „che non fosse dubioxe“. Außerdem sei Polo Morosini, bevor er unterschrieb, noch einmal ein gutes Stück über den Rialto gegangen „a spiar quello se ne dizeve“ und dann erst zum „banco“ des Versicherungsmaklers zurückgekehrt, um zu unterschreiben. In dem – nicht einstimmig ergangenen – Urteil wird die Klage des Versicherers auf Annullierung des Vertrages abgewiesen.

Dies ist kein Einzelfall. Es sind verschiedentlich Verträge, auch aus Barcelona, überliefert zu 20–50% Prämie³². Einige nehmen ausdrücklich auf ein bestimmtes Gerücht Bezug³³.

³² Vgl. oben Anm.26.

³³ Vgl. z.B. GARCIA I SANZ (oben Anm.26), I 176.

Die Rückwärtsversicherung, einerseits unverzichtbar, bildete andererseits doch das eigentliche und am schwersten zu kontrollierende Einfallstor für betrügerische Manipulationen und Hasardgeschäfte. Sie ist es, die den neuralgischen Punkt der mittelalterlichen Seeversicherung bildet, und nicht die vielzitierten Wettassekuranzen oder verdeckten Wetten.

Daß hier nicht aus einzelnen Belegen unzulässig weitreichende Folgerungen gezogen werden, beweisen die gesetzgeberischen Anstrengungen, diese Schwachstelle der Seeversicherung abzudichten. Sie setzen ein mit den Ordonnanzen von Barcelona vom Jahre 1458 und 1484³⁴, deren Regelung im übrigen Epoche gemacht hat. Sie findet sich mit leichten Abwandlungen in den folgenden Jahrhunderten in großen Teilen Europas³⁵. Hier wird nun die Nichtigkeit von Versicherungsverträgen festgesetzt, die nach dem Zeitpunkt abgeschlossen werden, zu dem die Nachricht am Ort des Versicherungsabschlusses hätte sein können. Dieser Zeitpunkt wird nach der Entfernung zwischen dem Ort, von dem aus das Unglück gesehen werden konnte oder wo die Nachricht zuerst ankam, und dem Ort des Versicherungsabschlusses mit einer *lega* (= 3 Meilen = 4,5–5,5 km) pro Stunde errechnet.

Man wird die Vorschrift sinnvollerweise so verstehen müssen, wie es die spätere Kommerzialistik tat³⁶, und zwar, daß der Beweis nur eines späteren, nicht aber eines früheren Eintreffens der Nachricht abgeschnitten werden sollte, eine unwiderlegliche Vermutung also nur im ersten Fall begründet wurde.

So viel Erfolg dem Gedanken einer unwiderleglichen gesetzlichen Vermutung aufgrund der Entfernung-Zeit-Rechnung beschieden war – es gibt sie heute noch im französischen und im spanischen Seeversicherungsrecht³⁷ –, in der Versicherungspraxis fand sie wenig Gegenliebe. Als bald tauchte die Klausel *a buona e cattiva nuova* auf, womit die Segnungen dieser Regelung abbedungen werden konnten und die üblichen Beweisgrundsätze wieder in Kraft gesetzt wurden. Und auch diese Klausel machte Epoche. Sie begegnet bis heute als treuliches Pendant überall da, wo eine gesetzliche Vermutung vorgesehen ist – so in Frankreich als *à bonnes et mauvaises nouvelles*.

³⁴ Vgl. Ord. Barc. (oben Anm.11) vom Jahre 1458 art. 14; vom Jahre 1484 c.17.

³⁵ Vgl. A. BALDASSERONI, *Delle Assicurazioni marittime*, T. II, Firenze 1786, 206 ff. (z.B. Bilbao, Genua, Middelburg, Rotterdam, Amsterdam, Frankreich).

³⁶ Vgl. z.B. G.L.M. CASAREGIS, *Discursus legales de commercio*, Venezia 1740, Disc. VI Nr. 3.

³⁷ Vgl. F. SCHLEGELBERGER, *Seeversicherungsrecht. Allgemeine Deutsche Seeversicherungsbedingungen*, Berlin, Frankfurt 1960, § 5 ADS Rdz.6.

Auch das in den venezianischen Prozessen des 15. Jahrhunderts zutage getretene Gewohnheitsrecht war von Dauer. In der *Terminazione Veneta* vom Jahre 1771 erstmals gesetzlich fixiert, gelangt es über die Klausel *all'uso veneto* in die neuzeitliche italienische Versicherungspraxis³⁸. Ich habe diesen Exkurs in die Neuzeit eingefügt, um darzutun, daß es nicht an den spezifischen Unzulänglichkeiten des mittelalterlichen rechtlichen Instrumentariums lag, wenn man der Gefahren der Rückwärtsversicherung nicht Herr werden konnte, sondern an dem durch die mittelalterlichen Verkehrs- und Nachrichtenverhältnisse bedingten Beweisdilemma.

Was nun die Gesamtbewertung der Seeversicherung unter dem Blickwinkel des aleatorischen Vertrages betrifft, so sagte ich bereits, daß man über dem Irregulären nicht die Masse der zu marktüblichen Prämien abgeschlossenen Versicherungsverträge vergessen dürfe, die letztlich einem Geschäftszweig sein Gepräge geben.

Die Tatsache ferner, daß über viele Jahre hinweg die gleichen Personen als Versicherer bezeugt sind, läßt darauf schließen, daß die Risiken der Seeversicherung in gewissem Umfang gesteuert werden konnten.

Wie weit sich die Seeversicherung bereits vom Hasardgeschäft entfernt hatte, und zwar nicht nur durch ihre Verankerung in der seriösen Geschäftswelt, sondern auch was den Einblick in die Grundbedingungen des Versicherungswesens betrifft, veranschaulicht wohl am besten der Ratschlag, den Benedetto Cotrugli in seinem Handbuch „*Della mercatura e del mercante perfetto*“ im Jahre 1458 dem Versicherer gibt. Er empfiehlt ihm „*assicurare al continuo et sopra ogni nave, perché l'una ristora l'altra et di molti non si puo che guadagnare*“; und er warnt ihn, die Versicherung „*timidamente*“ zu betreiben – denn dann habe er bei Eintritt eines Schadensfalls nichts, womit er den Verlust ausgleichen könne.

KARIN NEHLSSEN-VON STRYK

³⁸ Vgl. G. BONOLIS, *Svolgimento storico dell'assicurazione in Italia*, Firenze 1901, 78 f.