



Benjamin Scheller. Foto: Vladimir Urkovic

Seit der Mitte des 12. Jahrhunderts kommt zunächst in den italienischen Seehandelsmetropolen und später im gesamten okzidentalen Mittelmeerraum das neue Wort „Risiko“ auf. Es indiziert eine Hinwendung zur Unsicherheit, die zunächst als ein zurechenbares und dann zunehmend auch als ein berechenbares Wagnis verstanden wird.

Zurechenbare Wagnisse

Die italienischen Kaufleute des Mittelalters,
die Gefahren des Meeres und die Geschichte des Risikos

Von Benjamin Scheller

Boccaccio, Landolfo Rufolo und die Gefahren des Meeres

Die vierte Novelle des zweiten Tages von Giovanni Boccaccios Decameron ist die Geschichte des Landolfo Rufolo.¹ Landolfo ist ein reicher Kaufmann aus Ravello an der Amalfiküste. Im Bestreben seinen Reichtum zu verdoppeln, kauft er ein großes Schiff, belädt es mit Waren und fährt damit nach Zypern. Dort angekommen muss er jedoch feststellen, dass zahlreiche andere Fernkaufleute die gleichen Waren wie er feilbieten, sodass er seine Ladung „nicht nur unterm Preis abgeben, sondern sogar, wenn er sie überhaupt losschlagen wollte, geradezu verschleudern“ muss. „In dem großen Kummer, den er darü-

ber trug, und weil er sich nicht zu helfen wusste, als er sah, dass er aus einem gar reichen Manne fast zum Bettler geworden war, gedachte entweder zu sterben oder seinen Verlust durch Räuberei einzubringen, damit er nicht dorthin, von wo er als reicher Mann abgereist war, als Bettler zurückkehre.“²

Daraufhin verkauft er sein Schiff und erwirbt mit dem Erlös ein leichtes Schiff, um auf Kaperfahrt zu gehen. Hierbei ist ihm „das Glück viel günstiger als bei den Kaufmannsgeschäften“, sodass er binnen eines knappen Jahres das verlorene Kapital nicht nur wiedergewinnt, sondern verdoppelt.³ Als er jedoch mit seinem Schiff in einer Bucht Zuflucht vor widrigen Winden sucht, wird er dort seinerseits von

genuesischen Korsaren ausgeraubt und gefangen genommen. Und als ob all das nicht genug wäre, erleidet das Schiff, auf dem ihn einer der Genuesen mit sich führt, auch noch Schiffbruch.

Nun allerdings wendet sich das Glück für ihn. Geklammert an eine Kiste, die im Meer treibt, erreicht er das Ufer der Insel Korfu, wo zum Glück „ein armes Weib ihr Küchengeschirr mit dem Sande und dem Salzwasser wusch“⁴. Diese nimmt ihn und seine Kiste mit zu sich nach Hause, pflegt ihn, bis er wieder zu Kräften kommt und gibt ihm die Kiste wieder. Er öffnet sie und findet in ihr, Sie ahnen (oder wissen) es wahrscheinlich schon, einen äußerst wertvollen Inhalt, nämlich „viele Edelsteine, gefasste und lose.“⁵

So findet Landolfos wechselvolle Geschichte doch noch ein gutes Ende. Er verbirgt die Steine in einem Sack, schiffet sich nach Apulien ein, gelangt von dort mit der Hilfe anderer amalfitanischer Kaufleute zurück nach Ravello und lebt dort „bis an sein Ende im Wohlstand“.⁶

Am zweiten Tag von Boccaccios Decameron geht es um „jene, die von diversen Dingen heimgesucht, ein glückliches Ziel jenseits all ihrer Hoffnungen erreicht haben“⁷. Er versammelt also Novellen, die in der einen oder anderen Weise, das Thema der Fortuna behandeln, deren Wirken den Gang der Dinge bestimmt. Im Falle der Novelle von Landolfo Rufolo geschieht dies an einem Gegenstand, der den Zeitgenossen dafür besonders geeignet erschienen sein muss.

Der Fernhandel zur See war stets eine Geschäftspraxis gewesen, deren Erfolg in ganz besonderer Weise ungewiss war. Zu den Unwägbarkeiten von Angebot und Nachfrage in fernen Landen, die Landolfos Geschäfte auf Zypern ja so verlustreich werden ließen, traten bei ihm noch die Gefahren des Meeres hinzu. Und diese waren vor allem jene Gefahren, denen Landolfo zum Opfer fiel: Piraterie beziehungsweise Freibeuterei und Schiffbruch. Diese wiederum erscheinen in den Quellen seit dem 13. Jahrhundert vielfach unter der Bezeichnung: *fortuna maris*.

Ein neues Wort: *Risicum*

Gleichsam in einem Atemzug, als Verwandter und gleichzeitig so etwas wie das dialektische Gegenstück der Gefahren des Meeres, erscheint in vielen Dokumenten des mediterranen Seehandels seit Mitte des 12. Jahrhunderts das Risiko beziehungsweise sein mittelalterlicher Stammvater das mittellateinische *risicum* beziehungsweise *resicum*. Der erste Beleg für dieses neue Wort stammt von 1156, und zwar aus einem Vertrag über ein Seehandelsunternehmen, der in einem Register des

Notars Giovanni Scriba aus Genua überliefert ist. Es stammt wahrscheinlich aus dem Arabischen und verbreitet sich in unterschiedlichen volkssprachlichen Varianten ab der Zeit um 1200 im gesamten westlichen Mittelmeerraum.

Das neue Wort indiziert die Entstehung eines neuen Dispositives im menschlichen Umgang mit Kontingenz, eine Hinwendung zur Unsicherheit, die zunächst als ein zurechenbares und dann zunehmend auch als ein berechenbares Wagnis verstanden wird. Kern des Risikodispositivs ist die Zurechnung kontingenter Schäden auf Entscheidungen. Sie drohen nicht einfach von außen, sondern können nur eintreten, weil sich Akteure durch Entscheidungen aktiv der Möglichkeit aussetzen, dass sie eintreten können. Man hat das Risiko daher als „zurechenbares Wagnis“ von der „schicksalhaften Bedrohung“ beziehungsweise ganz einfach Risiko von Gefahr unterschieden als zwei Möglichkeiten, kontingente Schäden wahrzunehmen.⁸ Dabei, so Niklas Luhmann, wird Ersteres auf eine Entscheidung bezogen, Letztere dagegen als extern veranlasst wahrgenommen, also der Umwelt zugerechnet.⁹

Die Hinwendung zur Unsicherheit, die das Dispositiv des Risikos indiziert, darf dabei allerdings nicht mit einer wie auch immer gesteigerten Risikobereitschaft verwechselt werden. Denn anders als in Boccaccios Novelle, setzten sich die reichen Kaufleute der italienischen Seehandelsmetropolen bereits seit dem Hochmittelalter der *fortuna maris* nicht mehr selbst aus.

Investoren, Händler und der Seehandel auf Basis der *Commenda*

Seit der Wende vom 11. zum 12. Jahrhundert hatten sich in den italienischen Hafenstädten, vor allem in den Seerepubliken Pisa, Genua und Venedig Händler und Investoren, reisende und ortsfeste Kaufleute, zunehmend voneinander diffe-

renziert. Der Fernhandel zur See basierte seit dieser Zeit vor allem auf der sogenannten *Commenda*, einer Gelegenheitsgesellschaft zweier Partner, die sich zusammenschlossen, um eine Handelsfahrt zu finanzieren und durchzuführen. Zwischen den Partnern gab es dabei eine klare Rollenverteilung: Der sogenannte *Commendator* stellte das Kapital zur Verfügung und blieb an Land, der *Tractator* brach auf und führte die Handelsfahrt durch. Gelegentlich brachte er noch zusätzliches Kapital in die Gesellschaft ein.

Die Differenzierung der Fernhändler in *Tractatoren* und *Commendatoren*, in reisende Kaufleute und Investoren, die an Land blieben, führte auch zu einer Differenzierung der Gefahren, denen sie sich aussetzten beziehungsweise der Risiken die sie trugen. Lediglich der reisende Kaufmann trug die existentiellen Risiken, Schiffbruch zu erleiden oder gefangen genommen zu werden. Dafür haftete er nicht für den Verlust des Kapitals der Gesellschaft. Der *Commendator* blieb sicher an Land, musste sich dafür jedoch einen eventuellen finanziellen Fehlschlag des gemeinsamen Unternehmens zurechnen lassen. In diesem Fall trug er den finanziellen Schaden allein.

Das neue Wort Risiko erscheint erstmals in einem Vertrag über eine solche *Commenda*. Am 26. April 1156 bestätigt in Genua ein Jordanus einem Arnaldo Vacca, dass er von diesem 310 Pfund und achteinhalb Schilling erhalten habe, die er nach Valencia und von dort nach Alexandria in Ägypten bringen sollte, um dort damit Handel zu treiben, und zwar „auf Dein Risiko (*ad tuum resicum*)“¹⁰.

Die Differenzierung der Fernhändler in reisende Kaufleute und Investoren, die an Land blieben, hatte eine neue Kontingenzproblematik entstehen lassen. Für die Investoren in Seehandelsgeschäfte hing deren Erfolg nicht mehr nur von den Unwägbarkeiten des Marktes und den Gefahren des Meeres ab, sondern auch vom künftigen

Handeln ihrer Partner, auf das sie, solange diese sich auf Handelsfahrt befanden, keinerlei Einfluss nehmen konnten, das sie ihnen aber auch nicht bei Vertragsabschluss vorschreiben konnten, da die *Tractatoren* dann nicht mehr flexibel auf das Marktgeschehen in fernen Landen hätten reagieren können. Für den Investor, der an Land blieb, stellte die *Commenda* daher ein mehrstufiges Kontingenzarrangement dar, das große Gewinnchancen, aber auch erhebliche Verlustrisiken barg. Es warf die Frage auf, welchem der beiden Partner in welcher Weise und unter welchen Bedingungen der kontingente Ausgang der Handelsfahrt, ihr Erfolg, vor allem aber ihr etwaiger Misserfolg zuzurechnen war.

Bereits Max Weber hat in seiner Untersuchung über die Geschichte der Handelsgesellschaften im Mittelalter darauf hingewiesen, dass „die Regelung des Risikos und des Gewinns“ das „wesentliche Problem“ gewesen sei, welches der Vertrag über die *Commenda* zu klären gehabt hätte.¹¹ Um es klären zu können, brachte der Sprachgebrauch der *Commenda*-Verträge seit der Mitte des 12. Jahrhunderts den Begriff des Risikos als eines zurechenbaren Wagnisses hervor.

Zur Unterscheidung von Risiko und Gefahr benutzten *Commenda*-verträge des 13. Jahrhunderts oftmals eine Paarformel. Die Investoren bescheinigten ihren reisenden Partnern, dass diese die Handelsfahrt unternähmen *ad fortunam maris et resicum meum* (auf die Gefahren des Meeres und mein Risiko). Die Formel konnte aber auch *ad fortunam Dei et maris et resicum meum* (auf die Gefahren Gottes und des Meeres und mein Risiko) lauten.¹² Die neue Hinwendung zu Ungewissheit und Unsicherheit im Zeichen des Risikos war also keinesfalls die Folge eines wie auch immer gearteten Prozesses der Säkularisierung. Auch die Fernkaufleute des hochmittelalterlichen Mittelmeerraums sahen die *fortuna maris* als Ausdruck von Gottes unergründlichem Rat-



(01) BU
Quelle:

schluss. Doch hinderte sie das nicht daran, sich die finanziellen Folgen selbst zu zurechnen, wenn sie sich entschieden, ihr Kapital einer ungewissen Zukunft auf dem Meer auszusetzen.

Allerdings benutzten die Verfasser der entsprechenden Dokumente nicht durchgehend das neue Wort Risiko. Verträge des 13. Jahrhunderts etwa rechneten das finanzielle Wagnis, das die Commendatoren eingingen, nicht nur deren *resicum*, sondern auch ihrer *fortuna* (Glück/Unglück/Gefahr) oder ihrem *periculum* (Gefahr) zu.

Stabile Zurechnungen: Die Seeversicherung und das Risiko

Im Rahmen einer neuen Praxis des Seehandels, der Seeversicherung, stabilisierte sich seit dem 14. Jahrhundert dann jedoch ein Sprachgebrauch, in dem immer von Risiko die Rede war, wenn es um kontingente finanzielle Schäden ging, die konkreten Personen zugerechnet wurden. Hatten diese sich doch verpflichtet, sie gegebenenfalls zu ersetzen.

Seit dem 14. Jahrhundert sind in Italien Verträge überliefert, die als *securitas*, *assecuratio* oder *sicurtà*, also als Versicherung bezeichnet werden. In diesen übernahm ein Dritter beziehungsweise übernahm Dritte gegen Entgelt, nämlich die Prämie, das Risiko einer Handelsfahrt und versprach beziehungsweise versprachen, eine bestimmte Summe zu zahlen, falls ein definierter Schadensfall eintreten würde. Die sogenannte Seeversicherung war damit die erste Schadensversicherung auf Prämienbasis. Mit ihr differenzierte sich die Risikoübernahme im Seehandel von der Investition in ein Seehandelsunternehmen. Dabei betraf das Risiko, das die Versicherer übernahmen, in den allermeisten Fällen die transportierten Waren und nur selten das Schiff.

Über italienische Kaufmannskolonien verbreitete sich die Seeversicherung im Laufe des Spätmit-

telalters nach Frankreich, Spanien, England und in die Niederlande, Ende des 16. Jahrhunderts schließlich auch nach Deutschland. Aus der Seeversicherung entwickelten sich seit der Zeit um 1400 zudem andere Formen der Versicherung, vor allem verschiedene Formen von Lebensversicherungen. Letztere betrafen zumeist Sklavinnen und Sklaven, deren Leben für bestimmte, vertraglich festgelegte Zeiträume versichert wurde, etwa während eines Transports oder während einer Schwangerschaft. Versicherungen von höher gestellten Personen hatten vielfach die Funktion von Kreditausfallversicherungen. Gläubiger versicherten das Leben ihrer Schuldner, da sie befürchteten, ihre Forderung nicht mehr geltend machen zu können, sollten diese sterben. Oftmals handelte es sich aber auch um Spiel- und Wettversicherungen auf den Tod wichtiger Personen wie Könige und Päpste. Denn auch Wetten wurden in Italien bis in die Zeit um 1500 als *assecuratio* oder *sicurtà*, also als Versicherung bezeichnet. Die Forschung hat daher immer wieder darüber gestritten, welche Rolle der Hasard und spekulative Geschäfte in der spätmittelalterlichen Versicherungspraxis gespielt haben.

Die Texte spätmittelalterlicher italienischer Versicherungsverträge beziehungsweise -policen gebrauchten immer dann die Wörter *resicum* beziehungsweise *rischio*, wenn Fragen der Bemessung des Risikos möglichst eindeutig geklärt werden sollten. Das gleiche gilt für die Rechnungsdokumente der Fernkaufleute, die seit dem späten 14. Jahrhundert überliefert sind. Für eine der Gesellschaften Francesco Datinis (ca. 1335–1410), des berühmten Kaufmanns von Prato, ist ein Heft überliefert, in das alle Versicherungen eingetragen wurden, die die Gesellschaft zwischen dem 3. August und dem 23. September 1384 vergeben hatte. Wenn das betreffende Schiff den Zielhafen sicher erreicht hatte, wurde der Eintrag kanzelliert und vermerkt, dass die Versicherer „vom

Risiko befreit (*liberi del rischio*)“ waren.¹³ Seit dieser Zeit ist zudem eine Wendung belegt, die auch die Zurechnung des Risikos in neuer und besonders klarer Weise zum Ausdruck bringt: *currere rescium* beziehungsweise *correre il rischio*, also „das Risiko laufen“.

Die Schäden, für die die Versicherer aufkamen, definierte das venezianische Versicherungsformular des späten Mittelalters dabei wie folgt: *da mar, da zente, da fuoco* (vom Meer, von Leuten, von Feuer).¹⁴ Der Kernbestand des Versicherungsschutzes bezog sich also auf Schiffbruch, Kaperung und Schiffsbrand und damit auf jene Schäden, die ausschließlich der Umwelt des Seehandelsunternehmens zuzurechnen waren, und nicht den Personen, die an ihm beteiligt waren und die seit dem 13. Jahrhundert als *fortuna maris* das dialektische Gegenstück zum Risiko bildeten.

Seeversicherungen wurden nur in seltenen Fällen auf eine spezifizierte Zeit, etwa vier Monate, in den allermeisten Fällen jedoch für die Dauer einer Handelsfahrt abgeschlossen. Der Versicherungsschutz begann, sobald das Schiff die Anker gelichtet hatte, und endete, wenn die Waren am Zielhafen entladen worden waren.

Am 15. Januar 1318 etwa übernahm ein Niccolo Cattaneo das Risiko für einen Schiffstransport von Tuchballen im Wert von 200 Genovinen von Genua nach Palermo. Der Vertrag legt fest: „Und dieses Risiko soll an dem Tag beginnen, an dem die genannte Galeere im Hafen von Genua ablegt, und enden, nachdem die Galeere im Hafen von Palermo oder einem anderen Hafen Siziliens angelegt hat, in dem sie entladen werden soll und von jenen Ballen entladen wurde.“¹⁵ In der spätmittelalterlichen Seeversicherungspraxis erscheint das Risiko somit im Wortsinne als ein Zeit-Raum, ist also chronotopisch definiert und dem Gefahrenraum Meer verhaftet.

Mit der Entstehung der verschiedenen Typen von Lebensversicherungen begann sich das Risikodispositiv im 15. Jahrhundert allerdings zaghaft von diesem Kontingenzraum Meer und seinen Gefahren zu lösen. Lebensversicherungen wurden in der Regel auf Zeit abgeschlossen. Diese wurde auf eine bestimmte Zahl von Monaten oder Jahren spezifiziert, wobei ein räumlicher Bezug in den entsprechenden Verträgen sogar teilweise explizit ausgeschlossen wurde. Man darf daher wohl durchaus von einer gewissen Verzeitlichung des Risikos durch die Praxis der Lebensversicherung seit dem 15. Jahrhundert sprechen.

Mit der Entstehung der unterschiedlichen Typen von Schadensversicherungen auf Prämienbasis seit Mitte des 14. Jahrhunderts wurden kontingente Ereignisse, nämlich mögliche zukünftige Schäden, zu Waren, die gehandelt werden konnten und deren Preise, die Versicherungsprämien, sich am Markt bildeten. Zukunft bekam also im Wortsinne einen Preis.

Dabei richtete sich die Höhe des Preises nach der Höhe des Risikos, auch wenn dieses sich im vorstatistischen Zeitalter nicht mathematisch exakt bestimmen ließ.¹⁶ *Piui riXego e piui preXio* („Ein höheres Risiko bedeutet eine höhere Prämie“). So heißt es in einem Versicherungsprozess aus Venedig von 1457.¹⁷

Risikofaktoren

Prämienhöhen für Seeversicherungen erlauben daher Rückschlüsse darüber, welche Risikofaktoren des spätmittelalterlichen Seehandels auf dem Mittelmeer in den Augen der Zeitgenossen die bedeutendsten waren.

Weitgehend indifferent waren Prämien für Seeversicherungen gegenüber Streckenlänge und Jahreszeit. Die Dauer der Reise und schlechte Witterungsbedingungen erhöhten das Risiko einer Handelsfahrt in den Augen der Versicherer offenkundig also nicht nennenswert. Das Gleiche gilt für

die Art der transportierten Waren. Abhängig war die Höhe der Prämie von Seeversicherungen vor allem von einem Faktor: dem Schiff. Es machte einen erheblichen Unterschied, ob eine Handelsfahrt mit einem gewöhnlichen Schiff oder einer Galeere durchgeführt wurde. Im späten vierzehnten Jahrhundert betrug die Prämie bei einer Fahrt von Venedig zu den Balearen auf einem gewöhnlichen Segelschiff drei bis vier Prozent, auf einer venezianischen Galeere jedoch nur anderthalb Prozent. Der Grund hierfür war vor allem, dass die Galeere besser zu verteidigen und potentiellen Angreifern mit ihrem Rammsporn sogar selbst gefährlich werden konnte. Besonders sicher galten Galeeren, wenn sie im Konvoi reisten. Im Jahr 1395 verzichtete der Faktor Francesco Datinis in Brügge sogar darauf, eine Ladung auf einer Galeere zu versichern, die mit der venezianischen *muda di Fiandra* auf deren Rückweg nach Venedig fuhr, *perché son sicuri passagi* („denn das sind sichere Fahrten“).¹⁸

Hieran wird deutlich, welchen der möglichen Schäden, die einer Handelsfahrt auf dem Mittelmeer zustoßen konnten, die Zeitgenossen am meisten fürchteten: die Kaperung. Der Ragusaner Kaufmann Benedetto Cotrugli (1416–1463) riet in seinem Handbuch *della mercatura e del mercante perfetto* aus dem Jahr 1458 dem Versicherer (*sicuratore*) daher zuallererst, „gut die Augen für die Neuigkeiten des Meeres (zu) öffnen“ und sich ununterbrochen nach Korsaren und „schlechten Leuten“, Kriegen, Friedensschlüssen, Repressalien und allen Dingen, die das Meer behelligen könnten, zu erkundigen und nachzuforschen.¹⁹

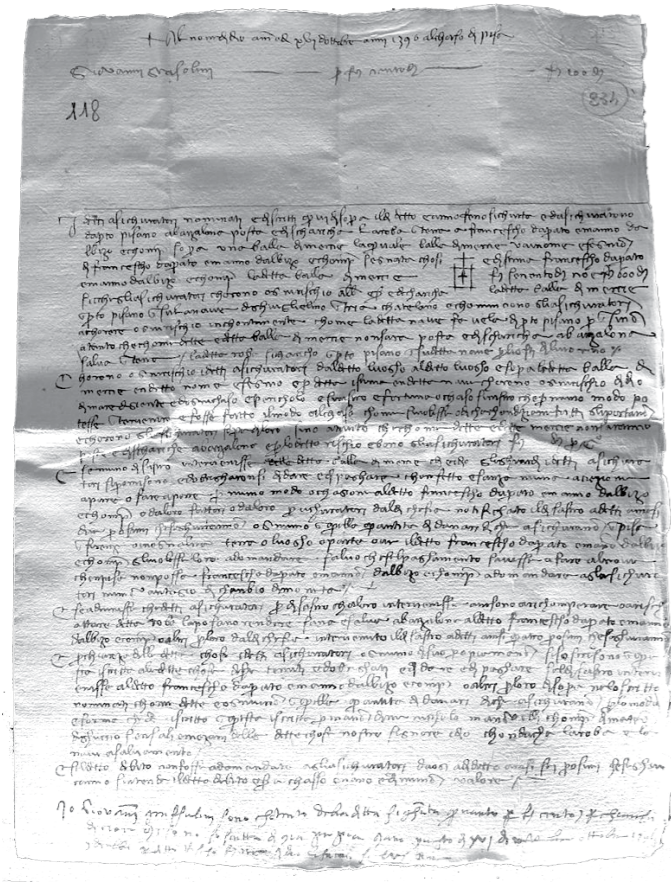
Dass die Versicherer ihre Augen offen halten sollten, war natürlich nicht wörtlich gemeint. Denn beobachten konnten die Akteure das Geschehen auf dem Meer ja nicht direkt, als vielmehr indirekt mithilfe von schriftlichen oder mündlichen Nachrichten, also durch Briefe und Gerüchte. Diese kursierten im

Mittelmeerraum des Spätmittelalters innerhalb eines engmaschigen Netzwerks vor allem italienischer Kaufleute, die in den verschiedenen europäischen Häfen ansässig waren.

Ab der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts hatten Zünfte und Handelsgesellschaften toskanischer Städte regelmäßige Botenverbindungen zwischen ihrer Stadt und den Champagne Messen beziehungsweise ihren Dependancen in Frankreich eingerichtet. Im Jahr 1357 schlossen sich dann Florentiner Kaufmannsgesellschaften zu den „Kaufleuten von der scarsela“ zusammen, benannt nach der Botentasche, italienisch noch heute *scarsella*. Ab der Zeit um 1400 sind solche Briefbeförderungsgesellschaften, derer sich auch Kaufleute bedienen konnten, die ihnen nicht angehörten, auch für Lucca, Genua, Mailand und Barcelona belegt. Außerdem ließen Fernkaufleute, deren Gesellschaften Niederlassungen und Vertreter im ganzen Mittelmeerraum und darüber hinaus hatten, geschäftliche Korrespondenz durch ihre eigenen Agenten beziehungsweise Gesellschafter befördern.

Diese regelmäßigen kaufmännischen Nachrichtenverbindungen umspannten spätestens seit dem Ende des 14. Jahrhunderts das gesamte Mittelmeerbecken und reichten im Norden bis Brügge und London. Federigo Melis hat auf der Grundlage von über 125.000 Kaufmannsbriefen aus dem späten 14. und dem 15. Jahrhundert gezeigt, dass sie in der Lagewaren, Nachrichten zwischen den wichtigsten Handelszentren mit hoher Frequenz und Geschwindigkeit zu verbreiten.

So brauchte ein Brief von Brügge nach Mallorca im Durchschnitt 29 Tage. Wenn er auf einer venezianischen Staatsgaleere transportiert wurde, konnte sich die Zustellung auf acht Tage reduzieren. Dabei kamen im Durchschnitt alle drei Tage Briefe aus der Handelsmetropole Flanderns auf der Balearen-Insel an. Man muss davon ausgehen, dass das System von Botenverbin-



(02) BU
Quelle:

dungen, das seit der Zeit um 1300 im Mittelmeerraum entstand, eine wesentliche Voraussetzung für die zeitgleiche Entstehung und Verbreitung der Seeverversicherung auf Prämienbasis war. Die Kaufleute bedurften ja ständiger aktueller Informationen über das Geschehen zur See, um die Höhe der von ihnen übernommenen Risiken einschätzen und deren Preis, die Prämien, bestimmen zu können.

Buchführung und Risikokalkül in der Seeverversicherung

Die Risikoexpertise von Versicherern, Versicherten und Maklern basierte jedoch nicht nur auf Informationen über aktuelle, sondern auch über vergangene Ereignisse. In seinem erwähnten Handbuch von 1458 riet Benedetto Cotrugli dem *sicuratore* nicht nur dazu, sich ständig über das Geschehen auf See zu informieren. Er sollte auch kontinuierlich und auf jedes Schiff versichern, weil eines

das andere ersetze, und er aus vielen Versicherungen nichts als Gewinn machen könne. Keinesfalls dürfte er die Versicherung zögerlich betreiben, denn dann habe er bei Eintritt eines Schadensfalls nichts, womit er den Verlust ausgleichen könne.²⁰ Cotrugli's Empfehlungen basierten offensichtlich auf der Beobachtung, dass erfolgreiche Handelsfahrten wesentlich häufiger waren als Schadensfälle. Die Einnahmen aus den Prämien mussten daher die Ausgaben für fällige Versicherungssummen übertreffen, wenn man nur ausreichend viele Risiken gegen Bezahlung übernahm. In gewisser Weise formulierte er damit über zweihundertfünfzig Jahre vor Bernoulli das Gesetz der großen Zahlen, nämlich dass die Häufigkeit, mit der bestimmte kontingente Ereignisse eintreten, sich um eine kalkulierbare Wahrscheinlichkeit stabilisiert, wenn die zugrunde liegende Handlung immer wieder in ähnlicher Weise vollzogen wird.

Beobachten lassen sich solche Häufigkeiten allerdings nur indirekt, als Beobachtung zweiter Ordnung auf der Basis schriftlicher Aufzeichnungen über längere Zeiträume hinweg. Die italienischen Kaufleute des Spätmittelalters führten bekanntlich zahlreiche Bücher, die gemeinsam ein komplexes Verweissystem bildeten. Da sich die Informationen über Zahlungen und andere Geschäftsvorgänge beim ersten Aufschreiben nicht hinreichend ordnen ließen, wurden sie mehrfach von einem Buch in ein anderes übertragen und dabei immer stärker systematisiert und homogenisiert, so dass ein mehrstufiges System der Informationsverarbeitung entstand.

Auf der ersten Stufe hielten die Kaufleute die Informationen fest, die für sie speicherungswürdig waren und nahmen dabei eine erste Gliederung derselben vor. Das wichtigste Buch war hier die sogenannte *ricordanza*. In dieses wurden tagtäglich Verkäufe, aber auch unspezifische Vermerke über verschiedenste Geschäftsvorgänge eingetragen.

Auf der zweiten und dritten Verarbeitungsstufe, im *memoriale* und dann im *libro grande* beziehungsweise *libro mastro* wurden ausschließlich Informationen über Zahlungen eingetragen. Im *Memoriale* wurden dabei gleichförmige Einträge aus der *Ricordanza* in unregelmäßigen Abständen zu Konten zusammengefasst, die in Soll und Haben gegliedert waren. Die Konten des *Libro Grande* beziehungsweise *Mastro* schließlich hatten den Zweck der Zwischenrechnung.

Einnahmen und Ausgaben aus Versicherungsgeschäften wurden in spezifischen Versicherungskonten (*conti sicurtà*) vermerkt und zwar auf allen drei Stufen der kaufmännischen Buchführung. In den Versicherungskonten im *Libro Grande* beziehungsweise *Mastro* wurden Ausgaben für fällig gewordene Versicherungssummen und Einnahmen aus Prämien immer wieder miteinander verrechnet und so in Beziehung zueinander gesetzt. Dabei wurden

Soll und Haben in der Buchführung als sogenannte *sezioni contraposte* auf zwei Seiten gegenübergestellt. Die Benutzer der Rechnungsbücher konnten daher gewissermaßen auf einen Blick sehen, wie häufig Schadensfälle im Verhältnis zur Gesamtzahl der von ihnen vergebenen Versicherungen im abgerechneten Zeitraum aufgetreten waren.

Als Benedetto Cotrugli den Versicherern 1458 in seinem erwähnten Kaufmannshandbuch riet, möglichst häufig zu versichern, weil dann die Einnahmen (aus Prämien) die Ausgaben für Versicherungssummen bei Schadensfällen überträfen, sodass sie auf jeden Fall Gewinn machen würden, formulierte er also ein Wissen über Risiken und Gewinnchancen im Versicherungsgeschäft, das die italienischen Fernhandelskaufleute seit langem durch ihre Buchführung erworben, ja produziert hatten. Cotrugli's Kaufmannsmanual von 1458 enthält nicht nur die erste historisch belegte Abhandlung über das Versicherungsgeschäft. In ihm thematisiert Cotrugli auch als erster Autor des Mittelalters die zeitgenössische Technik der kaufmännischen Buchführung. Möglicherweise verdankte er selbst sein Wissen über die relative Häufigkeit, mit der Versicherer für die von ihnen übernommenen Risiken aufkommen mussten, der Buchung von Soll und Haben aus Versicherungsgeschäften.

Die Seeverversicherung bei Theologen und Kirchenrechtlern

Die Seeverversicherung des Spätmittelalters war jedoch nicht nur kaufmännische Praxis. Auch Theologen und Kirchenrechtler befassten sich mit ihr und äußerten sich wiederholt zu der Frage, ob ihre Praxis mit dem Kirchenrecht und einem christlichen Lebenswandel vereinbar sei. Die übergroße Mehrheit der Kanonisten und Moralthologen kam hier zu einem: Ja. Dabei basierte ihr Urteil zunächst auf der Erwägung eines rein formaljuristischen Problems, nämlich ob es

sich beim Versicherungsvertrag um ein Darlehensgeschäft und damit um Wucher handelte oder aber um eine andere Form des Vertrags. Die allermeisten Theologen und Kanonisten kamen dabei zu dem Ergebnis, der Versicherungsvertrag sei nicht als Kreditvertrag zu betrachten. Daher war er für sie unproblematisch. Anknüpfen konnten sie dabei an die scholastische Diskussion des 13. und frühen 14. Jahrhunderts, die sich intensiv mit der Frage befasste hatte, inwieweit Seehandelsgeschäfte beziehungsweise welche Formen von Seehandelsgeschäften mit einem christlichen Lebenswandel vereinbar waren.

Seit der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts hatten franziskanische Theoretiker die Frage, inwieweit Handelsgeschäfte und die in ihnen erwirtschafteten Profite mit dem Seelenheil vereinbar seien, außerdem von der formalen Frage gelöst, ob es sich bei ihnen um Kreditgeschäfte oder aber andere Formen der Unternehmung handelte. Die moralische Bewertung der Risikoübernahme hing in der Folge zunehmend davon ab, ob man ihr zubilligte zum Gemeinen Nutzen beizutragen. Hierfür sahen die Theologen gute Gründe. So argumentierte etwa Bernhardin von Siena (1380–1444), die Versicherer leisteten einen Beitrag zum Gemeinwohl, da sie ein größeres Handelsvolumen ermöglichten. Viele Handelsunternehmungen würden gar nicht erst unternommen, wenn die Kaufleute keine Versicherer fänden. John Major (1467–1550), einem schottischen Theologen und Professor an der Universität Paris zufolge war der Versicherer Privatperson und daher dem ganzen Gemeinwesen von Nutzen, da er seinen Nächsten von seinen Sorgen befreite.

Fazit

Seit der Mitte des 12. Jahrhunderts kommt zunächst in den italienischen Seehandelsmetropolen und später im gesamten okzidentalen Mittelmeer-

raum das neue Wort »Risiko« auf. Es indiziert eine Hinwendung zur Unsicherheit, die zunächst als ein zurechenbares und dann zunehmend auch als ein berechenbares Wagnis verstanden wird. Kern des Risikodispositivs ist die Zurechnung kontingenter Schäden auf Entscheidungen.

Anlass hierfür war die zunehmende Differenzierung der Fernkaufleute, die im Seehandel engagiert waren, in Kapitalgeber und reisende Kaufmänner im neuen Typ der Seehandelsunternehmung, der *Commenda*. Durch sie entstand im Seehandel eine neue Kontingenzproblematik. Denn zu den Unwägbarkeiten des Marktgeschehens und den Gefahren des Meeres trat nun ein dritter kontingenter Faktor hinzu: das für den Investor unvorhersehbare Handeln seines reisenden Geschäftspartners, das die Frage nach der Zurechnung finanzieller Fehlschläge in ganz neuer Weise aufwarf.

Mit der Entstehung der Seeverversicherung im 14. Jahrhundert differenzierte sich dann die Investorentätigkeit von der Risikoübernahme. Dabei stabilisierte sich die Zurechnung von Risiken auf kaufmännische Entscheidungen. Gleichzeitig versuchten italienische Fernkaufleute, das Maß der Risiken, die sie übernahmen, genauer zu bestimmen. Hierzu holten sie zum einen kontinuierlich Nachrichten über aktuelle Gefahrenlagen zu See ein. In ihrer Buchführung verarbeiteten sie außerdem Informationen über Zahlungen, die aus Versicherungsgeschäften resultieren, zu Wissen über die Häufigkeit von Schadensfällen in Relation zur Gesamtzahl der abgeschlossenen Versicherungen.

Dabei sah die Mehrheit der zeitgenössischen Theologen und Kirchenrechtler weder die Zurechnung der Risiken auf Entscheidungen noch die Versuche, das Maß des Risikos zu bestimmen, als Verstoß gegen die Regeln einer Weltordnung, die sie letztlich auf den unerfindlichen Ratschluss eines allmächtigen Gottes zurückzuführen.

Summary

In the records of Mediterranean maritime trade since the middle of the 12th century appears the notion of risk, or to be precise: its medieval ancestor the neolatin word *risicum* or *resicum*. The new word, which spread throughout the Mediterranean and beyond ever since that time, indicates the formation of a new disposition in man's dealings with contingency, a new orientation towards uncertainty. Since the middle of the 12th century merchants that were engaged in long distance sea trade in the Mediterranean began to distinguish between risk and danger, attributing damage and its financial consequences either to themselves and their decisions or to the natural, social or metaphysical environment of their business ventures.

The differentiation between the sedentary merchant who acted as an investor and the travelling merchant in the commenda partnership had introduced a new element of contingency in maritime trade. For the sedentary merchant his travelling partners' business decisions were as unforeseeable as future trends of prices and the safe arrival of a ship exposed to the dangers of the sea. This prompted new and complex questions of liability in case of an eventual failure of the joint business venture.

With the emergence of maritime insurance since the middle of the 14th century merchants began to specify the risks they assumed more and more precisely: with respect to their spatial and temporal dimensions and – of course – their price. Insurance rates indicate how risks were calculated by those who were engaged in maritime trade and what kind of risks they perceived to be most likely to materialize. Future events thus became a commodity. Nevertheless, distinguishing between risk and danger and treating future

events as commodities was not perceived as contradicting the idea of future events being the result of God's unfathomable will, neither by the merchants themselves nor by the majority of medieval canonist and moral theologians.

Anmerkungen

- 1) Boccaccio 1976/1988: 119–125; 186–191.
- 2) Boccaccio 1988: 187.
- 3) Boccaccio 1988: 187.
- 4) Boccaccio 1988: 190.
- 5) Boccaccio 1988: 191.
- 6) Boccaccio 1988: 191.
- 7) Boccaccio 1988: 161.
- 8) Bonß 1995: 18, 52.
- 9) Luhmann 1991: 30–31.
- 10) Chiaudano (Hrsg.) 1935, Bd. 1: 37.
- 11) Weber 2008: 159.
- 12) Blancard (Hrsg.) 1885, Bd. 1: 4, 7, 8f., Bd. 2: 439, 471 (u.ö.).
- 13) Bensa 1928: 397–399.
- 14) Melis 1975, Appendice I: 11f.
- 15) Bensa 1885: Nr.
- 16) Ceccarelli 2010.
- 17) Archivio di Stato di Venezia, Giudici di Petizion, 77v; hier nach Nehlsen-von Stryk 1986: 239.
- 18) Melis 1975: Nr. 43.
- 19) Cotrugli 1990: 176
- 20) Cotrugli 1990: 176.

Literatur

- Bensa, Enrico: Francesco di Marco da Prato, Notizie e Documenti sulla Mercatura Italiana del Secolo XIV, Mailand 1928.
- Ders., Il Contratto di Assicurazione nel Medio Evo. Studi e Ricerche, Genua 1885.
- Blancard, Louis (Hrsg.): Documents inédits sur le Commerce de Marseille au Moyen Âge. Marseille 1885 Boccaccio, Giovanni: Decameron, hg. von Vittore Branca (Tutte le Opere, Bd. 4), Mailand 1976.
- Ders.: Das Dekameron, übers. von Albert Wesselski, Leipzig 1988.
- Bonß, Wolfgang: Vom Risiko. Unsicherheit und Ungewissheit in der Moderne, Hamburg 1995.
- Chiaudano, Mario (Hrsg.): Il Cartolare di Giovanni Scriba, 2 Bde., Turin 1935.
- Cotrugli, Benedetto: Il Libro dell'Arte di Mercatura, hg. von Ugo Tucci, Venedig 1990.
- Ceccarelli, Giovanni: Stime senza Probabilità. Assicurazione a Rischio nella Firenze rinascimentale, in: Quaderni Storici. 45, 2010, 651–703
- Luhmann, Niklas: Soziologie des Risikos, Berlin/New York 1991.
- Melis, Federico: Origini e Sviluppo delle Assicurazioni in Italia (Secoli XIV-XVI), Rom 1975.

- Nehlsen-von Stryk, Karin: Die venezianische Seeverversicherung im 15. Jahrhundert, Ebelsbach 1986.
- Scheller, Benjamin: Die Geburt des Risikos. Kontingenzt und kaufmännische Praxis im mediterranen Seehandel des Hoch- und Spätmittelalters, in: Historische Zeitschrift 304, 2017, 305–331.
- Ders.: Experten des Risikos. Informationsmanagement und Wissensproduktion bei den Akteuren der spätmittelalterlichen Seeverversicherung, in: Füssel, MarianKnäble, Philipp/Elsemann, Nina (Hrsg.): Wissen und Wirtschaft. Expertenkulturen und Märkte vom 13. bis 18. Jahrhundert, Göttingen 2017, 55–78.
- Weber, Max : Zur Geschichte der Handelsgesellschaften im Mittelalter, hg. von Gerhard Dilcher/Susanne Lepsius, (Max Weber Gesamtausgabe, Bd. I/1.), Tübingen 2008

Der Autor

Benjamin Scheller studierte Geschichte des Mittelalters, neuere Geschichte, Sozialwissenschaften und Italianistik an der Universität Frankfurt am Main, der Freien Universität Berlin und an der Humboldt-Universität zu Berlin. Nach der Promotion (2002) und der Habilitation (2009) an der Humboldt-Universität zu Berlin war er Gastprofessor am Institut für Wirtschafts- und Sozialgeschichte der Universität Wien. Seit 2011 ist er Professor für Geschichte des Spätmittelalters und der Frühen Neuzeit an der Universität Duisburg-Essen, seit 2013 Vizesprecher des DFG-Graduiertenkollegs 1919 „Vorsorge, Voraussicht und Vorhersage. Kontingenztbewältigung durch Zukunftshandeln“. Benjamin Scheller war Stipendiat der Studienstiftung des deutschen Volkes. Als Feodor-Lynen-Stipendiat der Alexander von Humboldt-Stiftung forschte er 2007/2008 am Centro Interdipartimentale di Studi Ebraici der Universität Pisa (Italien). Im Jahr 2016 war er Fellow des Kulturwissenschaftlichen Kollegs des Exzellenzclusters „Kulturelle Grundlagen von Integration“ der Universität Konstanz, 2016/17 Senior Fellow des Historischen Kollegs (München).

DuEPublico

Duisburg-Essen Publications online

UNIVERSITÄT
DUISBURG
ESSEN

Offen im Denken

ub

universitäts
bibliothek

Dieser Text wird über DuEPublico, dem Dokumenten- und Publikationsserver der Universität Duisburg-Essen, zur Verfügung gestellt. Die hier veröffentlichte Version der E-Publikation kann von einer eventuell ebenfalls veröffentlichten Verlagsversion abweichen.

DOI: 10.17185/duepublico/70327

URN: urn:nbn:de:hbz:464-20190802-100728-3

Erschienen in: UNIKATE 52 (2018), S. 20-29

Alle Rechte vorbehalten.