



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Das Versicherungswesen in unserer Zeit. 1. :
Seeversicherungen.

urn:nbn:de:gbv:46:1-908

viel Ehre erweist, wenn man sie wiederholt, geschweige denn beleuchtet. Es ist nicht geschehen, der Hader der Parteien, welcher sich nicht an die Oberfläche wagen darf, geht im Stillen fort, die Feinde der gesellschaftlichen Ordnung, gegen welche alle zu arbeiten behaupten, lachen ins Häustchen, und denken, wir können schon ruhig sitzen, wie ihr es wollt, ihr thut unsre Arbeit besser als wir es vermöchten. Möge Deutschland an der großen pathologischen Section, welche Frankreich der Welt bietet, lernen, wie man es nicht machen darf, wenn man zur Freiheit gelangen will.

Das Versicherungswesen in unserer Zeit.

1.

Seeversicherungen.

E. A. Masius. Systematische Darstellung des gesamten Versicherungswesens.

Der Verkehr ist einer großen, vielverschlungenen und mit Rädern groß und klein zahlreich versehenen Maschine zu vergleichen, nur daß sie nicht künstlich in Bewegung gesetzt wird, sondern, weil auf den immer neuen Bedürfnissen der menschlichen Gesellschaft beruhend, sich selbst vorwärts treibt. Es muß daher auch das ganz Außerordentliche, das Ausnahmssweise vorhergehen, ehe sie in volle Stockung geräth, und sie regt sich wieder beim leisesten Nachlassen auch des gewaltigsten Drucks. Ihre Kraft kann auch überspannt werden und dadurch zu Explosionen führen, wie wir das in den letzten Monaten erlebt haben, und sie wird regelmäßig dann überspannt, wenn die Zeitumstände die andern edlern Regungen und Bedürfnisse des menschlichen Seins in ihrer Entfaltung hemmen, was leider gleichfalls als Zug der Zeit für die letzten Jahre paßt. Der Aufbau des materiellen Gedeihens der Völker durch die Regierungen als Entschädigung für die Schwächung ihres politischen Fortschritts hat auch seine sehr bedenklichen Seiten grade in Bezug auf die materielle Entwicklung selbst.

Der Verkehr hat Straßen gebaut und Flüsse regulirt, Kanäle geschaffen und Berge durchbrochen, er hat es endlich bis zu Eisenbahnen und elektrischen Telegraphen gebracht. Das ist die große, jeglichem in die Augen fallende Wirkung des Verkehrsbedürfnisses. Wer aber zählt die Unmasse von stehenden und vorübergehenden Einrichtungen auf, welche die kolossalen Waarenladungen, die alltäglich durch die keuchende Locomotive weiter geschleppt werden, ihrem letzten Zweck, der Vernichtung durch Millionen von Consumenten zuführen! Einer der bedeutendsten Nationalökonomien unserer Zeit und einer der

tüchtigsten Vorkämpfer für die Freiheit des Verkehrs, Bastiat, konnte mit vollem Rechte die Frage aufwerfen, welche Regierungsweisheit wol im Stande gewesen wäre, auch nur eine Mittelstadt mit ihren unzähligen täglichen kleinen Bedürfnissen so zu versorgen, wie es durch das Getriebe eines nimmer rastenden kleinen und großen Verkehrs geschieht — und nun gar eine Riesenstadt wie London! Alle die großen, unmittelbar ins Auge fallenden Verkehrsmechanismen würden ruhen, sobald diese kleine, unscheinbare Thätigkeit irgendwie empfindlich gestört würde. Die letzte große Handelskrisis ist zum großen Theil grade dadurch verschuldet worden, daß die, welche den großen Verkehr in Händen hatten, nun auch meinten, sie könnten dauernd der Consumtion Gesetze vorschreiben. Aber diese setzten der steigenden Theuerung den passiven Widerstand des Nichtkaufens entgegen, die vielen kleinen Ströme und Bäche des Zwischenverkehrs trockneten immer mehr aus, aus den reichen Magazinen konnte nichts mehr abfließen, und so brach die Krisis herein, welche dann noch weitere Erschütterungen nach sich zog. Der große und der kleine Verkehr bedingen einander, das kann nur der übersehen, welcher von seinem engen Gesichtskreise aus sich die Möglichkeit genommen hat, das große Ganze zu übersehen.

Die allgemeinste Bedingung zum Gedeihen des Verkehrs ist die öffentliche Sicherheit. Der größte Theil der Einrichtungen im Staat ist auf diesen Zweck gerichtet. Wenn man neuerdings sich gewöhnt hat, die Polizei immer mehr als die erste Trägerin der öffentlichen Sicherheit anzusehen, so liegt das an den politischen Wandlungen der Zeit; die öffentliche Sicherheit ward von der Staatsgewalt eben als der Gegensatz der revolutionär erschütterten Zustände aufgefaßt, und die Verstärkung der Polizeimacht war nur immer der Ausdruck des allenthalben auf dem Continent mehr oder minder geltenden Kriegszustandes. Wohin man aber bei einem zu einseitigen Vorgehen in dieser Richtung gelangt, das zeigt jetzt Frankreich. Die Polizei ist indeß nur eins der Organe der öffentlichen Sicherheit; die Gesetze, die Gerichte, der Gemeindeverband u. a. gehören auch dazu und erreichen durch ihre Stetigkeit und ihre Einwirkungen auf den innern Menschen auf die Dauer ihren Zweck noch besser. Die wirkliche Sicherheit liegt auch viel weniger in Einrichtungen, als in dem allgemeinen Vertrauen zu deren ungeschwächten Bestand, und der Mangel dieses letztern ist eine der größten Schattenseiten unserer Zeit, deren Rückwirkungen auf andere, namentlich auf das wirtschaftliche Gebiet, bereits bedenklich genug hervorgetreten sind.

Neben dieser durch den Staat und die öffentlichen Zustände gewährten Sicherheit bedarf der Verkehr noch anderer Vorkehrungen, die er sich indeß meist selbst verschaffen muß. Eine der merkwürdigsten hierher gehörigen Veranstaltungen sind die sogenannten Versicherungen, deren Wirken in einer oder der andern Art den meisten der Leser wol durch eigene Erfahrung bekannt sein

mag, deren durchgreifende Bedeutung für den Verkehr aber in ihrem geräuschlosen Sinn nicht allen zum Bewußtsein gekommen sein wird. Wir sagen ganz gewiß nicht zu viel, wenn wir an das Vorhandensein der Versicherungen ausschließlich die Möglichkeit eines geregelten und sichern Verkehrs anknüpfen. Aller Großhandel, fast aller vernünftig gewährte Credit beruht auf den Versicherungen. Zur Begründung dieses allgemeinen Satzes diene nur die Bemerkung, daß ohne die Versicherungen die meisten größern kaufmännischen Unternehmungen den Gefahren jeden Zufalls Preis gegeben, also von vornherein vielleicht unmöglich wären. Nicht der regelmäßige Gewinn und das regelmäßige Geschäft, sondern nur das Wetten und Wagen, heute der ungeheure Reichtum, morgen der jähe Sturz, das war der nothwendige Charakter des Geschäfts, als man die Versicherungen noch nicht kannte. Don Antonio, der die Sicherheit seines Vermögens darin sucht, daß er seine Unternehmungen nicht einem einzigen Schiffe anvertraut hat und so ohne alle Gefahr Shylocks Schuldner werden zu können glaubt, sieht sich in der Erwartung, daß nicht alle Ladungen untergehen, betrügen, und ist nun nahe daran, dem Messer zu verfallen. Die Engländer nannten im 14. und 15. Jahrhundert ihre ins Ausland handelnden Kaufleute *merchants adventurers*.

Es ist grade der Zweig der Seeversicherungen, deren Wesen und Einfluß am wenigsten bekannt ist, und welche doch den gesammten Großhandelsbetrieb beherrschen, den wir der Bekanntschaft unserer Leser etwas näher vermitteln wollen. Nicht um sie in einen Betrieb einzuweihen, dessen technische Schwierigkeiten der Art sind, daß die andauerndste Theorie und Erfahrung sie lange noch nicht überwunden haben, sondern um ihnen den allgemeinen, dabei vorherrschenden Gedankengang zu vermitteln. Das Gebäude, das wir hier vorführen werden, ist so durch und durch kunstvoll, mit so steter Berücksichtigung des Ganzen und des Einzelnen gearbeitet, die Interessen, die sich daran knüpfen, sind so ungeheure, daß es vielleicht kaum einer Entschuldigung bedarf, wenn wir etwas näher darauf eingehen. Eher dürfte es zweifelhaft sein, ob wir zur Lösung unsrer Aufgabe, die klare Darstellung aller wichtigen Punkte, um die es sich handelt und deren Zueinandergreifen, gelangen werden.

Man muß sich zuerst des Gedankens einer mehr als oberflächlichen Aehnlichkeit mit den bekanntern Feuer-, Hagel-, Vieh-, Lebensversicherungen u. s. w. entschlagen. In all diesen Fällen, mit etwaiger Ausnahme der Lebensversicherungen, liegen die Verhältnisse im Allgemeinen außerordentlich einfach. Wir kommen darauf zurück und können im Wesentlichen auf das in der Ueberschrift bezeichnete Buch verweisen. Masius gehört zu den gründlichsten Kennern des Versicherungswesens auf dem festen Lande; die Seeversicherungen schlagen dagegen schon weniger in sein Fach, wie er diese denn auch in dem Buche mit auffallender Kürze behandelt hat. Dasselbe ist auch vorzugsweise für

praktische Bedürfnisse des deutschen Schülers und Geschäftsmanns geschrieben — und eine Seenation sind wir Deutsche noch immer nicht.

Man sehe sich einmal die thatsächlichen Verhältnisse an, welche bei Versicherung eines Schiffs in Betracht kommen müssen. Natürlich denkt man zunächst dabei an die Gefahren, welchen ein beladenes Schiff auf der hohen See durch Wind und Wetter ausgesetzt ist. Allerdings ist dies die hauptsächlichste Gefahr, aber sie tritt nicht immer in derselben Gestalt auf und ist auch nicht die einzige. Die Heimath eines Seeschiffes ist das große Meer, Länder aller Zonen und der verschiedensten Stämme bespülend. Alle Kunst des Schiffers, die auf Erreichung eines bestimmten Hafens gerichtet ist, vermag ihn unter Umständen nicht davor zu bewahren, daß er einen andern Platz, den sogenannten Nothhafen aufsuchen und dort mehr oder minder lange Zeit verweilen muß, je nachdem sein Schiff der Reparaturen bedarf. Ueberhaupt, und das ist der größte Gegensatz zu den Landversicherungen, Schiff und Schiffer haben es zugleich mit verschiedenen Völkern und verschiedenen Gesetzgebungen zu thun, und wie sehr diese letztern auch in ihren allgemeinen Grundzügen übereinstimmen mögen, was bei den Völkern europäischer Bildung allerdings der Fall ist, so machen sich doch in vielen Einzelheiten mehr als billig das Interesse und üble Angewohnheiten geltend. Wenn ein Haus abbrennt, wenn Hagel ein Feld vernichtet, so mußte der Uebernehmer der Gefahr (der Versicherer) ganz genau vorher, mit welchen Behörden er zu thun haben wird, und nicht minder genau der Versicherte, welche Gesetze ihn in seinen Ansprüchen schützen, wenigstens kann dies als die Regel angesehen werden; anders aber bei einem Seeschaden der Schiffer und dessen Versicherer, da sich ja eben der Ort des Unfalls und der auszusuchende Hafen nicht vorher bestimmen läßt. Nach einer bestimmten Beziehung gereicht dieser Umstand sogar zum besondern Nachtheil des Versicherers. Ein zu dessen Lasten fallender Unglücksfall auf dem Lande ist nach Art und Umfang meist rasch und genau genug festzustellen, und gewähren Agenten und Ortsbehörden stets die nöthige Unterstützung; auf der See dagegen ist bei jedem außerordentlichen Ereigniß nur Schiffer und Schiffsvolk gegenwärtig und jede außerordentliche Maßregel kann nur von ihnen, hauptsächlich vom Schiffer ergriffen werden. So ist es mindestens heutzutage; vor Zeiten schiffte sich der Cargadeur, der Befrachter, oder ein Bevollmächtigter in dessen Namen mit ein, um die kostbaren Güter, die er verladen, womöglich nirgend aus seinen Augen zu verlieren; aber grade seitdem die Versicherungen so allgemein geworden sind, seitdem aber auch der Handel mehr und mehr den Charakter des Abenteuernden verloren, hat diese auch in mancher andern Beziehung etwas bedenkliche Einrichtung meist aufgehört. Und wenn nun der Schiffer in einen fremden, namentlich in einen Nothhafen einläuft, dann drängen sich in Sphären, wohin die Macht, der

gewöhnlichen Behörden gar nicht reicht, Gewinnsucht und der Geist des gegenseitigen Durchstechens in einer Weise an ihn hinan, wie sie vielleicht in andern weniger in sich abgeschlossenen Sphären in der Weise weniger erfolgreich wirken. Der biedere, scheinbar so sorglose Seemann ist in der Regel ein sehr guter Rechner, besonders wenn er es zum Steuermann oder Capitän gebracht hat, und er muß es auch sein, wenn er sich und seine Auftraggeber vor vielfältigem Schaden bewahren will. Man kann aber ganz gewiß sein, daß alle diese Zustände vom Versicherer in irgend einer Weise mit veranschlagt worden sind, sei es auch nur im Betrag der Prämie, für welche er die Versicherung übernimmt. Wir kommen noch auf die Einrichtungen zurück, durch die er sich so viel wie möglich vor Schaden, der ihm daraus erwachsen könnte, zu hüten sucht.

Wodurch sich aber Seeversicherungen von Landversicherungen ganz besonders unterscheiden, ist die Verschiedenheit der Interessen, welche dabei zu gleicher Zeit und durch dieselbe Gefahr in Frage stehen. In einem Hause können mehre zu gleicher Zeit gegen Feuergefahr versichert sein, brennt es herunter, so wird jeder für sich seine Schadenrechnung einreichen, ohne mit dem Hausgenossen dadurch in irgend welche Verbindung zu gerathen. Wenn ein Hausbesitzer das Gebäude, die Bewohner des Hauses, denen er dasselbe vermietet hat, ihre Mobilien versichern, so wird die Schadenverpflichtung in jedem Falle sich sondern lassen. Bei einem Schiffe dagegen liegt die Sache verwickelter. Da ist zuerst der Körper des Schiffes („Casco“ genannt) sammt der Ausrüstung, da sind ferner die im Schiffe verladene Güter, und da ist die durch eine Seereise zu verdienende Fracht, welche jede besonders versichert werden können und versichert werden, und könnte man endlich auch die vom Verkauf der Güter gehofften Vortheile („imaginären Gewinn“) dahin rechnen. Es klingt gewiß abenteuerlich genug, einen „imaginären“ Gewinn als etwas Festes zu versichern, aber nur hierdurch ist die Absicht dessen, der für die von einem andern übernommene Gefahr eine sogenannte Prämie bezahlt, völlig erreichbar. Er will an seinen Gütern verdienen, und kann das nur, wenn er an dem Ort, wohin sie befördert werden, mehr Geld erhält, als da, wo er sie eingeladen hat; sein „Interesse“ an den Gütern wird durch Ersetzung des ursprünglichen Werthes gewiß nicht gedeckt. Schiff, Fracht, Güter und imaginärer Gewinn können unter Umständen von demselben versichert werden, meistens werden sie jedoch unter verschiedene Interessenten vertheilt sein, und die Güter speciell können verschiedenen Eigenthümern gehören, die sie nun jeder für sich versichern lassen; ja mehr noch, an demselben Gut können verschiedene Interessen wahrzunehmen sein, die eines Pfandnehmers, eines Connossementinhabers,*) eines Wechselgläubigers u. s. w.

*) Connossement ist dasjenige Document bei der Seefracht, das dem Frachtbrief bei der Landfracht entspricht, der Sache nach, wenn auch nicht in allen Rechtswirkungen.

Alle diese Interessen können beim Schadenersatz nebeneinandergehen, sie können aber auch in Collision miteinander gerathen. Nur ein einziges Interesse am Schiffe und dessen glücklicher Fahrt ist nach allen Gesetzen nicht versicherbar, der Dienstlohn, (die „Heuer“) des Schiffsvolks. Man will dadurch offenbar ihr Interesse so eng als möglich an das Schiff knüpfen. Während die, welche nicht mit im Schiffe sind, bei dessen Untergang Schadensansprüche der ausgedehntesten Art erheben können, sollen die eigentlichen Hüter des Schiffs in diesem Falle ganz leer ausgehen, höchstens daß sie ihre „Heuer“ bis zum Tage des Untergangs berechnet erhalten — gewiß eine eigenthümliche Art der Nöthigung zu besonderer Aufmerksamkeit.

Die Hauptveranlassung zu den Collisionen derer, die in demselben Schiffe Versicherung genommen haben, ist die ganz abweichende Art der Unglücksfälle und sonstiger Schäden, welche ein Schiff auf der hohen See treffen können. Zuerst der gewöhnliche Schade durch Abnutzung des Schiffs und dessen Utensilien (meist „kleine Havarie“ genannt), die jedoch nicht vergütet wird, da sie sich in ganz regelmäßigem Verlauf der Dinge stets ereignen muß und ihr der ebenso regelmäßig aus dem Schiffe zu erzielende Frachtgewinn gegenübersteht. Ein Schiff hat außer Klippen und Stürmen noch andere gewaltige Feinde, die Abreibung in der Bewegung, die chemisch wirkende Kraft mancher im Wasser enthaltener Bestandtheile, Meeresthiere u. s. w., und ist sein Dasein daher im natürlichen Verlauf der Dinge ziemlich eng begrenzt, auf einen Durchschnitt von etwa zehn Jahren. Die Rentabilität eines Schiffs muß also darauf berechnet werden, daß auf jedes dieser zehn Jahre womöglich mindestens der entsprechende Theil von Capital und Zins und außerdem natürlich noch ein Gewinnantheil fällt. Da Schiffe zum Werth von 60 bis 100,000 Thlr. und weit darüber heutzutage grade keine Seltenheit sind, da ferner die Instandhaltung eines Schiffs oft ganz enorme Kosten verursacht, auch fortwährend Gage und Heuer zu bezahlen sind, und noch manche andere bedeutende Unkosten hinzutreten, so kann man sich einen ungefähren Begriff davon machen, wie viel dazu gehört, ehe eine Rhederei als einträglich bezeichnet werden kann. Dabei ist noch zu bedenken, daß der Hauptverdienst eines Schiffes in die ersten Jahre seiner Existenz fallen muß, weil es dann nach allen Beziehungen am seetüchtigsten ist. Und doch kommt es bei günstigen Conjunctionen und unter sachverständiger Leitung nicht grade sehr selten vor, daß ein Schiff sich in den ersten Jahren „frei“ fährt d. h. bereits sämtliche Kosten nebst Zinsen deckt, so daß jeder weitere Frachtverdienst als reiner Gewinn angesehen werden kann. Andere Rhedereien dagegen arbeiten fast fortwährend mit Verlust und wird derselbe dann durch andere Vortheile, im Schiffsbau und im Handelsverkehr ausgeglichen.

Von dem Schaden durch Abnutzung muß man nun den durch wirkliche

Unglücksfälle sonderu, und hier wiederum zwei Arten unterscheiden, welche in der Kunstsprache als „große Havarie“ und „particuläre Havarie“ bezeichnet werden. Nicht der Betrag des Schadens ist das eigentliche Merkmal eines jeden derselben, sondern die Art, wie sie vor sich gegangen. Wenn im Verlauf eines Sturms Segel und Masten über Bord gerissen, Waaren hinabgespült oder durch vom Heck oder von oben einlaufendes Wasser beschädigt werden, so ist hier, der angerichtete Schade mag noch so beträchtlich sein, nur von „particulärer Havarie“ die Rede, und jeder Versicherte, dessen Gut dabei gelitten hat, mag sich an seinen eigenen Versicherer halten, grade wie bei einem durch Feuersbrunst beschädigten und von mehreren bewohnten Hause. Wenn aber in einem Sturme zur Rettung des Ganzen Segel und Masten gekappt und über Bord geworfen werden, wenn Waaren zur Erleichterung des Schiffs denselben Weg zum Abgrunde gehen, oder sonst eine Maßregel getroffen wird, welche einen am oder im Schiffe befindlichen Vermögenstheil beschädigt oder vernichtet, damit die gemeinsame Gefahr abgewandt werde, oder endlich die nothdürftige Wiederherstellung eines durch Seeunfall untüchtig gewordenen Schiffes Kosten verursacht, dann ist „große Havarie“ da. Es ist nämlich nicht mehr als recht und billig, daß in allen solchen Fällen der freiwillig angerichtete Schade nicht bloß dem zur Last fällt, der davon zufällig betroffen worden, sondern allen zusammen, denen durch solche Aufopferungen und Kosten ein Vortheil, der der Erhaltung eines Vermögensantheils geworden ist. Es ist dies um so nothwendiger, da sonst die Verantwortlichkeit des Schiffers in der Auswahl der zu opfernden Dinge erschwert und so die Entschlossenheit zur gemeinsamen Rettung gemindert werden könnte. Ist nun Schiff und Ladung, so weit davon nichts geworfen, wirklich gerettet worden (denn das ist die Vorbedingung zur „großen Havarie“), dann „contribuiren Schiff, Fracht und Ladung zu gleichen Theilen“ d. h. der Procentsatz der herbeigeführten Verluste, angerichteten Beschädigungen oder verursachten Kosten wird von dem Geldwerth jeder dieser drei Theile abgezogen und so weit entweder vom Eigenthümer oder dessen Versicherer vergütet. So einfach und leicht dieser Grundsatz auch aussieht, so unendlich schwierig kann vorkommenden Falls die Ausführung sein. Jedes der drei „contributionspflichtigen“ Theile muß taxirt und zwar jedes nach besondern Grundsätzen taxirt werden. Am leichtesten ist es noch bei der Fracht, denn darüber liegt der Contract zwischen Befrachter und Frachtnnehmer (sog. Chartepartie) vor. Beim Schiffe ist aber nicht bloß der durch particuläre Havarie verursachte möglicherweise gleichzeitige Schaden zu trennen, sondern auch dessen allgemeiner Zustand beim Seeunfall, ob und wie weit es neu war, und wird danach wo nöthig unter Abzug von meist $\frac{1}{3}$ des Schiffswerths als „alt für neu“ der zu vergütende Schade und die Contributionspflicht berechnet. Würde dies nicht in

dieser Weise geschehen, so hätte ja der Eigner eines Schiffes durch einen Seerunsfall sehr häufig die Aussicht auf einen directen Vortheil, da ihm das vergütet würde, wofür er sich schon in anderer Weise bezahlt gemacht hat, nämlich die Abnutzung des Schiffes. Am spitzfindigsten liegt die Sache aber bei den verladene Gütern. Da muß zwischen dem aufgegebenen und dem wirklichen, zwischen dem Preise des Einschiffungs- und dem des Bestimmungs-ortes unterschieden, da muß der vorher durch particuläre Havarie etwa verursachte Schaden besonders berechnet, da muß die unregelmäßig verladene Waare ganz aus der Rechnung gestrichen werden u. s. w. Die „Aufmachung der großen Havarie“, wie es technisch heißt, ist eine so sehr schwierige Sache, daß ganze Bibliotheken darüber zusammengeschrieben sind und doch für viele praktisch wichtige Punkte noch immer keine Einigkeit erlangt ist. So viel wird den Lesern aus dem Bisherigen gewiß klar geworden sein, daß es sich bei den meisten der dahin gehörigen Fragen viel weniger um juristische Consequenzmachereien, als um Zweckmäßigkeit und Billigkeit handelt. Namentlich wird mit möglichster Schärfe der überhaupt bei dem Versicherungswesen maßgebende Grundsatz, daß der Versicherte nur entschädigt werden, nicht gewinnen soll, festgehalten. In ihrem Grundgedanken und in ihrer Entstehung hat Havarieberechnung mit der Versicherung allerdings nichts zu thun; in unserer Zeit dagegen stehen beide im engsten Zusammenhange. Anfügen wollen wir noch, daß bei der Seeschiffahrt Verhältnisse eintreten können, die auf andern Verkehrs- und Rechtsgebieten gradezu gar nicht oder mindestens nur in äußerst seltenen Ausnahmen denkbar wären. Der Schiffer darf die ihm zur Fracht anvertraute Waare verkaufen, falls ihm kein anderes Mittel, sich die zur Fortsetzung der Reise nothwendigen Gelder zu verschaffen, zu Gebote steht; er darf ferner zu demselben Zweck das Schiff verpfänden, obgleich ihm weder Schiff noch Ladung angehört. Ein solches gesetzlich gestattetes Verfügungsrecht über fremdes Eigenthum erklärt sich eben aus der eigenthümlichen Lage, in welche ein Schiffer hineingerathen kann. Natürlich übt dasselbe seinen Einfluß auf die Versicherungen aus.

Wir haben bisher die Lage des oder der Versicherten, wenn gleich nur in den allgemeinsten Umrissen geschildert, aber auch die Lage des Versicherers vor Seegefahren weicht von der eines andern Versicherers sehr bedeutend ab. Die z. B. durch Feuer und Hagel entstehenden Unglücksfälle wird der Versicherer nach der Größe der Versicherungssumme und des wirklich herbeigeführten Schadens ersetzen, bei einer Lebensversicherung wird er nach dem Tode des Versicherten an die Berechtigten die ausgemachte Summe, die auf sehr einfache Daten hin ausgerechnet worden, bezahlen; anders aber bei Seeversicherungen. Hier muß jeder Fall viel individueller für sich behandelt werden und setzt die genaueste Kenntniß aller betreffenden Verhältnisse voraus.

Zuerst also wird das Schiff, und die Reise betrachtet: das Schiff, ob es alt oder neu sei, welcher Flagge es angehöre, welcher Capitän es fahre, wie es bemannt sei; die Reise, welcher Cours eingeschlagen werden müsse, welche Gegenden es berühre, zu welcher Jahreszeit es fahre. Zur Controle des Schiffs dienen nun außer den bekannten Erfahrungen über die Eigenthümlichkeiten bestimmter Capitäne und bestimmter im Seeverkehr vorkommender Nationen große, in allen Häfen verbreitete Register über alle bekannten Schiffe aller Nationen. Merkwürdigerweise hat sich das Register des englischen Lloyd durch das der französischen Veritas völlig den Rang ablaufen lassen. Die Veritas zeichnet sich durch sorgfältige Classificirung jedes einzelnen Schiffs nach Bauart, Alter, Tragfähigkeit, vorgenommenen Reparaturen, Bestimmungen für größere oder kleinere Reisen u. s. w. aus, und bildet daher für jeden Versicherer ein fast unentbehrliches Hilfsbuch. Die Kenntniß aller der angeführten Umstände gewinnt die Veritas nach dem Muster des Lloyd durch Anstellung von Beamten und Correspondenten in allen größern Häfen der Erde, namentlich da, wo der Schiffbau besonders florirt. Jedes Schiff wird während des Baues und der Reparaturen von diesen Angestellten, meistens erfahrenen Capitänen, überwacht und dem Erbauer auf Verlangen ein Zeugniß darüber ausgestellt. Je nach dem Bericht des Angestellten wird nun das Schiff classificirt. Die Erbauer dagegen unterwerfen sich gern einer solchen Controle und den damit verbundenen Kosten, weil sie sonst in die Register nicht aufgenommen werden, ein Umstand, der Befrachter und Versicherer natürlich gegen das betreffende Schiff mißtrauisch machen würde. Die ganze Einrichtung ist eine der interessantesten Veranstaltungen einer ungemein ausgedehnten, ausschließlich auf Privatmitteln beruhenden Controle, deren Ausübung eben durch das Herbeiziehen des Privatinteresses möglich wird. Lloyds Register und das der Veritas erscheinen zu Anfang eines jeden Jahrs.

Für die Berechnung der Gefahren einer Reise dienen die sogenannten Tabellen für Affecuranzprämien, wie sie im Lauf des Jahrs öfter an Affecuranzplätzen erscheinen. Ohne dringende Noth darf kein Schiff von der festgesetzten Reise und dem üblichen Course abweichen, soll es nicht das Anrecht auf den Schadenersatz durch den Versicherer verlieren. Denn selbst wenn ein Schiff, das freiwillig seinen Cours verlassen, wieder auf denselben zurückkommt, so könnte durch die veränderte Jahreszeit oder durch andere Umstände die durch den Versicherer übernommene Gefahr, unter allen Verhältnissen aber die Zeitdauer derselben vergrößert werden. Anders natürlich ist es beim Zwang durch Wetter und Kriegsereignisse.

Nächst dem hat der Versicherer die Ladung anzusehen, nicht bloß nach ihrem Werth, sondern nach ihrem Einfluß auf das Schiff und die Reise. Es ist an und für sich keineswegs erforderlich, wie es auch in den meisten Fällen nicht

einmal möglich wäre, die Bezeichnung und den Werth der verladenen Güter genau anzugeben. Der Empfänger einer Waare im Hafen B erfährt z. B., daß vom Hafen A eine Schiffsladung oder ein Theil derselben ihm zugesandt werde, ohne daß eine specielle Angabe erfolgt, oder was noch üblicher ist, er erhält den Auftrag, für so und so viel Werth Kaufmannsgüter in dem und dem Schiffe für die bestimmte Reise auf Rechnung dessen, den es angeht, zu versichern. Solche Versicherungen bilden sogar die Mehrzahl. Aber gewisse Umstände müssen dennoch vorher genau angezeigt werden, widrigenfalls der Versicherer ganz oder theilweis von der Ersatzpflicht befreit wird. Dahin gehören Kalk-, Knochen-, Salz-, Guano-, Steinladungen u. s. w., weil diese Dinge den Schiffskörper ungewöhnlichen Beschädigungen aussetzen, dahin gehören ganz allgemein leicht verderbliche Waaren, weil der Versicherer nur den Seeschaden garantirt. Wenn nun der Versicherte diese Art Anzeigen dem Versicherer macht, so wird dieser letztere die größere Gefahr nur gegen eine höhere Prämie übernehmen können. Daß der Versicherer nur für wirklichen Seeschaden, nicht auch dafür aufkommt, daß infolge regelwidriger Verpackung, z. B. Flüssiges über Festem, eine Beschädigung des letztern entstanden ist, versteht sich von selbst.

Ferner kann der Versicherer „gegen alle Gefahr“ versichern, oder „nur für Seegefahr“, wo Beschädigungen durch Kriegsereignisse ausgeschlossen sind, oder „frei von Beschädigung“, wo nur der Gesamtverlust ersetzt wird, oder wie diese „Clauseln“ sonst zwischen Versicherer und Versichertem ausgemacht sind. Die Mannigfaltigkeit der Verhältnisse der Seeschifffahrt repräsentirt sich eben durch diese und ähnliche Besonderheiten in der Versicherung. Es ist nach allem Vorangehenden auch nicht nöthig, daß wir in ein weiteres Detail eingehen, da wir hoffen, die Eigentümlichkeiten und die besonderen Schwierigkeiten von Seeversicherungen bereits in ihren Grundzügen dargelegt zu haben.

Das wird den Lesern bekannt sein, daß in den größern Hafenplätzen Reihen von Asscuranzgesellschaften, seltener eine größere Anzahl von sogenannten Privataffecuradeurs bestehen. Das Asscuranzgeschäft hat da allenthalben eine Art innerer Organisation, hervorgegangen aus dem Bedürfnisse. Die Versicherer eines Orts verfahren nach denselben Grundsätzen, theilen wichtige Nachrichten einander mit, und was besonders hervorzuheben ist, übernehmen häufig Gefahren auf gemeinsame Rechnung. Derselbe Versicherer ist nicht geneigt, für dasselbe Schiff oder dieselbe Reise zu große Risicos (Gefahren) zu übernehmen, er theilt es mit einem andern. Oder an demselben Handelsplatze ist bereits nach einer Richtung hin genug Versicherung genommen, man überläßt den Rest einem andern. In dieser sorgsamten Vertheilung der Risicos liegt eine der Hauptbedingungen zum Gedeihen des Versicherungsgeschäfts. Die eingenommenen Prämien würden auf die Dauer schwerlich die Ersatz-

pflchten decken und einen Ueberschuß für die Mühe gewähren, falls zu viel auf eine einzige Karte gesetzt würde.

Die Regierungen sind dem Affecuranzwesen durch eine einzige positive Leistung zu Hilfe gekommen, es ist dies die unter obrigkeitlicher Autorität vorgenommene sogenannte Dispatchirung. So nennt man die Berechnung des durch „große Havarie“ erlittenen Schadens und dessen Vertheilung an die Vertheiligten, und wird diese wiederum auf Grundlage der „Berklärung“ aufgebaut, der eidlichen Erklärung von Schiffer und Mannschaft über den erlittenen Seeunfall. Leider ist letztere meist zur bloßen, große Mißbräuche veranlassenden Form geworden. Ursprünglich war die „Dispatche“ nur für die Schiffs- und Ladungsinteressenten selber da, bei der heutigen Entwicklung aber vorzugsweise für die Versicherer. Denn heutigen Tags wird schwerlich ein Schiff Ladung einnehmen oder gar den Hafen verlassen, bevor für Versicherung Sorge getragen ist und auch nur dadurch wird der kolossale Umfang der heutigen Versicherungssummen möglich. In Hamburg wurde z. B. im Jahre 1856 bloß von hamburger Gesellschaften ein Werth von mehr als 280 Millionen Thaler versichert, wofür die Prämien mehr als 4 Millionen Thaler betragen haben.

Man versuche nun einmal, sich das Seeversicherungswesen, wie es sich für unsere Zeit herausgebildet hat, wegzudenken nebst den Veranstaltungen, die dafür getroffen sind, und den indirecten Folgen, die daraus hervorgehen, und man wird sich unmöglich der Ueberzeugung erwehren können, daß dann Seeschifffahrt und Seehandel und alle darauf beruhenden ungeheuren Interessen in ihrem inneren Betrieb aufs Aeußerste gefährdet wären. Wer würde sonst so leicht sein Vermögen den Launen von Wind und Wellen anvertrauen? Die Seeversicherung leitet das Product ferner Gegenden nach Europa und führt dessen Industrieerzeugnisse dahin zurück. Wollen wir auf den im Anfange dieses Aufsatzes gebrauchten Vergleich des Verkehrs mit einer kunstvollen Maschine zurückgehen, so sind die Versicherungen, vor allem die Seeversicherungen dem Dele zu vergleichen, welches den regelmäßigen Gang aller Räder möglich macht und die ganze Maschine vor Stillstehn und Untergang durch innere Beschädigung bewahrt.

Bilder aus der deutschen Vergangenheit.

Deutscher Adel im 16. Jahrhundert.

Im Aufgange des 16. Jahrhunderts stehn drei Namen deutscher Adligen Fronsparg, Gutten und Sickingen, welche man als Repräsentanten von drei Richtungen betrachten kann, in denen der Adel sich damals geltend zu machen