

von Saint Paul, Winfrid

Article — Digitized Version

Eine Analyse der Auftragsbestände der Werften der Welt

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: von Saint Paul, Winfrid (1958) : Eine Analyse der Auftragsbestände der Werften der Welt, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 38, Iss. 3, pp. 147-150

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/132608>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Eine Analyse der Auftragsbestände der Werften der Welt

Winfrid von Saint Paul, Bremen*)

Die Preisindices für die Beförderungsleistungen der Seeschifffahrt zeigten vom Herbst 1954 an zwei Jahre lang fast stetig steigende Werte, sanken aber seit Dezember 1956 zunächst langsam, bald jedoch schneller. Parallel der ersten Phase dieser Kurve, jedoch ungleich stürmischer verlief die Entwicklung im Schiffbau. Im Oktober 1954 hatten die Werften der Welt nach Angaben von Shipbuilders' Council of America einen Auftragsbestand von 10,932 Mill. BRT an Einheiten von 1000 BRT und darüber. Im Januar 1955 belief sich dieser Bestand auf 11,249 Mill. BRT, stieg innerhalb des nächsten Vierteljahres auf 11,980 Mill. BRT und wies ein weiteres Vierteljahr später im Juli 1955 12,597 Mill. BRT auf. Als nun die Frachtraten langsam, aber stetig zu steigen begannen, wuchsen die Aufträge in vierteljährlichen Registerabständen auf 13,852 Mill. BRT, 17,821 Mill. BRT, 19,694 Mill. BRT, 21,612 Mill. BRT, 25,505 Mill. BRT, 29,248 Mill. BRT, 32,751 Mill. BRT und erreichten im Juli 1957 (Shipbuilders' Council gab für Oktober 1957 keinen Bericht über den Auftragsbestand heraus) einen letzten Höhepunkt mit 36,062 Mill. BRT. Bis zum Januar 1958 war der Auftragsbestand der Werften der Welt nur um etwa 0,5 Mill. BRT gesunken, obgleich seit Juli 1957 etwa 4 Mill. BRT abgeliefert worden sind. Ein großer Teil dieser 0,5 Mill. BRT scheint unter dem Eindruck einer möglichen Krise storniert worden zu sein, im großen ganzen hat sich aber der Auftragsbestand gehalten. Es ist nun interessant zu untersuchen, was für Schiffe der Welthandelsflotte in den nächsten vier Jahren zugeführt werden und wie sich die Struktur des gegenwärtigen Auftragsbestandes zu der vor etwa zwei Jahren vorhandenen Struktur verhält, als der Auftragsbestand der Werften etwa die Hälfte des jetzigen betrug.

STRUKTUR DES AUFTRAGSBESTANDES

Der Auftragsbestand dieser Werften belief sich am 1. Januar 1958 nach Auswertung aller erreichbaren Quellen auf mindestens 51 851 979 t dw. In dieser Zahl sind Tonnageeinheiten von unter 1500 t dw gar nicht und solche von bis zu 2000 t dw nur relativ wenige enthalten. Ebenso wenig weisen sie zahlreiche kleinere Schiffe aus, die bei englischen und anderen Werften in Auftrag gegeben wurden. Das gilt sowohl für die Zahlen für Januar 1958 als auch für Januar 1956, als ein Auftragsbestand der Werften von 25 097 138 t dw ermittelt wurde.

Ende 1957 stand Westdeutschland den Bauaufträgen nach an der Spitze der Schiffbauländer der Welt.

*) Wissenschaftlicher Assistent am Institut für Schiffahrtforschung, Bremen.

Wenn man die gleiche Liste in Bruttoregistertonnen aufstellen würde, käme Großbritannien wegen der Fahrgast- und Kühltonnage mit ihren relativ größeren BRT-Abmessungen sehr wahrscheinlich mit einigen tausend Registertonnen wieder knapp in Führung. Auf Grund der statistischen Daten hat es also den Anschein, als würden Großbritannien und Westdeutschland schiffbaumäßig gleich hoch gewertet. Das trifft, wenn man den Auftragsbestand der Qualität der Tonnage nach überprüft, aber nur cum grano salis zu. Auf britischen Werften waren am Stichtag 109 Linienfahrer mit 1,046 Mill. t dw, auf deutschen Werften 112 Linienfahrer mit 1,058 t dw in Auftrag gegeben worden. Wesentlich ist hier jedoch, daß auf britischen Werften eine ganze Reihe von Schiffen mit einem zum Teil recht hohen Grad an Fahrgastkombination gebaut werden, so daß Großbritannien mit seinem Auftragsbestand in BRT vor Westdeutschland rangiert.

Der Auftragsbestand der Werften nach Ländern
(Stand vom 31. Dezember 1957)

Bauländer	Anzahl der Einheiten	in Mill. t dw
Westdeutschland	470	8,3
Großbritannien	456	8,1
Japan	291	7,9
Schweden	248	6,0
Niederlande	176	3,5
USA	87	3,4
Frankreich	141	3,3
Italien	147	3,2
Norwegen	136	2,9
Dänemark	62	1,2
Spanien	93	1,0
Belgien	52	0,9
Jugoslawien	59	0,7
Kanada	14	0,3
Mitteldeutschland (Sowjetzone)	29	0,2
Finnland	23	0,2
Polnisch verwaltete Gebiete	30	0,2
Indien	16	0,1
Australien	12	0,1
Übrige	18	0,2

Es scheint interessant genug, um hervorgehoben zu werden, daß Japan, obwohl es vornehmlich Produzent von ausgesprochen materialintensiven Schiffen mit verhältnismäßig hoher Tragfähigkeit ist, auf den dritten Platz gerückt ist. Sehr beachtenswert scheint auch der sechste Platz der USA, den sie erst im vorigen Jahr erobern konnten. Auch der Auftragsbestand Norwegens verdient, besonders tonnagemäßig, Beachtung, weil er zu den Beständen gehört, die zum Unterschied von anderen Schiffbauländern zugenommen haben. Norwegen baut zunehmend im eigenen Lande für eigene Rechnung.

Nur 34,2% des Gesamtauftragsbestandes sind Tonnage für Trockenladung (einschließlich Erz- und Bulk-/Ol-Tanker). Die Bulkfahrer, die in Kontrakt fahren,

also nicht zu den Tramps gehören und in der Mehrzahl Konzerntonnage für Trockenladung darstellen, bilden im Auftragsbestand der Werften der Welt mit den ihnen ähnlichen Erzfahrern einen ansehnlichen Komplex. Zusammen mit den Tramps für Trockenladung machen sie 24,3 % des gesamten Auftragsbestandes aus, wogegen der Auftragsbestand an Linientonnage dürrtig wirkt. Die 9,1 % in Auftrag gegebene Linientonnage stehen jedoch wertmäßig höher und wiegen sehr wahrscheinlich den Auftragsbestand zumindest der Tramps auf. Die großen Linienfahrer mit hoher Fahrgastkombination finden sich besonders im Auftragsbestand Großbritanniens, Italiens, Frankreichs, der Niederlande und der USA, während auf deutschen Werften keine vergleichbaren Einheiten in Auftrag sind.

Auftragsbestand nach Schiffsarten

(Stand am 1. Januar 1958)

Schiffsart	Anzahl der Schiffe	Tragfähigkeit in Mill. t dw	Anteil in %
Tanker	996	34,1	65,8
Tramps	755	7,7	14,9
Linienfahrer	517	4,7	9,1
Erzfahrer	169	3,1	6,0
Bulkfahrer	109	1,7	3,4
Erz-/OI-Tanker ¹⁾	14	0,4	0,8

¹⁾ einschließlich 6 Bulk-/OI-Tanker mit 0,1 Mill. t dw.

Der Anzahl der Aufträge nach steht die Linientonnage mit 20 %, der Tonnage nach aber nur mit 9,1 % in den Auftragsbüchern der Werftindustrie. Setzt man die Tankertonnage vom Gesamtauftragsbestand ab, so stellt die in Auftrag gegebene Linientonnage schon 26,7 %. Vergleicht man nun Linien- und Tramptonnage, so stehen 37,9 % Linientonnage 62,1 % Tramptonnage gegenüber, die in den nächsten Jahren der Welthandelsflotte für Trockenladung zugeführt werden. Das würde den Anteil der Tramptonnage, der von G. A. Theel für 1957 mit 19 % der Welthandels-tonnage angegeben wurde¹⁾, zwar nicht grundlegend ändern, ihn sehr wahrscheinlich aber doch mindestens um 1 % erhöhen.

Nun ist Linientonnage in sich noch weniger gleichwertig als andere Tonnage. Es ist ein Unterschied, ob es sich um ein Mehrzweck-Linienschiff größerer Abmessungen oder um ein Einraumschiff der Küstenfahrt handelt. Leider geben die Auftragsbücher der Werften der Welt nicht Aufschluß über die wichtigsten Werte aller Linienschiffe, die sich in Auftrag befinden. Für 84,2 % der in Auftrag befindlichen Linientonnage konnten jedoch die relevantesten Merkmale und für 76,5 % auch Angaben über die vorgesehenen Geschwindigkeiten ermittelt werden. Aus diesen Erhebungen läßt sich schließen, daß 48,2 % der in Auftrag gegebenen Linientonnage aus Einheiten bestehen, die zwischen 16 und 18 Knoten laufen sollen. Der weitaus größte Teil dieser Tonnage ist bei westdeutschen Werften in Auftrag. Großbritannien baut jedoch viele Schiffe, die mehr als 18 Knoten laufen. Danach rangieren unter der in Auftrag gegebenen Linientonnage die Schiffe, die eine Geschwindigkeit zwischen 14 und 16 Knoten entwickeln sollen. Der Anteil dieser Tonnage macht 24,9 % an der gesamten in

¹⁾ Frank M. Fisser: „Trampschiffahrt, Entwicklung, Bedeutung, Marktelemente“, Bremen 1957, S. 214.

Auftrag gegebenen Linientonnage aus, für die genauere Angaben ermittelt werden konnten. Der dw-Anteil der Tonnage, die mehr als 18 Knoten laufen soll, beträgt 12,5 %. Würde man diesen Anteil in BRT berechnen können, dann würde er sich sehr wahrscheinlich vergrößern. Besonders wichtig ist es, daß der Anteil der Schiffe, die zwischen 16 und 18 Knoten laufen sollen, recht erheblich ist und daß der Anteil der Superschiffe durchaus nicht so bedeutend ist, wie man nach den Diskussionen in Schifffahrtskreisen annehmen sollte. Die Schiffe werden zwar schneller und ein wenig größer, bisher ist der Unterschied jedoch geringfügig. Das ist eine Tatsache, die für Häfen und Kanäle wichtig ist. Die Frage der Vorhäfen gewinnt dadurch an Bedeutung.

GROSSENGLIEDERUNG

Die Größengliederung des Auftragsbestandes ermöglicht die eindeutige Feststellung, die schon wiederholt vom Institut für Schifffahrtforschung getroffen wurde, daß noch kein Grund dafür besteht, so schnell wie irgend möglich die Häfen für Superschiffe auszubauen und überall seetiefes Wasser und überdimensionale Umschlagsanlagen zu schaffen. Selbst der Durchschnitt aller in Auftrag gegebenen Tankergrößen liegt bei nur 31 228 t dw. Die meisten Tanker, nämlich 126, haben eine Größe zwischen 19 000 und 20 000 t dw. Danach folgen 74 Aufträge für Tanker zwischen 32 000 und 33 000 t dw und 66 für Tanker mit einer Tragfähigkeit von je 18 000 t dw bis unter 19 000 t dw. Erst dann folgt eine Gruppe von 64 in Auftrag gegebenen Tankern von 46 000 bis unter 47 000 t dw. Nur 6,7 % aller Aufträge sind der Tragfähigkeit nach Tanker von über 50 000 t dw. Der Anzahl nach sind es 81 von 996.

Nur Tankeraufträge verzeichnen eine Tragfähigkeit bis zu 104 000 t dw. Die Masse der Aufträge für Erzfahrer liegt dagegen bei 19 000 t dw, es werden jedoch auch Aufträge für Erzfahrer bis zu 46 000 t dw erteilt.

Die Bauaufträge auf Erz-/OI-Tanker sind erheblich zurückgegangen. Nur 14 Einheiten waren zu Jahresbeginn in Auftrag. Dagegen sind Aufträge an sogenannten Bulk-Carriers, ausgesprochenen Schüttgutfahrern, erteilt worden. Diese beliefen sich zu Jahresbeginn auf 109 Einheiten mit 1,7 Mill. t dw. Keiner dieser Aufträge betraf aber Schiffe über 28 000 t dw. Die häufigsten Werte lagen hier bei 15 000 t dw bis unter 17 000 t dw. Dies waren 38,5 % der Anzahl und 38,4 % der gesamten für Bulkfahrer am 1. 1. 1958 in Auftrag gegebenen Tragfähigkeit.

Die Größen der in Auftrag gegebenen Linienschiffe mit hoher Fahrgastkombination weichen erheblich von den Größen der Schüttgutfahrer und insbesondere von den Tankergrößen ab, nicht aber so sehr von den Größen der gewöhnlichen Tramps. Die Masse der Aufträge für Linienfahrer bewegt sich um 10 000 t dw, also um etwa 6500 BRT, womit immer noch die sogenannte Regelgröße bei der Linienfahrt gehalten wird. Natürlich ist die Anzahl aller in Auftrag gegebenen Größen unter 10 000 t dw deshalb größer, weil sie kleiner sind, aber doch sind 36,9 % aller in Auftrag gegebenen Linienfahrer und 54,2 % ihrer Ton-

nage zwischen 10 000 t dw und 13 000 t dw, d. h. etwa 6500 bis höchstens 9500 BRT groß. Bei der Masse der Charterschiffe ist das ähnlich. Hier sind 35,5 % der Anzahl und 39,7 % der Tonnage aller in Auftrag gegebenen Charterschiffe zwischen 10 000 t dw und 13 000 t dw groß.

ANTEIL DER „FLAGS OF CONVENIENCE“

Besonderes Interesse beansprucht der heutige Anteil der Flaggen von Liberia und Panama am Auftragsbestand der Schiffswerften. Dieser läßt sich nun allerdings nicht in vollem Umfang ermitteln. Viele Reeder wissen bei Auftragserteilung noch nicht, unter welcher Flagge sie ihre Neubautonnage fahren lassen werden, wenn sie auch schon entschlossen sind, sie unter einer der sogenannten „Flags of Convenience“ registrieren zu lassen. Fest steht, daß 6,15 Mill. t dw oder 11,9 % des Auftragsbestandes der Werften der Welt für diese beiden Flaggen gebaut werden. Wahrscheinlich werden weitere 2,388 Mill. t dw unter den Flaggen Panamas und Liberians fahren, so daß der Anteil des Auftragsbestandes, der unter den „Flags of Convenience“ registriert wird, sehr wahrscheinlich 16,5 % betragen wird. Damit würde sich die Tonnage, die in den nächsten Jahren unter diesen „billigen Flaggen“ fahren wird, erhöhen. Zur Zeit beträgt ihr Anteil etwa 14 %.

Der Anteil an Tankertonnage ist hier am größten. Von der Tonnage, die mit Sicherheit unter den „billigen Flaggen“ registriert wird, sind 74,8 % Tankertonnage. Von der Gesamttonnage, die mit großer Wahrscheinlichkeit in Zukunft diese Flaggen führen wird, sind 79,6 % Tanker. Mit Sicherheit sind es 4, sehr wahrscheinlich 5 Tanker mit 100 000 t dw und darüber von insgesamt 8 solcher Schiffe, die sich in Auftrag befinden.

Für Onassis waren am Stichtag insgesamt 20 Tanker mit 1,255 Mill. t dw in Auftrag, Tonnage für Trockenladung scheint Onassis nicht bauen lassen zu wollen. Die Reeder Niarchos und Livanos haben 13 Schiffe mit zusammen 369 650 t dw bzw. 8 mit 200 920 t dw in Auftrag gegeben. Die Durchschnittsgröße der für Onassis gebauten Schiffe beträgt also 60 277 t dw.

STRUKTURWANDEL

Wie haben sich die Auftragsbestände nun in der Nachkriegszeit und besonders in der letzten Zeit gewandelt? Diese Frage läßt sich bis zum Jahre 1955 nur in großen Zügen beantworten. Anfang 1949 be-

lief sich der Auftragsbestand der Werften der Welt auf rund 8 Mill. BRT. Da der Anteil der Tanker zu dieser Zeit fast doppelt so groß war wie der der Tonnage für Trockenladung ohne Fahrgastkombination, mag die Tragfähigkeit dieser Tonnage etwa 11,2 Mill. t dw betragen haben, wobei die relativ geringe Tragfähigkeit der kombinierten Tonnage berücksichtigt ist. Der Anteil der Fahrgasttonnage war damals mit 14,5 % verhältnismäßig hoch. Ein Jahr später hatte sich der Auftragsbestand bis auf 6,76 Mill. BRT vermindert, stieg aber darauf innerhalb von zwei Jahren auf weit mehr als das Doppelte. Im Juli 1952 betrug der Auftragsbestand der Werften der Welt 15,858 Mill. BRT mit einem Anteil von 59,7 % an Tankertonnage. Bis zum Oktober 1954 hatte er sich auf 10,932 Mill. BRT vermindert, der Anteil der Tanker hatte sich hierbei aber auf 61,3 % erhöht. Und seitdem entwickelte sich der Auftragsbestand bis zum Juli 1957, als er einen Umfang von 35,061 Mill. BRT erreichte, stürmisch aufwärts. Der Tankeranteil betrug 64,8 %. Der Anteil an kombinierter Tonnage war bis auf 1,7 % zurückgegangen.

Im Januar 1956 betrug der Auftragsbestand der Werften der Welt an Einheiten von 1000 BRT und darüber 17,820 Mill. BRT, was etwa 25,1 Mill. t dw entspricht. Der Anteil der Tankertonnage ohne Erz-/OI-Tankertonnage belief sich damals auf 52 %, der der Spezial-Erzfahrer auf 5,5 %, der der Tramptonnage auf 18,9 % und der der Linientonnage auf 18,0 %. Im Vergleich dazu hat sich also ein sehr bemerkenswerter Wandel in der Zusammensetzung der Auftragsbestände ergeben. Der Tankeranteil ist stark angestiegen, der Anteil der Linientonnage ist auf die Hälfte reduziert worden. Man verspricht sich allem Anschein nach auch bei den traditionellen Linienreedereien viel mehr vom Trampfrachtengeschäft und läßt sich von der Hausse auf dem Trampfrachtenmarkt zur Auftragserteilung ermutigen. Der Auftragsbestand an Tramps hat sich aber nicht nur seinem Anteil nach gewandelt. Heute gibt es weniger kleine Tramps neben den etwas größeren, aber einen neuen Schiffstyp, den sogenannten Bulkfahrer, der 1955 in den Auftragsbeständen der Werften noch nicht existierte. Dieser Typ ist ein Massengutfahrer wie jeder Tramp, nur wird er als Schüttgutfahrer für etwas größere Ladungen verwendet, als sie gemeinhin von Tramps in Reisecharter gefahren werden. Dieser Typ wird mehr in Kontrakt, in Zeitcharter und konzerneigen gefahren. Im Januar 1956 waren noch erheblich mehr

Die Gliederung des Auftragsbestandes der Werften der Welt nach Schiffstypen und Größenklassen am 1. Januar 1958

größten-Gruppen i in 100000 t dw	TANKER			ERZFAHRER			BULKFAHRER			ERZ-/OI-TANKER			TRAMPS			LINIENFAHRER			Schiffstypen insg.		
	Anzahl	Tragfähigk. in 1000 t dw	Anteil in %	Anzahl	Tragfähigk. in 1000 t dw	Anteil in %	Anzahl	Tragfähigk. in 1000 t dw	Anteil in %	Anzahl	Tragfähigk. in 1000 t dw	Anteil in %	Anzahl	Tragfähigk. in 1000 t dw	Anteil in %	Anzahl	Tragfähigk. in 1000 t dw	Anteil in %	Anzahl	Tragfähigk. in 1000 t dw	Anteil in %
unter 10	21	147	0,4	11	99	3,1	19	141	8,1	—	—	—	276	1 515	19,5	283	1 933	41,1	610	3 835	7,5
10 — 20	231	4 211	12,3	119	1 931	61,7	74	1 219	70,0	1	15	3,6	470	6 032	78,0	234	2 772	58,9	1 129	16 181	31,2
20 — 30	131	4 207	9,4	23	521	16,7	16	382	21,9	9	223	53,0	9	196	2,5	—	—	—	188	4 529	8,7
30 — 40	291	10 015	29,4	13	441	14,1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	304	10 456	20,2
40 — 50	232	10 389	30,5	3	137	4,4	—	—	—	4	184	43,4	—	—	—	—	—	—	239	10 709	20,6
50 — 75	76	4 808	14,1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	76	4 808	9,3
75 — 100	6	513	1,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	513	0,9
über 100	8	822	2,4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	822	1,6
Insgsges.	996	34 112	100,0	169	3 129	100,0	109	1 742	100,0	14	422	100,0	755	7 743	100,0	517	4 705	100,0	2 560	51 853	100,0

1) ei einschließlich 6 Bulk-/OI-Tanker mit 0,1 Mill. t dw.

Erz-/Öl-Tanker in Auftrag gegeben als heute. Es hat den Anschein, als rentiere sich dieser Schiffstyp für ausgehende Erz- und einkommende Olladungen nicht gut. Aus den einschlägigen Unterlagen über den Einsatz solcher Schiffe geht hervor, daß sie mehr zum Erz- als zum Öltransport benutzt werden.

Unter den Linienfahrern, die anteilmäßig also erheblich zurückgegangen sind, wenn sich die Aufträge tonnagemäßig auch ungefähr gehalten haben, ist ein Auftragsrückgang bei Einheiten mit geringer Geschwindigkeit festzustellen. Die Linienfahrer der nächsten Jahre werden also erheblich schneller sein als die Neubauten der vergangenen Jahre, was den Wettbewerb stärker als bisher betont. Wenn die Umlaufgeschwindigkeit der Schiffe durch Behinderungen in zahlreichen Häfen auch erheblich gebremst wird,

so können, besonders auf Reisen mit langen Fahrstrecken, größere Geschwindigkeiten doch sehr nützen. Konnten Anfang 1956 3,2 Mill. t dw in Auftrag gegebener Linientonnage nach ihrer Geschwindigkeit ermittelt werden, so ergaben sich für denselben Zeitpunkt 1958 3,6 Mill. t dw dieser Tonnage. 12,5% dieser Einheiten mit einer Geschwindigkeit von über 18 Knoten im Jahre 1956 standen Anfang 1958 14,1% gegenüber, und 40,1% dieser Einheiten mit 16 bis unter 18 Knoten 1956 entsprachen 47,2% im Jahre 1958. An Schiffen mit 14 bis unter 16 Knoten waren 1956 27,3%, 1958 aber 31,3% in Auftrag. Der Anteil der Aufträge für Linienschiffe mit Geschwindigkeiten von unter 14 Knoten ist von Januar 1956 bis Anfang Januar 1958 dagegen nur von 7,4% auf 8,6% gestiegen.

Die Zweige der allgemeinen Versicherung in Großbritannien

Dr. George Abrahamson, London

Die große Bedeutung, die Schifffahrt und Handel in England schon vor Jahrhunderten besaßen, rief frühzeitig ein Interesse am Versicherungsschutz wach. Die ersten kommerziellen Versicherungstransaktionen erfolgten im 16. Jahrhundert. Ein Registeramt für Versicherungen gab es schon 1574, einen Versicherungshof 1601. Nach der großen Feuersbrunst in London — 1666 — wurde die erste Feuerversicherungsgesellschaft und vor Ende des gleichen Jahrhunderts die erste Lebensversicherungsgesellschaft gegründet. Um die gleiche Zeit entstand Lloyd's. Zur Zeit des Südseeskandals im zweiten Jahrzehnt des 18. Jahrhunderts war das Versicherungswesen ein allgemein anerkannter und zum Teil durch königlichen Charter geschützter Geschäftszweig.

Heute ist die Versicherungswirtschaft ein nicht mehr fortzudenkender Bestandteil des Komplexes finanzieller und kommerzieller Interessen und Institutionen, der die Londoner „City“ bildet. Abgesehen von ihrer eigentlichen Funktion, der Sicherung gegen mögliche Verluste und Vorsorge für Einkommenseinbußen, stellt sie einen der wichtigsten Kanäle für die nutzbringende Verwendung von Ersparnissen und eine der größten Kapitalquellen für die britische Volkswirtschaft und das Commonwealth dar. Ihr Prämien-einkommen aus In- und Ausland bewegt sich in der Größenordnung von 1 500 Mill. £ im Jahr gegenüber einem Nationaleinkommen von 18 000 Mill. £. Ihre Kapitalinvestitionen — im Jahre 1956 360 Mill. £ bei einem gesamten Kapitalzuwachs der britischen Wirtschaft von 2 200 Mill. £ — sind für den Wohnungsbau und die Industrie gleichermaßen unentbehrlich. Ihre Wertpapierkäufe — im Jahre 1956 176 Mill. £ gegenüber Neuemissionen auf dem britischen Kapitalmarkt von insgesamt 366 Mill. £ — sind ein entscheidender Faktor an der Londoner Börse. Von der „unsichtbaren Ausfuhr“ der „City“, ihrem Beitrag zur britischen Zahlungsbilanz, der auf 110 Mill. £ im Jahr geschätzt wird, stellt die Versicherungswirtschaft etwa 40 Mill. £. Zwischen Versicherungsgesellschaften, Banken und

Industrie bestehen enge personelle und finanzielle Querverbindungen. Führende Persönlichkeiten des Versicherungsgewerbes sitzen nicht nur in den leitenden Gremien öffentlicher Organisationen, sondern üben zum Teil auch direkte Kontrolle über große Handels- und Industriefirmen aus, während andererseits prominente Bankiers maßgebenden Einfluß auf große Versicherungsgesellschaften nehmen.

STRUKTUR

Die Struktur des britischen Versicherungswesens ist recht kompliziert. Es besteht im wesentlichen aus zwei Teilen: den Versicherungsgesellschaften, die fast die ganze private Lebens- und Rentenversicherung und den größeren Teil des allgemeinen Versicherungsgeschäfts bewältigen, und Lloyd's, der Londoner Organisation, die noch immer in der Seeversicherung führend ist und im übrigen als „letzte Instanz“ für Rückversicherungen und individuelle Versicherungsbedürfnisse von internationaler Bedeutung ist. Es gibt etwa 300 Versicherungsgesellschaften in Großbritannien, aber zwei Drittel von ihnen sind lokal oder sachlich spezialisiert oder zu klein, als daß sie ins Gewicht fielen; das gleiche gilt für die meisten der 150 „friendly and collecting societies“, die minderbemittelten Personen die Möglichkeit zum mit Versicherungsschutz verbundenen Sparen geben, aber nicht zur eigentlichen Versicherungswirtschaft gerechnet werden. Die übrigen Versicherungsgesellschaften stehen unter der Kontrolle von über 40 Großunternehmen, von denen die meisten auch internationale Bedeutung besitzen. Das Zentrum der britischen Versicherungswirtschaft ist natürlich London, wo auch etwa 200 ausländische Gesellschaften direkt vertreten sind. Daneben sind Edinburgh als Zentrum der angesehenen schottischen Gesellschaften, Glasgow und Liverpool vor allem für die Seeversicherung und mehrere andere Provinzstädte von einiger Bedeutung.

Die Trennung von Lebensversicherung und anderen Zweigen ist in England keineswegs konsequent durchgeführt. Zwar unterscheidet man gewöhnlich zwischen