

Abrahamson, George

Article — Digitized Version

Die Zweige der allgemeinen Versicherung in Grossbritannien

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Abrahamson, George (1958) : Die Zweige der allgemeinen Versicherung in Grossbritannien, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 38, Iss. 3, pp. 150-154

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/132609>

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.

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

den beiden großen Gruppen der Lebensversicherungsgesellschaften ("life offices") und Gemischtversicherungsunternehmen ("composite companies"), aber die ersteren — etwa 25 — beziehen einen kleineren Teil ihres Prämieeinkommens aus der Sachversicherung, während die letzteren — annähernd 20 — zwar das Hauptgewicht auf die allgemeine Versicherung legen, aber gewöhnlich auch Lebensversicherungsschutz bieten; wenn nicht selbst, dann durch Schwestergesellschaften. Zu den größten gemischten Versicherungsgesellschaften gehört die Royal Insurance, die zusammen mit ihren Tochtergesellschaften über ein Fünftel des gesamten Prämieeinkommens in dieser Gruppe verbucht und in weitem Abstand vor Commercial Union und General Accident führt. Die Lebensversicherungsgesellschaften werden oft in drei Gruppen unterteilt. Die größte von diesen umfaßt etwa 15 Gesellschaften auf Gegenseitigkeit ("mutual life offices"), in denen alle Überschüsse den Versicherten gehören. Nur vier von den übrigen ("proprietary life offices" genannt) gelten als reguläre Lebensversicherungsgesellschaften, während weitere sieben ("industrial-cumordinary life offices") das fälschlich „industrial life assurance“ benannte Kleingeschäft, bei dem Prämien in der Wohnung des Versicherten kassiert werden, pflegen, aber auch reguläre Policen ausgeben. In der letztgenannten Gruppe befinden sich Englands größte Versicherungsgesellschaften, wie z. B. Prudential und Pearl. Die Aufgaben und Probleme der englischen Lebensversicherung sind jedoch von denen der „allgemeinen“ Versicherung so verschieden, daß sie zweckmäßigerweise einer getrennten Untersuchung vorbehalten bleiben und deshalb in dem vorliegenden Aufsatz nicht weiter untersucht werden. Die gesamten Prämieeinnahmen der britischen Versicherungsgesellschaften einschließlich Lebensversicherung übersteigen 1 200 Mill. £ im Jahr und ihre Aktiven 5 000 Mill. £.

SOCIETY OF LLOYD'S

Neben diesen Ziffern, die den Geschäftsumfang der Versicherungsgesellschaften kennzeichnen, mutet das Prämieeinkommen der weltbekanntesten Organisation von Lloyd's, das über 250 Mill. £ im Jahr liegt, bescheiden an. Die Society of Lloyd's verdankt ihren Ursprung und Namen dem Inhaber einer jener Kaffeestuben in der Londoner City, in der sich zu Ende des 17. Jahrhunderts Kaufleute zu treffen pflegten. Hier wurden nicht nur Neuigkeiten ausgetauscht, sondern auch Schiffe und Schiffsladungen verkauft. Edward Lloyd sammelte Schiffs- und Geschäftsnachrichten für seine Kunden, die sich bald zu einer Art Klub zusammenschlossen und auch Schiffe mit ihren Ladungen versicherten. Aus diesen kleinen Anfängen entwickelte sich die jetzige Organisation, die gemäß einem Gesetz aus dem Jahre 1911 jede Art von Versicherung abschließen darf und ihren Stolz dareinsetzt, jede auch nur denkbare Versicherung, sei es gegen die Verschiebung einer wichtigen Feier oder den Mißerfolg eines Rekordversuchs, gegen ungünstiges Wetter oder eine unerwartete Steuererhöhung, zu übernehmen. Lloyd's-Policen werden, dem traditionellen Individualismus dieser einzigartigen Einrichtung entsprechend, von

Interessante Möglichkeiten

der Geldanlage lohnen, geprüft zu werden. Wir unterrichten Sie über alle Fragen des Wertpapiergeschäfts. Unsere Erfahrungen helfen Ihnen, die richtige Entscheidung zu treffen.



DRESDNER BANK

AKTIENGESELLSCHAFT

den einzelnen „Unterzeichnern“ ausgegeben, die gewöhnlich in zwanglos gebildeten Syndikaten operieren und ihre Verpflichtung durch Rückversicherung untereinander abdecken, aber letztlich in ihrer Gesamtheit und mit ihrem vollen Privatvermögen persönlich haften. Die annähernd 2 000 Mitglieder müssen jeder ein Mindestvermögen von 35 000 £ besitzen und davon mindestens 5 000 £ als Sicherheit hinterlegen; für gewisse Kategorien von Mitgliedern gelten höhere Beträge. Die Prämieeinkünfte, d. h. die Versicherungsverpflichtungen, des einzelnen Mitglieds dürfen einen gewissen Betrag jährlich nicht übersteigen. Schon vor dem Kriege waren fast 20 Mill. £ von Lloyd's-Unterzeichnern als Sicherheit hinterlegt. Die finanzielle Stärke, Integrität und Kulanz des einzelnen Unterzeichners und sein Urteil und Wagemut bleiben die stärkste Waffe von Lloyd's, aber im Laufe der Zeit haben die Mitglieder dem Verwaltungsrat wachsende Rechte einräumen müssen, die auch gesetzlich verankert sind und jährliche Prüfungen der Haftfähigkeit nach recht strengen Maßstäben einschließen.

VERSICHERUNGSMAKLER

Lloyd's Mitglieder arbeiten mit dem Publikum ausschließlich durch selbständige Versicherungsmakler, die, ohne selbst Lloyd's anzugehören, tatsächlich einen wesentlichen Teil dieser für die Londoner City typischen Institution darstellen. Auch die Versicherungsgesellschaften arbeiten zu einem beträchtlichen Teil durch selbständige Makler, die im Gegensatz zu den nur für eine oder mehrere nichtkonkurrierende Unternehmen arbeitenden Agenten ihre Aufgabe darin

sehen, für ihre Kunden den jeweils günstigsten Versicherer zu finden. Ihre Stärke ist das persönliche Interesse, das sie dem einzelnen Kunden widmen können, und die meisten von ihnen betreiben denn auch kleine Privatunternehmen. Es gibt unter den Maklern in London aber auch Firmen mit Hunderten von Angestellten. Etwa ein Drittel ihres Inlandsgeschäfts fließt den britischen Versicherungsgesellschaften durch Makler zu, und letzthin sind einige Gesellschaften dazu übergegangen, ebenso wie Lloyd's nur durch Makler zu arbeiten, da sich dies für sie als billiger erweist. Manche Maklerfirmen sind auf die Rückversicherung spezialisiert, andere fungieren als Londoner Vertreter ausländischer Versicherungsunternehmen oder generell als Vermittler im Auslandsgeschäft und unterhalten zu diesem Zweck eigene Zweigbüros in Überseezentren.

VERSICHERUNGSZWEIGE

Die „allgemeine“ Versicherung unterscheidet sich nicht nur grundsätzlich von den verschiedenen Formen der Lebensversicherung insofern, als ihr vom Standpunkt des Versicherten kein Sparelement innewohnt, sondern auch praktisch vom Standpunkt der britischen Versicherungswirtschaft durch die Tatsache, daß sie großenteils internationalen Charakter hat. Versicherung ist ein englischer Exportartikel, und zwar gilt das nicht nur für die traditionelle, noch immer äußerst wichtige Seeversicherung, sondern auch für die Feuerversicherung, für die Unfallversicherung, die heute der größte Versicherungszweig nächst der Lebensversicherung ist, sowie für eine Reihe jüngerer und jüngerer Versicherungssparten. Die Bedeutung der allgemeinen Versicherung wird aus der Tatsache erhellt, daß 24 führende Versicherungsgesellschaften 1956 aus der Unfallversicherung ein Prämieeinkommen von 340 Mill. £, davon fast 200 Mill. £ aus der Kraftfahrzeugversicherung, bezogen. Die Feuerversicherung erbrachte ein Prämieeinkommen von 230 Mill. £, die Seeversicherung nur 45 Mill. £ und andere Zweige kleinere Prämieeinkünfte. Die verhältnismäßig niedrigen Prämieeinkünfte der Gesellschaften aus der Seeversicherung erklären sich aus dem Umstand, daß diese zum größten Teil über Lloyd's abgewickelt wird, obwohl sich fast alle britischen Gesellschaften mit allgemeinen Versicherungsinteressen auch in der Seeversicherung betätigen.

Vom gesamten Prämieeinkommen britischer Versicherungsgesellschaften ausschließlich Lebensversicherung von 715 Mill. £ im Jahre 1956 kamen nicht weniger als zwei Drittel aus dem Ausland. In den USA nahmen sie bzw. ihre amerikanischen Tochtergesellschaften 700 Mill. \$ an Prämien ein. Daneben sind sie besonders im Commonwealth stark vertreten. Die britische Regierung hat immer den Standpunkt vertreten, daß dem Versicherungswesen als wichtiger Quelle unsichtbarer Ausfuhr Unterstützung gebührt, und hat deshalb Versicherungsleistungen von Devisenrestriktionen ausgenommen, während die britischen Versicherungsgesellschaften ihre ausländischen Interessen, abgesehen von dem zusätzlichen Einkommen, als nützliches Mittel der Risikostreuung betrachteten.

Die stetige Zunahme der Unfallversicherung seit dem Kriege ist hauptsächlich auf zwei Momente zurückzuführen: den raschen Aufschwung des Kraftverkehrs und die Ausdehnung der Betriebsunfallversicherung. Versicherung von Kraftfahrzeugen, die Unfall- und Haftpflichtversicherung für Personen- und Sachschäden Dritter einschließt, ist natürlich in fast allen Ländern obligatorisch. Trotz ihrer jahrelangen Erfahrung auf diesem Gebiet sehen die britischen Versicherungsgesellschaften die Kraftfahrzeugversicherung als ein schwieriges und nur bei ständig steigenden Prämienätzen lohnendes Geschäft an. Wachsende Verkehrsdichte, steigende Reparaturkosten und höhere Schadenersatzuerkennungen seitens der Gerichte machten die Kraftfahrzeugversicherung in letzter Zeit für fast alle britischen Gesellschaften zu einem Verlustgeschäft. Zwar zeigen die Prämienätze eine steigende Tendenz, aber die Schadensansprüche nehmen noch rascher zu. Dies gilt nicht nur für das heimische Geschäft, sondern vor allem auch für die USA, wo Versicherungsansprüche oft recht leichtfertig gestellt werden. Um eine allzu scharfe Erhöhung der normalen Prämienätze zu vermeiden, bedienen sich die Versicherungsgesellschaften in zunehmendem Maße zweier Mittel, die sich zunächst einigermaßen befriedigend erweisen: der Prämienermäßigung für Kraftfahrer, die kürzere oder längere Zeit keine Ansprüche aus Unfallschäden erheben, und eines Prämienzuschlags für jeden gestellten Anspruch. Beide Maßnahmen dienen der Ausschaltung kleiner Ansprüche, die wegen ihrer großen Zahl und verhältnismäßig hohen Verwaltungskosten ins Gewicht fallen, und finden gerade bei den erfahrenen und verantwortlichen Kraftfahrern Anklang.

Die herkömmliche persönliche Unfallversicherung liefert nur etwa ein Achtel aller Prämieeinkünfte aus der Unfallversicherung, erfreut sich neuerdings in England aber wieder größerer Beliebtheit im Zusammenhang mit der betrieblichen Unfallversicherung, so wie auch die private Krankenversicherung neben der staatlichen — und von dieser in gewisser Weise befruchtet — beim Mittelstand weiterhin populär bleibt. Durch sogenannte Gruppen-Unfall- und Krankheitspolicen versichern viele Arbeitgeber ihre Angestellten und Arbeiter gegen Betriebsunfälle und Arbeitsausfall durch Krankheit über das von der staatlichen Sozialversicherung gebotene Maß hinaus. Zum Teil handelt es sich um Versicherungsdeckung für die Entschädigung, die Arbeitern im Falle von ihnen nicht verschuldeten Verdienstaussfalls und -behinderung rechtlich zusteht, zum anderen jedoch um einen freiwilligen Schutz, den die Arbeitgeber zur Deckung bzw. Stabilisierung ihres eigenen Risikos oder im Interesse guter Beziehungen mit der Belegschaft suchen. Wo Arbeitnehmern Unfallversicherungsschutz aus einer derartigen Sammelversicherung durch den Arbeitgeber für Betriebsunfälle zusteht, pflegen britische Versicherungsgesellschaften ihnen individuelle Deckung für Unfälle außerhalb der Arbeitszeit anzubieten. Die niedrigen Prämienätze und der Verzicht auf Formalitäten sind eine besondere Attraktion dieser populären Zusatzversicherungen. Das Bedürfnis nach Schutz ge-

gen Einnahmeausfall und zusätzliche Aufwendungen bei Unfall oder Krankheit wird auch von Angehörigen der freien Berufe und anderen selbständigen Personen stärker empfunden, seitdem die allgemeine Sozialversicherung ihnen den Nutzen, aber auch die Grenzen des staatlichen Versicherungsschutzes demonstriert, und liefert britischen Versicherungsgesellschaften ein zusätzliches Betätigungsfeld.

FEUERVERSICHERUNG

Die Feuerversicherung, der älteste Zweig der britischen Versicherungswirtschaft, bleibt einer ihrer wichtigsten Sektoren, vor allem im Auslandsgeschäft. Zwar geht mit der wirtschaftlichen Entwicklung der Überseeländer unvermeidlich ein wachsender Teil des Versicherungsumsatzes auf lokale Unternehmen über, aber diese pflegen durch Rückversicherung auf dem britischen Versicherungsmarkt einen bedeutenden Teil ihres Risikos abzudecken. Das Prämieeinkommen aus der Feuerversicherung hat sich infolgedessen in den letzten 20 Jahren verfünffacht; seit Kriegsende hat es sich verdreifacht. Dazu haben zweifellos die Geldentwertung und die entsprechende Erhöhung der Wiederbeschaffungskosten für zerstörte Vermögenswerte wesentlich beigetragen. Auf dem heimischen Markt haben die britischen Versicherungsgesellschaften außerdem von der allgemeinen Tendenz, reine Feuerversicherungen für Wohnhäuser durch Einschluß von Naturschäden wie Frost und Erderschütterungen zu erweitern, Nutzen gezogen. Eine zusätzliche Versicherung zur normalen Feuerversicherung für Industrie- und Handelsfirmen, die letzthin Bedeutung erlangt hat, entspringt dem Bedürfnis, sich gegen Einkommens- und Umsatzverluste infolge Sachschaden an Fabrikgebäuden und Maschinenaggregaten zu versichern. Größere Industrieunternehmen mit komplizierten und integrierten Fertigungsprogrammen zeigen für diese „Gewinnversicherung“ besonderes Interesse.

SEEVERSICHERUNG

Die Seeversicherung ist wegen der großen Bedeutung der Schifffahrt für England stets ein besonders wichtiger Teil der britischen Versicherungswirtschaft gewesen, erstreckt sich aber nach britischer Praxis auf alle Arten von Transport, also nicht nur auf Schiffe und Seefrachtgüter; diese machen jedoch noch immer den größten Teil dieses Versicherungszweiges aus. Bis 1820 war es nur zwei englischen Gesellschaften, die heute als London Assurance und Royal Exchange fortleben, gestattet, Seeversicherungsgeschäfte abzuschließen. Hauptsächlich deshalb wird der größere Teil der Seeversicherung noch immer von Einzelpersonen, den Mitgliedern von Lloyd's, gehandhabt. Der starke Einfluß historischer Faktoren auf diesen Versicherungszweig zeigt sich auch darin, daß der Standardkontrakt im Wortlaut noch immer dem von Lloyd's 1779 entworfenen folgt. Obwohl dieser völlig veraltet ist, hält man an ihm fest, weil er durch Hunderte von Gerichtsentscheidungen geklärt und ergänzt worden ist und infolgedessen nur in den seltensten Fällen — eigentlich nur wenn neue Umsände eine Interpretation der Rechtslage erfordern — zur Anrufung der Gerichte Anlaß gibt. Außer dem Seeversicherungsmarkt in London gibt es kleinere Märkte in Glasgow,

ausschließlich für Schottland, und in Liverpool, wo jedoch im Gegensatz zu London nur Versicherungsgesellschaften und keine Einzelversicherer tätig sind.

Wenn auch Totalverluste zur See heute äußerst selten sind, so bringen steigende Wiederbeschaffungskosten und schwankende Frachtsätze, die sich schnell in fluktuierenden Schiffspreisen widerspiegeln, besondere Probleme mit sich, die um so schwerer zu lösen sind, als Schiffsversicherungskontrakte gewöhnlich mehrere Jahre zu ihrer Abwicklung benötigen. Das gilt besonders dann, wenn Reeder in Zeiten hoher Beschäftigung und großer Transportraumknappheit, wie während der Suezkrise, nicht unbedingt erforderliche Reparaturen zurückstellen. Britische Versicherer suchen die normalen Prämiensätze niedrig zu halten, indem sie von Reedern, deren Schadensansprüche über dem Durchschnitt liegen, erhöhte Prämiensätze für Policenverlängerung bzw. -erneuerung verlangen. Im übrigen zeichnet sich die Seeversicherung durch reibungslose Zusammenarbeit von Versicherern und Versicherten aus. Man weist mit Stolz darauf hin, daß der Londoner Anteil an der Schadenersatzzahlung für den Totalverlust der „Andrea Doria“ — 70 % des Schiffs, mit kleineren Zusatzversicherungen insgesamt 13,5 Mill. \$ — den Versicherten innerhalb von fünf Tagen ausgezahlt wurde.

FLUGZEUGVERSICHERUNG

Von den neueren Versicherungssparten hat die Flugzeugversicherung, mit der sich sowohl die Gesellschaften als auch Mitglieder von Lloyd's, darunter bereits eine Reihe von Luftfahrtspezialisten, beschäftigen, wegen ihrer großen Entwicklungsmöglichkeiten besonderes Interesse gefunden. Der Mangel langjähriger Erfahrung und die Einführung immer neuer Flugzeugtypen machen es natürlich schwer, das Risiko einigermaßen zuverlässig einzuschätzen, während die rasche Ausdehnung des internationalen Flugverkehrs auch zu starker Konkurrenz unter den Versicherern geführt hat. Die Luftfahrtgesellschaften wünschen gewöhnlich das Risiko nach Möglichkeit auf Jahre hinaus langfristig zu versichern, verlangen aber andererseits oft später, wenn die Schadenserfahrung der Versicherer günstig war, eine Senkung der Prämien auf laufende Kontrakte. Dieser Umstand sowie die Tatsache, daß der Rücktransport schadhafter Flugzeuge und Flugzeugteile von entlegenen Unfallstätten oft außerordentliche Kosten verursacht, haben sich als Verlustquelle für die Versicherer erwiesen. Die Erfahrung lehrt, daß neuere Flugzeugtypen allgemein höhere Schadensansprüche mit sich bringen und daß Unfallfreiheit eines Flugzugtyps über eine Reihe von Jahren keineswegs eine unerwartete Unfallserie ausschließt. Daher sind Bemühungen im Gange, einen Standardkontrakt einzuführen, der automatische Prämien erhöhungen bei ungünstiger Schadenserfahrung vorsieht.

VERSICHERUNG ATOMARER RISIKEN

Besondere Erwähnung verdient auch die Versicherung atomarer Risiken, die ein besonderes Komitee im Auftrag der britischen Versicherungswirtschaft geprüft hat. Das Komitee kam zu dem Schluß, daß Atomrisiken — es handelt sich natürlich nur um die aus dem Betrieb von Atomkraftwerken und Reaktoren in Frie-

denzeiten erwachsenden Risiken — von britischen Versicherern grundsätzlich als versicherbar akzeptiert werden sollten. Angesichts der großen Beträge, um die es sich handelt — vielleicht 30 Mill. £ für einen Produktionsreaktor und zusätzliche 10 Mill. £ für Haftpflicht für Strahlungsschäden —, sollte nach Ansicht des Komitees die gesamte britische Versicherungswirtschaft — Gesellschaften und Lloyd's — gemeinsam eine Police ausgeben, um ein Höchstmaß an Deckung zu garantieren. Haftpflicht für Strahlungsschäden sollte den Reaktoreigentümern obliegen, wie dies in Großbritannien bereits gesetzlich festgelegt ist. Da das einem Atomreaktor innewohnende Risiko für seine Lebensdauer von schätzungsweise 15-20 Jahren fort dauert, hält das Komitee es versicherungstechnisch für geboten, von Gewinnausschüttungen für längere Zeit fast völlig abzusehen und den größten Teil der ungenutzten Prämieinkünfte zur Reservenbildung zu verwenden. Dazu bedarf es steuerlicher Ausnahmebehandlung in den Ländern, in denen Atomrisiken zu versichern sind, und wohl auch einer internationalen Übereinkunft über die großen Devisenüberweisungen, die gegebenenfalls auszuführen wären.

GESCHÄFTSPOLITIK

Die kurze Übersicht der wichtigsten Versicherungszweige zeigt, daß auch bei weiterer Risikostreuung und ständiger Prämienanpassung an die wechselnden Verlusterfahrungen das Versicherungsgeschäft unvermeidlich große Wagnisse einschließt. Die englischen Gesellschaften überweisen deshalb grundsätzlich alle Versicherungsgewinne auf Reserve und bestreiten Dividendenzahlungen aus ihrem Investitionseinkommen. Die mit der Kapitalanlage zusammenhängenden Probleme sind natürlich für die Lebensversicherung sehr viel wichtiger als für die allgemeine Versiche-

rung und sollen deshalb in einem weiteren, der britischen Lebens- und Rentenversicherung gewidmeten Aufsatz ausführlich behandelt werden. Allgemeine Versicherungsgesellschaften müssen, um auf unvorhergesehene Schadensfälle vorbereitet zu sein, einen großen Teil ihrer Mittel kurzfristig verfügbar haben. Die englischen Gesellschaften halten im Durchschnitt etwa ein Viertel ihrer Mittel auf laufenden Guthaben bei Banken in den verschiedenen Ländern, in denen sie operieren. Die restlichen drei Viertel sind zu etwa gleichen Teilen in Staats- und Gemeindefinanzen, in erstklassigen privaten Schuldverschreibungen, in Vorkauf- und Stammaktien und in Hypotheken und Grundbesitz angelegt.

Etwa zwei Drittel des Investitionseinkommens werden in Form von Dividenden an die Aktionäre ausgeschüttet. Der eigentliche Gewinn aus dem Versicherungsgeschäft beträgt normalerweise 4-6 % und nach Abzug aller Spesen 1-1,5 %. Im Jahre 1956 betrug er nur 1 %, und eine ganze Reihe von Gesellschaften arbeiteten mit Verlust. Selbst wenn man berücksichtigt, daß 1956 das ungünstigste Jahr seit Jahrzehnten war, so sind englische Versicherungsleute doch überzeugt, daß höhere Gewinnrückstellungen unbedingt erforderlich sind, um die Kapitalreserve in einem angemessenen Verhältnis zu dem als Folge steigender Preise und wachsender Versicherungsbedürfnisse ständig zunehmenden Risiko zu halten. Verschiedene englische Gesellschaften haben deshalb ihr Kapital in jüngster Zeit erhöht, während die Prämiensätze allgemein eine steigende Tendenz aufweisen. Im ganzen kann man aber sagen, daß die britische Versicherungswirtschaft auch unter den schwierigen Umständen seit Kriegsende ihre Kapitalstärke und ihre internationale Leistungsfähigkeit voll behaupten konnte.

Die Nachkriegsentwicklung des mitteldeutschen Versicherungswesens

Von einem Korrespondenten

Die verantwortlichen Staats- und Parteistellen der Sowjetzone erheben immer wieder den Anspruch, daß ihre Gesetzgebung über den sozialen Schutz besonders fortschrittlich sei. Dementsprechend haben sie im System der Sozialversicherung und in der sozialen Gesetzgebung laufend Ergänzungen und Abänderungen vorgenommen. Es ist interessant festzustellen, daß die im Zuge dieses Wandels getroffenen Maßnahmen den Inhalt des Systems der sozialen Sicherheit immer mehr umgestaltet haben und daß nach dem Vorbild der Sowjetunion darin immer stärkere arbeits- und staatspolitische Gesichtspunkte zum Tragen gekommen sind.

SOZIALVERSICHERUNG

Im Jahre 1945 ging es den sowjetischen Verwaltungsstellen zunächst darum, das überkommene Sozialversicherungssystem in dem von ihnen beherrschten Mitteldeutschland durch eine Einheitsversicherung zu er-

setzen. Auf ihre Weisung hatten die mitteldeutschen Länderregierungen (Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen, Mecklenburg, Brandenburg) und der Berliner Magistrat je eine selbständige „Sozialversicherungsanstalt“ (SVA) als Träger der Kranken-, Unfall- und Rentenversicherung zu gründen und die vorhandenen 1300 Krankenkassen zu schließen. Als örtliche Organe der SVA wurden etwa 150 „Sozialversicherungskassen“ (SVK) mit über 1000 Nebenstellen eingerichtet, die letzteren z. T. in Großbetrieben und Verwaltungsstellen. Im Jahre 1947 folgte die Eingliederung der Arbeitslosenversicherung sowie der Kranken- und Rentenversicherung der Arbeitnehmer von Bahn, Post und Bergbau in die SVA. Die Versicherungspflicht wurde ferner auf Handwerker, Bauern und sonstige Selbständige mit bis zu fünf Beschäftigten ausgedehnt. Selbständige mit sechs und mehr Beschäftigten konnten sich und ihre Angehörigen freiwillig bei der SVA versichern. Auch die Versicherung der Studenten,