

**Zeitschrift:** Ferrum : Nachrichten aus der Eisenbibliothek, Stiftung der Georg Fischer AG  
**Herausgeber:** Eisenbibliothek  
**Band:** 88 (2016)  
  
**Artikel:** Die Lloyd's List : Grundlage der maritimen Logistik im 19. Jahrhundert?  
**Autor:** Geissler, Stefan  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-587255>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 30.06.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Die Lloyd's List

## Grundlage der maritimen Logistik im 19. Jahrhundert?

Die hoch spezialisierte Wirtschaftszeitung «Lloyd's List» entstand zu Beginn des 18. Jahrhunderts im Umfeld des «Lloyd's Coffee House» in London. Sie enthielt Informationen über den globalen Schiffsverkehr und Berichte über Seeunfälle und Schiffbrüche. Schiffseigner, Kaufleute und Versicherungsgeber konnten sich dadurch einen besseren Überblick über den Zustand ihrer Schiffe und Güter verschaffen. Genaue Informationen über Lage, Route und Beladung von Schiffen hatten dabei einen sehr hohen Stellenwert. Die Lloyd's List offenbart die verschiedenen Verknüpfungen eines weltweiten maritimen Handelsnetzwerks.

«With the practice of insuring ships and their cargoes against sea risk there would naturally arise the necessity of adopting means to ascertain whether the vessels were seaworthy, and to have the relative qualities of ships in this respect classified and recorded in some manner convenient to persons interested in shipping.»<sup>1</sup>

**D**ie hoch spezialisierte Wirtschaftszeitung «Lloyd's List», zu Beginn des 18. Jahrhunderts durch Edward Lloyd im Umfeld des «Lloyd's Coffee House» entstanden, dient noch heute als Aggregator von Informationen und Wissen für Schifffahrtsindustrie und Handel.<sup>2</sup> In besagtem Londoner Kaffeehaus trafen sich seit 1691 Geschäftsleute und private Versicherungsgeber, um über Risikoversicherungen von globalen Schiffstransporten zu verhandeln. Die einige Jahre später gegründete «Society of Lloyd's» (später «Lloyd's of London») institutionalisierte diese Verbindungen und stellte den Beginn einer historisch bedeutenden Versicherungsgesellschaft dar.<sup>3</sup> Bis in das 19. Jahrhundert hinein entwickelte sich London so zum «globalen Zentrum der maritimen Versicherungen».<sup>4</sup> Genaue Informationen über Lage, Route und Beladung von Schiffen hatten

dabei einen sehr hohen Stellenwert. Diese wurden in den Lloyd's Lists gesammelt und zusammen mit anderen die Schifffahrt betreffenden Meldungen und Werbeanzeigen wöchentlich herausgegeben.

Zu Beginn enthielten die später sogar täglich erscheinenden Ausgaben der Lloyd's List Informationen über den globalen Schiffsverkehr. Wie beschrieben deckten die Inhalte sehr unterschiedliche Bereiche ab, gemeinsam war ihnen jedoch die inhaltliche Ausrichtung auf den (maritimen) Geschäftsmann seiner Zeit.

Im Folgenden soll die Entstehungsgeschichte der Lloyd's List und ihr Stellenwert für die maritime Logistik ab dem 19. Jahrhundert erschlossen werden. Nach einer Einführung in das maritime Versicherungswesen der Frühen Neuzeit werden die Besonderheiten der Lloyd's List und der Stellenwert der Information erläutert.

### Das frühneuzeitliche maritime Versicherungswesen

Zu den bereits existierenden Kaffeehäusern in London gesellte sich 1692 das namensgebende Lloyd's Coffee House in der Lombard Street, um fortan das geschäftliche Zentrum für all jene Personen zu werden, welche ein Interesse am Schiffsverkehr und maritimen Handel hatten.<sup>5</sup> Im Umfeld der Kaufleute, Reeder und Schiffshändler

entwickelte sich aus einem Sicherheitsbedürfnis auf der einen, einer Gewinnorientierung auf der anderen Seite die Frühform eines maritimen Versicherungswesens, was der Grundstein für den auch heute noch existierenden Versicherungskonzern Lloyd's of London war. Marineversicherungen existierten bereits seit Jahrhunderten, so lässt sich für London eine überlieferte Police aus dem Jahr 1426 nachweisen. Lombardische und venezianische Händler entwickelten im Laufe der Zeit einen Weg, die Effekte der allgegenwärtigen Bedrohungen der See zu senken.<sup>6</sup> Die Kosten zur Behebung von Schäden oder gar die komplette Erstattung wurden so weit wie möglich verteilt, um die Belastung des Einzelnen zu minimieren. Durch die Zunahme des verfügbaren Kapitals eines Kaufmanns wurde daraus ein Geschäft, um «Sicherheiten» gegen mögliche «Risiken» zu bieten.

«Risks consequently have to be understood as permanent companions of everyday life. As long as people value certain things or conditions and as long as they take decisions in the presence of uncertainty, they will face risks. Risks are hence a basic constituent of life.»<sup>7</sup>

Der Umgang mit Risiken gehörte zum alltäglichen Geschäft eines frühneuzeitlichen Händlers. Wenn er sie als zu bedrohlich betrachtete konnte die Sicherheit einer Versicherung verlockend sein. Heruntergebrochen war ein Warentransport über die Ozeane nunmehr eine mehr oder minder komplizierte mathematische Gleichung. Risiken und Gefahrenpotentiale wurden mit Versicherungen und zu erwartenden Gewinnen verrechnet, und wenn das Ergebnis nach Wunsch des Kaufmanns war, wurde der Transport angeordnet. Das Wissen um Risiken, samt deren Berechnung aufgrund von Statistiken und anderer Daten, war für diese Gleichungen elementar und wurde durch Lloyd's und mit der Lloyd's List zur Verfügung gestellt. Dies ist für ein Versicherungsunternehmen nicht üblich, da solche Daten und Informationen für die eigenen Mitarbeiter natürlich mehr als nützlich waren und sind, für mögliche Kunden jedoch einen zu genauen Einblick in die eigene Arbeit gewähren.

Die Entstehung der Lloyd's List wäre ohne die besondere Stellung dieses Unternehmens nicht nachvollziehbar: Lloyd's of London belegt auch heute noch einen oberen Platz innerhalb der maritimen Versicherer, versteht sich selbst allerdings nicht als ein Versicherungsunternehmen im engeren Sinn, sondern als ein «international einzigartiger Versicherungsmarkt».<sup>8</sup> Lloyd's stellte seit jeher lediglich Räumlichkeiten und andere Dienstleistungen für zahlende Mitglieder zur Verfügung und erhielt bei erfolgreichem Geschäftsabschluss eine Provision. Neben dem geschäftlichen Umfeld verstanden es die Verantwortlichen, ihren Marktplatz mit weiteren Assets zu versehen, um die «Underwriter» bei ihren Geschäften zu unterstützen und um sie auch weiterhin als Mitglieder zu halten.<sup>9</sup>

## Die Entstehung der Lloyd's List

Ein zentrales Element stellte die Lloyd's List dar. Sie entstand durch systematisches Sammeln, Kompilieren und

Herausgeben von Abfahrts- und Ankunftsrichten von Schiffen aus englischen und kontinentalen Häfen:

«On the front page appeared the rates of exchange, the microscopic Stock Exchange List of the time, and a few other items of general business interest. The back page was given over to the «Marine List» - arrivals, and occasionally sailings, reported from the principal English and Irish ports [...] a few paragraphs relating to casualties, speakings, missing vessels, and other items of interest to merchants, shipowners, and underwriters.»<sup>10</sup>

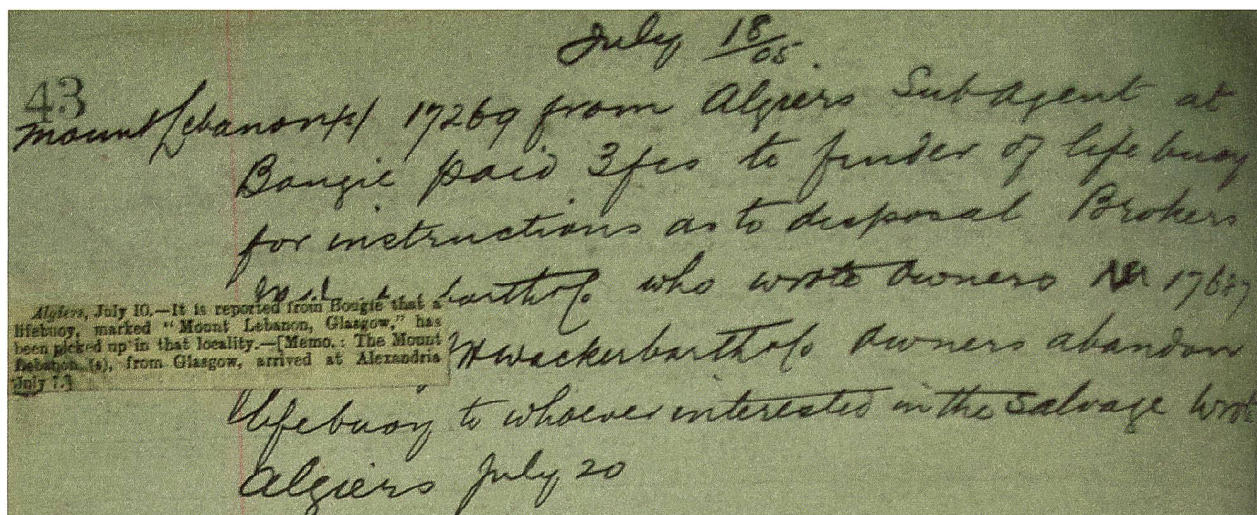
Immer wieder an die Bedürfnisse der Underwriter angepasst, kann man ab dem späten 18. Jahrhundert von einer ersten «Professionalisierung» der Zeitung sprechen. Um 1796 entschloss sich das «Committee of Lloyd's» zum Einsatz eines «Secretary» mit besonderen Aufgabenbereichen:

«The Committee taking into their serious consideration the Arrangement necessary to be made at Lloyds [...] and that the nature and extent of the Business of the Subscribers of Lloyds requires that there should be a Secretary [...] and to whom through the Master all Articles of Intelligence shall be conveyed and under whose Authority subject to the control of the Committee all information should be regulated for Publication and that in the frequent occasions of intercourse between Lloyds and the different Offices under Government such an Establishment would have peculiar advantages [...]».<sup>11</sup>

In den Grundzügen ist hier bereits das spätere Informationsnetzwerk von Lloyd's vorgestellt. Der Secretary, später das entsprechende «Sub-Committee of Intelligence», überwachte den Eingang aller «Intelligence» und Informationsbruchstücke, um dann im besten Interesse seiner «Subscriber» zu entscheiden, was damit passieren sollte. Die «Kontrolle» des Zugangs zu diesen Informationen verdient besondere Beachtung, da dies einen entscheidenden Vorteil gegenüber möglichen Konkurrenten darstellte. Welche Informationen nun in London eintrafen, wie dieses System aufgebaut wurde und wer letztlich darauf Zugriff hatte, soll im Folgenden beschrieben werden.

## Information als Ware

Verursacht durch verschiedene Brände innerhalb Londons und im Speziellen in den Gebäuden von Lloyd's beinhaltet der überlieferte Quellenbestand keinerlei Akten vor 1760. Dennoch lassen sich aus anderen Beständen die Anfänge der maritimen Informationsübermittlung in den «Sound- und Marine-Lists» identifizieren. Ein «Sound» bezeichnet den Zustand eines Schiffes und gibt Aussage über seine Einsatzfähigkeit, was für jeden Händler eine entscheidende Information darstellte. Auf einem fahruntüchtigen Schiff wollte niemand seine Waren transportieren lassen.<sup>12</sup> Lloyd's erwarb alle verfügbaren Sound-Lists, um den Underwritern eine Auswahl «verlässlicher» Schiffe zu ermöglichen: «That it be recommended to the Committee to procure Lists of all



1 Handschriftlicher Report über ein Wrack und der daraus resultierende Eintrag in einer Lloyd's List.

Convoys together with the Sound[s] Lists, and that whatever Expences attend procuring the same [...].<sup>13</sup>

Das Sammeln der Zustände von Ozean- oder Küstenschiffen wurde bereits früh institutionalisiert, Lloyd's erstellte das «Lloyd's Register», dessen fragmentarisch überlieferte Versionen auf 1764 und 1786 zurückdatieren. Spätere statistische Daten lieferten den Kaufleuten einen sehr genauen Überblick über den jeweils aktuellen Stand der britischen Handelsmarine und jener ausländischen Schiffe, die regelmässig mit ihnen Geschäfte machten.<sup>14</sup> Der zweite Bestandteil aus den Anfangstagen waren die «Marine Lists», eine Auflistung von Abfahrten und Ankünften der Handelsschiffe, welche durch Hafenregistraturen, Subscriber oder «Freunde» in den entsprechenden Häfen gesammelt und nach London verschickt wurden. Um den Wert dieser Informationen für einen Subscriber bei Lloyd's einschätzen zu können, muss man sich dessen zwei mögliche Rollen verdeutlichen. Zunächst musste er einer der «erlaubten» Professionen nachgehen: «Only Merchants, Bankers, Underwriters, and Insurance Brokers, shall be permitted to become Subscribers on being recommended to the Committee».<sup>15</sup> Der Zugang zu Lloyd's war also absichtlich beschränkt, und dies traf nicht nur auf den Beruf zu. So mussten sich Subscriber für oder gegen Lloyd's entscheiden, eine parallele Mitgliedschaft bei Lloyd's und einem anderen maritimen Versicherer war nicht gestattet. Dadurch konnte er die erste mögliche Funktion eines Subscribers bei Lloyd's wahrnehmen und als Händler direkt von den bereitgestellten Informationen profitieren.

Die Welt des Handels war eine vernetzte Welt, und da die Komplexität immer mehr zunahm, benötigte selbst ein erfahrener Kaufmann die Hilfe von Experten, welche ein starkes, weltweit operierendes Informationsnetzwerk bereitstellen konnten. Lloyd's of London erkannte diese Bedürfnisse und etablierte ein umfangreiches System, um diese Informationen gegen eine Gebühr bereitzustellen. Dieses System war die Lloyd's List. Die Weltmeere waren

ein Transportweg voller Unsicherheiten, und die Lloyd's List brachte gegen Geld einen gewissen Grad an Sicherheit.

Wenn nun ein britischer Kaufmann ein Subscriber bei Lloyd's war, konnte er mit diesen Informationen seine Handelstätigkeit signifikant verbessern. Zunächst waren ihm durch die beigefügten Preis-Indexe der einzelnen Häfen bestimmte Angebots- und Nachfragesituationen bekannt, auf die er reagieren konnte. Wenn er ein Schiff zum Transport gebucht hatte, beschrieben nacheinander folgende Ausgaben der Lloyd's Lists den Reiseweg dieses Schiffes, wenn sie «überwachte» Häfen ansteuerten. Auch wenn die Nachrichten von den Häfen nach London natürlich Tage oder Wochen brauchten, waren sie dennoch signifikant schneller als das überwachte Schiff.<sup>16</sup> Ein Schiff war ein sehr teures Transportmittel, und seine Besitzer wollten das Risiko eines Verlusts so weit wie möglich minimieren. Schiffseigner und Kaufleute suchten die detailreichsten Informationen über die Position des Schiffes, um in den Zielhäfen rechtzeitig die jeweiligen Verkäufe vorzubereiten.

Bei einem Warentransport über sehr lange Distanz war ein genaues Timing erforderlich, damit das Unternehmen Gewinn abwarf. Die punktgenaue Ankunftszeit eines Schiffes mit dringend benötigten Waren konnte zwischen Reichtum und Bankrott entscheiden. Man kann hier sicherlich das bekannte Sprichwort «Zeit ist Geld» verwenden. Je nach Zielort konnte der Händler mithilfe entsprechender Informationen noch rechtzeitig reagieren und entsprechende Vorbereitungen treffen, um seine Waren möglichst erfolgreich zu verkaufen. Bei längeren Fahrten, beispielsweise nach Asien oder Amerika, war eine Benachrichtigung in Verbindung mit Anweisungen des Händlers im Zielhafen zeitlich kaum möglich, auch wenn die schnellen Postschiffe ihre Handelspendants weit hinter sich liessen. Dennoch waren diese Informationen nicht wertlos, so konnte ein Händler sich zumindest sicher sein, dass seine Waren unbeschadet bei seinen Partnern angekommen waren, und erfuhr dies nicht erst nach Monaten des Wartens und

Bangens. Der Händler erfuhr so natürlich auch «rechtzeitig» über eine Beschädigung, deren Reparatur die Fahrt erheblich verlängerte oder im schlimmsten Falle unmöglich machte. Wenn man einen Handel über die Weltmeere betrieb, nahm man das Risiko des Scheiterns in Kauf, denn «carriage by sea was, however, liable to interruption and delay». Hier kommt die zweite Rolle eines Subscribers bei Lloyd's ins Spiel, die des «Underwriters». <sup>17</sup>

«Because interpreting all this information to determine premiums involved weighing numerous factors, underwriting was ultimately a matter of individual judgment, requiring experience and familiarity with the routes, vessels, people, and circumstances involved. Lloyd's attracted a wide variety of underwriters, many of whom were active or retired merchants, and whose specialist knowledge of particular kinds of risks enabled them to make these kind of judgments.» <sup>18</sup>

Ein Underwriter versicherte mit seinem Privatvermögen Schiffe oder Ladungen gegen Beschädigung oder Kompletverlust, um im Falle der erfolgreichen Überfahrt aus der Prämie Gewinn zu schlagen. Dieses Risiko wollte man jedoch nicht alleine tragen, sodass in den allermeisten Fällen eine Gruppe von Underwritern gemeinsam ein Schiff versicherte. Nicht alle wollten oder konnten sich im Detail mit allen Informationen auseinandersetzen, sodass meist ein sehr gut informierter Underwriter eine Versicherungspolice für eine vermeintlich «sichere» Fahrt zeichnete, und dann viele «Trittbrettfahrer» ebenfalls ihr Glück versuchten und damit das Risiko teilten. <sup>19</sup>

Wenn man ausreichend Underwriter für eine Versicherungs-Police fand, war das Schiff gegen die natürlichen und menschlichen Gefahren auf See versichert, und die Besitzer befanden sich in der komfortablen Position, das Schiff auszusenden. Solche Versicherungen gegen Risiken auf einer langen Schiffsreise waren insbesondere eine der Grundlagen des Handels mit Partnern in Asien und anderen weit entfernten Gebieten. Ab dem 18. Jahrhundert wuchs der Handel über die Weltmeere unter anderem durch diese Absicherung immer mehr an. <sup>20</sup> Der «Gefahrenraum Meer» und das dort vorhandene Risiko wurden durch diese Informationen zunehmend kalkulierbarer und konnten in Zahlen berechnet werden. Mit dem Umzug in die Royal Exchange entstand so ein vielversprechender «trading point» für maritime Informationen, in dem die gesammelten Daten von allen Beteiligten als Ware wahrgenommen wurden. Die Quantität dieser Datensammlung spricht für sich und lässt auch heute noch erahnen, welche Organisationsstruktur im Hintergrund vorhanden sein musste, um diese zu verarbeiten: Innerhalb von zwei Monaten des Jahres 1829 erreichten 3558 Shipping Lists und 627 individuelle Briefe von Agenten oder Subscribern London, deren Informationen bewertet und verarbeitet wurden, um anschliessend in 30 Lists herausgegeben zu werden.

Die Lloyd's List stellt ein Netzwerk von Versicherten, Versicherern, Anlegern und Objekten dar. Mit dem grossen Wachstum des britischen Seehandels (zwischen 1780–1850 ca. um den Faktor 10) und den Telegraphen als

schnelles Kommunikationsmedium bekam dieses Netzwerk einen globalen Massstab. In einem derart kapitalintensiven Bereich wie dem der Versicherungen mussten stets möglichst genaue Informationen vorliegen, um das eigene Risiko kalkulieren zu können. Ein Vorsprung der «Ware Information» bedeutete oft höhere Gewinne.

Durch eine eigene Informationsverwaltung war ein Kaufmann oder Reeder in London auch über die Vorgänge rivalisierender Händler oder Handelskompanien informiert. Es entwickelte sich ein ganz neuer Zugang, mit Informationen umzugehen. Indem die bereits zusammengestellten Daten der Lloyd's List individuell weiterverarbeitet wurden, konnten sie ihren Konkurrenten zuvorkommen. Dies erforderte jedoch zusätzliche Informationen und Beziehungen, um beispielsweise die Schiffsnamen bestimmten Eignern zuzuordnen oder die Auftraggeber einzelner Kapitäne zu verfolgen. Hierfür wurden neue Publikationen benötigt. Neben den Lloyd's Lists und dem Lloyd's Register entstanden (zu einem späteren Zeitpunkt) beispielsweise die Lloyd's Shipping Lists mit den Klassifikationen der einzelnen Schiffe samt ihren Kapitänen mit deren Werdegängen und – aufbauend auf den Daten der Lists – kartengestützte Register der havarierten Schiffe und Wracks. Diese Verluste an Schiffen und Ladungen stellten «Brüche» im normalen Alltagsgeschäft dar, welche die Notwendigkeit eines Tools wie der Lloyd's List untermauern, um künftige Gefahren zu minimieren.

Die Sammlung und Verarbeitung solch riesiger Datenmengen innerhalb weniger Tage erforderte eine erhebliche logistische Leistung, die kontinuierlich wuchs. Im Laufe des 18. und 19. Jahrhunderts wurde London zum Handels- und Finanzzentrum Europas, und die Lloyd's List wurde differenzierter und umfangreicher. Sie musste in den folgenden Jahrzehnten ihren Inhalt verändern. Das Sammeln von Informationen wurde zu einem eigenen Unternehmen. Der Ablauf und die Veränderung der Aggregation durch technologische Neuerungen, etwa die Telegraphie, oder das verbesserte Postwesen, aber auch der langsame Übergang von Segel- zu Dampfschiffen bis hin zur Nutzung der Schiffspropeller, wirkten auf Reisewege, Kommunikationszeiten und letztlich auf die Standards der Informationssammlung ein. Wie schnell oder langsam passte sich der Komplex der Lloyd's seiner Zeit an? Mit der Zeit wuchs der Handel über Häfen mit direkter britischer Kontrolle hinaus. Informationen aus weit entlegenen Gebieten wurden über mehrere Stationen geleitet, die nicht immer genau und verlässlich arbeiteten. Man konnte nicht wie bisher allein auf die generierten Listen vertrauen, sondern benötigte weitere Informationsquellen.

## Die Agenten der Lloyd's

Als zweite «Professionalisierungsphase» kann der Aufbau eines weltweiten Agentennetzwerkes identifiziert werden, welcher eine viel detailgenauere Informationssammlung erlaubt, als sie durch Sound und Marine Lists möglich gewesen wäre. Ein Agent der Lloyd's ist damals wie heute der Ansprechpartner in einem Versicherungsfall vor Ort.

31

LONDON  
LIBRARY

|                            |   |   |                             |
|----------------------------|---|---|-----------------------------|
| Valparaiso                 | - | - | Montgomery, Price and Co.   |
| Lima                       | - | - | Gibbs, Crawley, Moens & Co. |
| Buenos Ayres               | - | - | Brown, Buchanan, and Co.    |
| Monte Video                | - | - | Stanley, Black and Co.      |
| Rio Janeiro                | - | - | Brown, Watson, and Co.      |
| Bahia                      | - | - | Wm. Pennell, (Consul)       |
| Pernambuco                 | - | - | Thomas Stewart and Co.      |
| Seara                      | - | - | L. Da Costa Dourada         |
| Maranham                   | - | - | Robert Hesketh, (Consul)    |
| Para                       | - | - | F. B. Capper                |
| Surinam                    | - | - | W. A. Carstairs             |
| Berbice                    | - | - | D. A. Schabner              |
| Demerary                   | - | - | H. O. Seward and Co.        |
| Curacao                    | - | - | Theodore Jutting            |
| Honduras                   | - | - | Thomas Paslow               |
| Tobago                     | - | - | James M. Collier            |
| Grenada                    | - | - | John Hoyes and Co.          |
| Barbadoes                  | - | - | Richard Cock                |
| St. Vincent                | - | - | Roger Woodburn              |
| St. Lucia                  | - | - | Peter Muter and Co.         |
| Martinique                 | - | - | Charles Rancé               |
| Dominica                   | - | - | James Matthews              |
| Montserrat                 | - | - | Thomas Hill                 |
| Antigua                    | - | - | Joshua Kentish              |
| Nevis                      | - | - | Daniel Wane                 |
| St. Kitt's                 | - | - | Wm. McMahon                 |
| St. Croix                  | - | - | James Colquhoun             |
| Tortola                    | - | - | Hon. G. R. Porter           |
| St. Thomas's               | - | - | John King                   |
| St. Domingo (Cape Haytien) | - | - | Thompson and Creed          |
| Port au Prince             | - | - | Wm. Salter                  |
| Kingston                   | - | - | George Mills                |
| Savannah la Mar            | - | - | John Pritchard              |
| Montego Bay                | - | - | Thos. Phillpotts            |
| Falmouth                   | - | - | Shedden and Ellis           |
| St. Ann's                  | - | - | Isaac Higgin                |
| Annotta Bay                | - | - | Abraham Hodgson             |
| Havannah                   | - | - | Francis Fesser and Co.      |
| New Providence             | - | - | William Duff and Co.        |
| Bermuda                    | - | - | B. C. T. Gray               |
| New Orleans                | - | - | John Davidson, (Consul)     |
| Savannah                   | - | - | Carnochan and Mitchel       |
| Charleston                 | - | - | Robert Primerose            |
| Wilmington                 | - | - | W. C. Lord                  |
| Virginia (Norfolk)         | - | - | William Gray, (Consul)      |

2

Er regelt die Kommunikation mit den Eignern, Beteiligten und der Lloyd's. Weiter prüft er, ob tatsächlich ein Versicherungsschaden vorliegt. Obwohl historische Darstellungen von Lloyd's selbst diese Etablierung erst auf Mitte des 19. Jahrhunderts datieren, konnte im Archiv eine Agentenliste für das Jahr 1821 bestätigt werden.<sup>21</sup> Einzelne Nennungen innerhalb der Protokolle des General Meetings im August 1800 lassen sogar auf eine noch frühere Organisation schliessen.<sup>22</sup> Vermutlich waren die ersten Agenten zunächst «nur» einfache Lieferanten für die Shipping Intelligence und weitere Informationen. Unter diesem Begriff sind die Daten zusammengefasst, welche bisher aus den Sound- und Marine-Lists extrahiert wurden. Nunmehr war ein Agent für deren Beschaffung zuständig und dabei wesentlich zuverlässiger als frühere Quellen. Daneben sammelten die Agenten eine neue Art von Information – die «Speakings». Auch wenn die Weltmeere eine riesige Ausdehnung erreichen, bewegen sich die Schiffe doch auf mehr oder minder einheitlichen Routen. Dadurch kam es nicht selten vor, dass sich zwei Schiffe auf ihren jeweiligen

Routen trafen. Ein geläufiger maritimer Begriff hierfür war «to speak». Dies konnte eine tatsächlich verbale Kommunikation bedeuten, oftmals verständigte man sich jedoch mit einheitlichen Flaggensignalen.<sup>23</sup> Lloyd's bezahlte nun Kapitäne, damit diese solche Treffen in einem zweiten Logbuch festhielten und sämtliche Informationen wie Name und Kapitän des Schiffes, Abfahrts- und Zielhafen, Ladung und mögliche Beschädigungen notierten. Die Daten dieses Logbuchs wurden dann so schnell wie möglich einem Agenten übermittelt, damit dieser weiter an Lloyd's berichtete. Diese Praxis war nicht neu, wurde von Lloyd's jedoch professionalisiert, institutionalisiert und damit auf ein neues Level gehoben.<sup>24</sup> Mit dieser Neuerung verfügte man über eine neue Qualität von Information – der Ozean war, frei nach Roland Wenzlhuemer<sup>25</sup>, nun nicht mehr eine «Black Box», ein Händler konnte nun zumindest ausschnittsweise den Reiseweg seines Schiffes nachverfolgen.

Wie sich aus den Akten erkennen lässt, befanden sich jedoch auch Agenten in teilweise recht prominenten Positionen wie der eines Konsuls, eines Gouverneurs oder eines höheren Offiziers der British Navy, also eines Vertreters der britischen Regierung im jeweiligen Hafen. Wenn man heute durch grössere und in der Vergangenheit bedeutende Hafenstädte geht, findet man fast immer an verschiedenen Hauswänden die Embleme der Lloyd's-Agenten. Möglicherweise sind es sogar noch die gleichen Firmen oder Familien, welche die Aufgaben für Lloyd's übernehmen. Denn auch in Zeiten sekundenschneller Kommunikation und über GPS ortbarer Schiffe wünscht sich ein Reeder oder Kaufmann einen Ansprechpartner vor Ort, der sich um alle anfallende Arbeiten und Ärgernisse kümmert.<sup>26</sup>

Lloyd's nutzte ebenfalls diese Verbindungen, um eigene politische Vorhaben zu unterstützen. Um 1807 wurden im britischen Parlament einige Gesetzesvorlagen über eine erhöhte Zeichnungssteuer für maritime Versicherungspolice lanciert, was direkte negative Auswirkungen für Lloyd's bedeutet hätte. Neben vielen anderen Bemühungen richtete Lloyd's eine Bitte an jene Subscriber, welche im Parlament sassen:

«That the Members of the City of London, and such Subscribers to this House who are Members of Parliament, be requested to watch the progress of the Bill intended to be brought in [...].»<sup>27</sup>

Diese, im Übrigen teils erfolgreiche Einflussnahme, steht exemplarisch für eine Vielzahl von politischen Bemühungen durch Lloyd's of London. Neben dem Sammeln von Informationen nutzte Lloyd's sein Netzwerk also auch für andere Zwecke. Vorstellbar ist, dass auf bereits bestehende Strukturen der East India Company zurückgegriffen wurde, um so das eigene Agentennetzwerk zu entwickeln.

## Ausblick

Dieser Artikel kann die Entstehung, den Aufbau und die Auswirkungen der Lloyd's List auf den weltweiten Handel und damit der Logistik nur anreissen. Der Stellenwert der Information und ihres Warencharakters wurde jedoch he-



3

2 Übersicht der Agenten aus dem Jahr 1821.

3 Plakette eines aktiven Lloyd's Agenten, Hafen von Barcelona.

rausgearbeitet und kann als eine wichtige Komponente dieses Systems betrachtet werden. Die Lloyd's List wird als «communication system» betrachtet, das in einem globalen Massstab Informationen sammelt, verarbeitet und diese bestimmten Empfängern zur Verfügung stellt.<sup>28</sup>

Der «Gefahrenraum Meer» und die damit verbundenen Risiken wurden mit diesen Informationen immer beherrschbarer und konnten in Zahlen ausgedrückt werden – ideal für eine Versicherung. Die Bedeutung von billigen, schnellen und genaueren Informationen darf hierbei nicht unterschätzt werden. ■

Verwandter Artikel im Ferrum-Archiv:

«Schwimmende Belle Epoque auf Schweizer Seen» von Charlotte Kunz

aus Ferrum 62/1990: Strasse – Wasser – Schiene. Transporttechnik und Industrialisierung



# Zum Autor

Stefan Geissler



Stefan Geissler studierte nach einer Ausbildung zum IT-Systemelektroniker an der Ruprecht-Karls-Universität in Heidelberg die Fächer Geschichte, Politikwissenschaft und Germanistik. Er beendete das Studium Anfang 2014 mit dem Ersten Staatsexamen und einer Arbeit über das Kriegsgeschichtliche Seminar in Heidelberg während des Zweiten Weltkriegs. Seitdem lehrt er, mittlerweile als Lehrbeauftragter, am Historischen Seminar der Pädagogischen Hochschule in Heidelberg. Im September 2015 nahm er eine Stelle bei den Informatikdiensten der ETH Zürich an.

Im Rahmen seiner wissenschaftlichen Arbeit beschäftigt sich Stefan Geissler mit globalgeschichtlichen Vorgängen in der Frühen Neuzeit, was 2014 zu dem Beginn einer Promotion bei Prof. Dr. Roland Wenzlhuemer über «Die Lloyd's List – Eine Global Intelligence Unit?» führte.

Weitere thematische Schwerpunkte sind Digital Humanities, Historical GIS, Einsatz neuer Medien in der Lehre, Informations- und Kommunikationsgeschichte sowie Militärgeschichte der Neuzeit.

ETH Zürich, Schweiz, und Universität Heidelberg, Deutschland  
stefan.geissler@id.ethz.ch

# Anmerkungen

- 1 Lloyd's Register of Shipping: Annals of Lloyd's Register. Being a sketch of the origin, constitution, and progress of Lloyd's Register of British & foreign shipping. London 1884, S. 3.
- 2 Auch wenn diese beiden Begriffe ohne Unterscheidung verwendet werden, sind sie für dieses Thema klar zu unterscheiden. Ich verwende hierfür unter anderem die Arbeiten von Peter Burke (Peter Burke: Die Explosion des Wissens. Von der Encyclopédie bis Wikipedia. Berlin 2014.) und Ikujiro Nonaka (Ikujiro Nonaka: A Dynamic Theory of Organizational Knowledge Creation. In: Organization Science 5/1 (1994), S. 14–37, hier S. 15: «In short, information is a flow of messages, while knowledge is created and organized by the very flow of information, anchored on the commitment and beliefs of its holder.»).
- 3 Anders als im Bereich der Feuerversicherungen als zweitem Pfeiler der privaten Versicherungen existiert bisher keine quellennahe Studie über diesen Teil der (europäischen) maritimen Versicherungsgeschichte. Vgl. Cornel Zwierlein: Der gezähmte Prometheus. Feuer und Sicherheit zwischen Früher Neuzeit und Moderne. Göttingen 2011.
- 4 Peter Borscheid: Europe. Overview. In: Ders., Niels Haueter: World Insurance. The evolution of a global risk network. Oxford 2012, S. 39.
- 5 Vgl. Ralph Davis: The rise of the English shipping industry. In the seventeenth and eighteenth centuries. Newton Abbot 1972, S. 163.
- 6 Vgl. Adrian Leonard: Gresham and Defoe (underwriters). The Origins of London Marine Insurance. London 2014, S. 2f.
- 7 Terje Aven, Ortwin Renn: Risk Management and Governance. Concepts, Guidelines and Applications. Heidelberg 2010.
- 8 Vgl. Maria Kyriakou: From discreteness to cooperation. Relational contracting in the London marine insurance market [Dissertation]. London 2002, S. 158.
- 9 Vgl. für eine moderne Definition der Underwriter: Kyriakou, discreteness (wie Anm. 8), S. 165.
- 10 Lloyd's of London: Lloyd's List & Shipping Gazette. 1734–1934, 200 years of shipping news, Guildhall Library (Fo Pamphlet 288). London 1934, S. 7.
- 11 Lloyd's of London: Minutes of the Committee of Lloyd's. Dec 1771 – Aug 1804. Guildhall Library/MS31571-001. London 1805, S. 124.

- 12 Siehe für eine ausführliche, zeitgenössische Definition: Manuel Llorca-Jaña: *The Marine Insurance Market for British Textile Exports to the River Plate and Chile. 1810–50*. In: *The development of international insurance*, hrsg. v. Robin Pearson. London 2010, S. 25–36, hier S. 32.
- 13 Lloyd's, Minutes 1771–1804 (wie Anm. 11), S. 66.
- 14 Für eine nach Jahreszahlen aufgeschlüsselte Inhaltsübersicht des Lloyd's Register siehe: Centre for Port & Maritime History: *Infosheet 52, Lloyd's Marine Insurance Records*, Merseyside Maritime Museum. Liverpool 2004, S. 2.
- 15 Lloyd's, Minutes 1771–1804 (wie Anm. 11), S. 196.
- 16 Die sogenannten «Packet Line Ships» hatten natürlich auch mit den Wetterumständen zu kämpfen, verkürzten jedoch generell durch ihre leichtere und auf Schnelligkeit ausgelegte Bauweise die Reisedauer im Vergleich zu den Handelsschiffen der Kaufleute. Vgl. weiter: Jessica Karagöl: *Girdling the Globe, networking the world. A discourse analysis of the media representation of nineteenth-century transport and communication technologies in Victorian Britain, 1838–1871* [Dissertation]. Heidelberg 2013, S. 51f.
- 17 Thomas Southcliffe Ashton: *An economic history of England. The 18th Century*. London 1977, S. 72.
- 18 Christopher Kingston: *Marine Insurance in Britain and America, 1720–1844. A Comparative Institutional Analysis*. In: *The Journal of Economic History* 67/2 (2007), S. 379–409, hier: 386.
- 19 Vgl. ebd. Die Aufteilung hing natürlich von der Grösse und dem Wert eines Schiffes ab. Beliebte waren jedoch 8, 16, 32 oder 48 Underwriter. Vgl. weiter: Barbour, Violet: *Marine risks and insurance in the seventeenth century*. In: *Journal of Economic and Business History* 1 (1928–1929), S. 561–596, hier S. 569f.
- 20 Verschiedene Arbeiten unterstützen diese Aussage, vgl. beispielhaft: Margrit Schulte Beerbühl: *Deutsche Kaufleute in London. Welthandel und Einbürgerung (1660–1818)*. München 2007 (Veröffentlichungen des Deutschen Historischen Instituts London 61), S. 331, und William Ashworth: *Customs and excise. Trade, production and consumption in England 1640–1845*. Oxford 2003, S. 135.
- 21 Zu vergleichen wären hier neben den diversen Jubiläumsbänden auch die historischen Bereiche der Homepages von Lloyd's of London oder Lloyd's List.
- 22 Lloyd's of London: *A List of the subscribers to Lloyd's. Also a list of the agents and a copy of their appointment and instructions, December 31, 1821*. London 1822; Vgl. Lloyd's, Minutes 1771–1804 (wie Anm. 11), S. 271.
- 23 Vgl. Seija-Riitta Laakso: *Across the Oceans. Development of Overseas Business Information Transmission, 1815–1875* [Dissertation]. Helsinki 2006, S. 148.
- 24 So berichtet Karel Davids von derartigen Aufzeichnungen bereits im 17. Jahrhundert. Vgl. Karel Davids: *Sources of Knowledge. Journals, Logs, and Travel Accounts*. In: *Maritime history. Volume 2: The eighteenth century and the classic age of sail*, hrsg. v. John Hattendorf. Malabar 1997, S. 79–86, hier S. 83.
- 25 Roland Wenzlhuemer ist Historiker mit Schwerpunkt Kolonial- und Globalgeschichte und Professor für neuere Geschichte an der Universität Heidelberg.
- 26 Vgl. Kai Umbach: *Das grenzüberschreitende Geschäft in der See- und Transportversicherung von Ende des 19. Jahrhunderts bis in die 1990er-Jahre. Ein internationaler Gewerbezweig auf dem Weg hin zu «globalisierten» Verhältnissen?* [Dissertation]. Marburg 2008, S. 14.
- 27 Lloyd's of London: *Minutes of the Committee of Lloyd's. Aug 1804 – Dec 1809*. Guildhall Library/MS31571-002. London 1810, S. 302.
- 28 Vgl. für eine Definition des «communication systems»: C. E. Shannon: *A Mathematical Theory of Communication*. Urbana 1948, S. 2, und in moderner Form: Daniel Headrick: *When Information came of age*. Oxford 2000, S. 3–4.
- 1 Courtesy of The Corporation of Lloyd's, The Lloyd's Collection, Guildhall Library, City of London 2015
- 2 Courtesy of The Corporation of Lloyd's, The Lloyd's Collection, Guildhall Library, City of London 2015
- 3 © Michael Offermann, Universität Bern, 2015