



Gezielte Hilfe in schwieriger Zeit? Die Gründung von Schiffshypotheken- banken am Ende des Ersten Weltkriegs

Harald Wixforth, Bielefeld / Bremen

Abstract:

Targeted help in difficult times? The establishment of ship mortgage banks at the end of the First World War

The history of German ship mortgage and ship Pfandbrief banks goes back to the end of the First World War. However, the financial crisis from 2007 to 2009 and even more so the current crisis in shipping prevented their business model from coming under increasing criticism. Firstly, this article aims to identify the founding of ship mortgage banks and the motives behind them. Secondly, it is shown that the principle of providing shipping companies with capital against the pledging of shipping space and refinancing itself by issuing Pfandbriefe on the capital market worked well in Germany for almost 100 years. What is more, the ship mortgage banks were and are part of an extraordinarily efficient financial market in Germany, despite all the distortions in the international financial world in recent years.

JEL Classification: G21, G32, L64, N24, N44



IBF Paper Series
Banking and Finance in Historical Perspective
ISSN 2510-537X

Herausgeber / Editorial Board
Prof. Dr. Carsten Burhop
Prof. Dr. Joachim Scholtyseck
Prof. Dr. Moritz Schularick
Prof. Dr. Paul Thomes

Redaktion / Editorial Office
Frank Dreisch
Wissenschaftlicher Redakteur / Managing Editor
IBF – Institut für Bank- und Finanzgeschichte e.V.
Eschersheimer Landstraße 121-123
D-60322 Frankfurt am Main
Germany
Tel.: +49 (0)69 6314167
Fax: +49 (0)69 6311134
E-Mail: dreisch@ibf-frankfurt.de

© IBF – Institut für Bank- und Finanzgeschichte / Institute for Banking and
Financial History, Frankfurt am Main 2019



Lehrbeauftragter im Fachbereich Geschichtswissenschaften der Universität Bremen und Geschäftsführer der Gesellschaft für mitteleuropäische Banken- und Sparkassengeschichte, Bielefeld.

Kontakt: Detmolder Straße 133, D-33604 Bielefeld,
E-Mail: harald-wixforth@t-online.de.

Gezielte Hilfe in schwieriger Zeit? Die Gründung von Schiffshypothekenbanken am Ende des Ersten Weltkriegs*

Inhalt

1.	Einleitung	1
2.	Finanzintermediäre und maritime Wirtschaft bis zum Beginn des Ersten Weltkriegs	3
3.	Die maritime Wirtschaft und Finanzintermediäre im Ersten Weltkrieg	5
4.	Die Gründung von Schiffshypothekenbanken	7
	4.1 Die Gründung der Deutschen Schiffsbeleihungs-Bank	8
	4.2 Die ersten Geschäftsjahre	11
5.	Fazit und Ausblick	14
	Anhang	16
	Quellen und Literatur	16
	Ungedruckte Quellen	16
	Gedruckte Quellen und Literatur	16

* Vortrag, gehalten anlässlich der Tagung des Deutschen Schifffahrtsmuseums Bremerhaven (DSM) in Kooperation mit der Gesellschaft für Unternehmensgeschichte (GUG) sowie dem Institut für Bank- und Finanzgeschichte (IBF) «Die maritime Wirtschaft in der modernen Wirtschafts- und Unternehmensgeschichte» am 28. Februar und 1. März 2019 im Haus der Wissenschaft, Bremen.

1. Einleitung

Die bankhistorische Forschung hat in den letzten zwei Dekaden sicherlich einen bemerkenswerten Aufschwung erlebt. Angestoßen durch die Forschungskonjunktur zur Geschichte von Unternehmen im Nationalsozialismus sah sich eine Reihe von Kreditinstituten veranlasst, ihre Entwicklung während der NS-Zeit genauer zu untersuchen.¹ Nicht nur dies: Auch andere Aspekte der Banken- und Finanzgeschichte rückten in den Fokus der Forschung, etwa Fragen der Corporate Governance, der Personalrekrutierung und -führung sowie des technologischen Wandels im Bankbetrieb.² Dennoch bleibt zu konstatieren, dass weiterhin Desiderate bestehen. Neben der zum Teil schleppenden Rückbindung an Theoriekonzepte beziehungsweise Forschungsdebatten in anderen Disziplinen der Sozialwissenschaften zählen dazu Arbeiten, in denen die Ursachen für eine unterschiedliche <Performance> von Finanzintermediären auf den Märkten analysiert werden. Dies schließt die Genese und Entwicklung neuer Finanzinstitutionen ein. Warum und unter welchen Bedingungen Finanzintermediäre neue Geschäftsfelder erschließen, ist ebenso noch ein Desiderat wie Antworten auf die Frage, welche Risiken sie damit eingehen. Gleichmaßen ungeklärt ist, wann neue Finanzinstitutionen entstehen, mit welchen Anreizen Initiatoren für eine Gründung konfrontiert sein müssen, warum neue Finanzintermediäre auf den Märkten erfolgreich sind oder welche Faktoren sie scheitern lassen.³

Allerdings ist zu konzedieren, dass die Forschung intensiv die Gründe für die Entstehung der modernen Universalbanken im Zuge der Industrialisierung herausgearbeitet hat. Dieser Typus einer neuen Bank war sicherlich die entscheidende Finanzinnovation des 19. Jahrhunderts, aller Kritik an ihrem Geschäftsmodell zum Trotz. Ebenso wurden Innovationen aus dem Bereich der Betriebsführung in den Blick genommen, etwa der Aufbau eines Filialnetzes und die Expansion in die

¹ Eine Zusammenfassung der Forschungskonjunktur <Unternehmen im Nationalsozialismus> und ihrer Ergebnisse liefert Schanetzky (2018). Auf einzelne Studien zur Rolle von Finanzinstitutionen im NS-Regime ist an dieser Stelle nicht einzugehen. Zusammenfassend Wixforth (2014a).

² Siehe etwa Thamm (2006); Dahlem (2009).

³ Die Wechselwirkungen von Veränderungen auf den Märkten auf der einen und der Strategiebildung von Finanzintermediären auf der anderen Seite sind nach wie vor ein großes Desiderat der Forschung, vor allem in Deutschland. Detaillierte Forschungen zu diesem Thema scheitern vielfach am nur begrenzt zur Verfügung stehenden Quellenmaterial, sowohl zur Geschichte der großen Universalbanken als auch zur Entwicklung prominenter Regionalbanken und Privatbankhäuser. Allerdings laufen derzeit Projekte zur Geschichte der Deutschen Bank und der Commerzbank sowie zu einigen Privatbankhäusern, etwa Seeliger & Co. in Wolfenbüttel, die vielleicht einen genaueren Einblick in die Strategiebildung von Finanzintermediären bieten.

Fläche.⁴ Umgekehrt war der Bedeutungs- und Funktionsverlust der ehemals dominierenden Privatbankiers Gegenstand von Untersuchungen.⁵ Auch zu den Anfängen und zur Ausformung des landwirtschaftlichen Kreditwesens und die damit zusammenhängenden Finanzinstitutionen liegen Studien vor.⁶

Erstaunlicherweise fehlen solche Arbeiten für andere Sparten des Kreditwesens. So ist eine systematische Aufarbeitung der Gründe dafür, dass Landes- und Staatsbanken als wichtige Finanzintermediäre entstanden, nach wie vor ein großes Desiderat der Forschung. Diese Liste ließe sich fortsetzen. Nicht überraschend ist, dass die Entstehungsgeschichte zahlreicher neuer Finanzintermediäre, die erst während der 1960er-, 1970er- und 1980er-Jahre ins Leben gerufen wurden, noch nicht Gegenstand der Forschung war, da der Zugriff auf relevantes Quellenmaterial kaum möglich ist. Dies gilt zum Beispiel für Investmentfonds, Hedgefonds, Private Equity-Gesellschaften oder Leasing- und Factoring-Gesellschaften. Eher verwundert es, dass Finanzintermediäre, die am Ende des Ersten Weltkriegs oder kurz danach entstanden, bisher nicht in den Fokus der bankhistorischen Forschung gerieten.⁷

Dazu gehören die Schiffshypotheken- beziehungsweise die Schiffspfandbriefbanken. In Deutschland beginnt ihre Geschichte in den letzten Jahren des Ersten Weltkriegs und setzt sich bis in die unmittelbare Gegenwart fort. Die Finanzkrise der Jahre 2008 bis 2010 und mehr noch die aktuelle Krise in der Schifffahrt sorgten jedoch dafür, dass ihr Geschäftsmodell zunehmend hinterfragt wurde und in die Kritik geriet. Anhaltende öffentliche Diskussionen über die hohen Verluste bei der Schiffsfinanzierung trugen dazu bei, dass die Schiffshypothekenbanken beziehungsweise die Schiffsbanken aktuell mit einem Vertrauensverlust zu kämpfen haben. Der Blick zurück zeigt jedoch, dass sich vor 100 Jahren Interessenvertreter aus der maritimen Wirtschaft lautstark und vehement für die Gründung dieser Finanzintermediäre einsetzten. Diese hielten sie für unverzichtbar, wollte Deutschland seinen Platz in der internationalen Schifffahrt und im Welthandel verteidigen. Bis heute wissen wir jedoch wenig über ihr Geschäftsmodell und ihre Geschichte. Der Grund dafür liegt sicherlich in der ausgesprochen unbefriedigenden Quellenlage. Dennoch setzen

⁴ Siehe etwa Pohl (1986); Kennedy (1995); Tilly (1992); Burhop (2004); ders. (2014). – Als Folge von Finanz- und Bankenkrise, sowohl der von 1931 als auch der von 2008 bis 2010, geriet das Geschäftsmodell der Universalbanken jedoch in die Kritik. Vgl. dazu Wixforth (2013a); ders. (2017).

⁵ Vgl. zu den Veränderungen im Geschäftsmodell von Privatbankhäusern Donaubauer (1988); Reitmayer (2003); Ulrich (1998); Köhler (2005).

⁶ Vgl. zur Entwicklung des landwirtschaftlichen Kreditwesens und der Herausbildung des Marktes für Hypothekenkredite und Pfandbriefe Blömer (1990); Pfnür (2014).

⁷ Die Entstehung und Entwicklung der neuen Akteure auf den Finanzmärkten, etwa Hedgefonds, Private Equity-Gesellschaften oder Leasing-Gesellschaften, lässt sich von der Forschung bisher kaum aufarbeiten, da relevantes Quellenmaterial nicht zur Verfügung steht. Ihre Rolle wird daher vor allem mit Blick auf Verwerfungen auf den Finanzmärkten thematisiert. Vgl. dazu exemplarisch Sinn (2009).

sich die folgenden Ausführungen das Ziel, die Gründung von Schiffshypothekenbanken und die dafür ausschlaggebenden Motive näher zu beleuchten.

2. Finanzintermediäre und maritime Wirtschaft bis zum Beginn des Ersten Weltkriegs

Zu Beginn des Ersten Weltkriegs hatte sich die maritime Wirtschaft an Nord- und Ostsee als «Leading Sector» etabliert. Gerade in den großen Handelsmetropolen und Hafenstädten war eine ausdifferenzierte Melange an Reedereien, Werften, Logistikunternehmen und Zuliefererbetrieben entstanden. Ihre Entwicklung bestimmte nicht nur diejenige in anderen Branchen, sondern prägte Wirtschaft und Gesellschaft in den Küstenregionen insgesamt. Ihre internationale Wettbewerbsposition sorgte auch dafür, dass die Kapitalmobilisierung, die Mitte des 19. Jahrhunderts noch vielfach ein Problem war, sich inzwischen ohne größere Schwierigkeiten durchführen ließ. Die großen Unternehmen der Branche, etwa der Bremer Vulkan, der Norddeutsche Lloyd, die A.G. «Weser» in Bremen, zudem die HAPAG sowie Blohm & Voss in Hamburg, wurden von diversen Finanzintermediären sogar als Kunden umworben.⁸ Allerdings ist hier zu differenzieren. Die Großunternehmen konnten bei der Kapitalmobilisierung vielfach auf Offerten verschiedener Finanzintermediäre zurückgreifen, etwa auf die lokaler Privatbankhäuser, regional operierender Banken wie der Bremer Bank und der Deutschen Nationalbank, aber auch der Berliner Großbanken mit ihren Filialen vor Ort. Dabei konnten sie die Konkurrenz unter den Banken zu ihren Gunsten ausnutzen. Dieses Entwicklungsmuster entsprach dem in anderen Branchen wie der Schwerindustrie, wie von der Forschung detailliert herausgearbeitet wurde.⁹

Weitaus schwieriger war die Kapitalmobilisierung für die mittleren und kleineren Unternehmen der maritimen Wirtschaft. Wie für Firmen aus anderen Industriezweigen stößt man hier zudem auf ein gravierendes Quellenproblem. Soweit Material verfügbar ist, zeigt es, dass die mittleren und kleineren Betriebe vielfach mit erheblichen Unwägbarkeiten bei der Kapital-

⁸ Vgl. dazu etwa Mertelsmann (1999), S. 15 f.; Wiborg / Wiborg (1997), S. 13-35; ferner zur Gründung des Norddeutschen Lloyds Thiel (2005); Wixforth (2018); ders. (2019).

⁹ Vgl. dazu etwa Wellhöner (1989); ferner zur Geschichte und zum Geschäftsmodell der Bremer Bank Wixforth (2006); Pohl / Raab-Rebentisch (1998). Eine detaillierte und quellengestützte Aufarbeitung der Geschichte der Deutschen Nationalbank in Bremen sowie der Vereinsbank in Hamburg ist nach wie vor ein Desiderat der Forschung.

mobilisierung zu kämpfen hatten. Die Klagen über eine mangelnde Kapitalausstattung rissen nicht ab. Zudem reichte die Kapitalkraft der lokal operierenden Privatbankfirmen vielfach nicht aus, um alle Kapitalwünsche zu befriedigen. Die großen Berliner Banken mit ihren Niederlassungen verhielten sich jedoch ebenso wie die regionalen Kreditinstitute häufig zurückhaltend. Sie zögerten, größere und langfristige Kredite an Firmen zu gewähren, die nicht kapitalmarktfähig waren, das heißt deren Verbindlichkeiten nicht durch eine Konversion und eine Emission am Kapitalmarkt umgewandelt werden konnten. Andererseits waren Kreditengagements bei mittleren und kleineren Firmen nicht sonderlich attraktiv, da sie weitaus weniger Rendite abwarfen als hohe Kredite an die großen Unternehmen der maritimen Wirtschaft.¹⁰

Zu Beginn des Ersten Weltkriegs hatten die mittleren und kleineren Unternehmen der Branche daher mit Schwierigkeiten bei der Kapitalmobilisierung zu kämpfen. Die Rufe nach Gründung neuer und für die Branche spezifischer Finanzinstitutionen wollten nicht verstummen, fanden jedoch noch kein Gehör. In das Blickfeld gerieten insbesondere Finanzintermediäre mit einem spezifischen Geschäftsfeld, die sich vor allem den Niederlanden erfolgreich in der Schiffsfinanzierung engagiert hatten: die Schiffshypothekenbanken. Hier war gegen Ende des 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts diese Art von Finanzintermediären ins Leben gerufen worden. Einige Quellen sprechen davon, dass es sogar schon zu Beginn des 19. Jahrhunderts die ersten Schiffshypothekenbanken gab.¹¹

Vor Kriegsbeginn fanden sich nicht genügend Initiatoren und Investoren, um die Errichtung solcher Banken in Deutschland zu forcieren. Zudem zeigten sich die Großbanken und die prominenten Privatbankhäuser als potenzielle Kapitaleigner zurückhaltend, hier Gelder zu investieren. Dieser Befund verblüfft auf den ersten Blick. Angesichts der langen Tradition in der Emission von Pfandbriefen zur Finanzierung der Landwirtschaft und der erfolgreichen Geschäftstätigkeit von Hypothekeninstituten wäre zu erwarten gewesen, dass sich ein ähnliches Geschäftsmodell auch bei der Schiffsfinanzierung anwenden ließ.¹² Dies war jedoch nicht der Fall, wofür vor allem zwei Gründe ausschlaggebend waren. Zum einen verhinderten vergleichsweise restriktive gesetzliche Bestimmungen, dass die Hypothekenbanken ihre Geschäftstätigkeit unkontrolliert aus-

¹⁰ Zur Struktur und zur Entwicklung von Unternehmen aus verschiedenen Segmenten der maritimen Wirtschaft im Kaiserreich siehe vor allem Rübner (2005), S. 25-61. Inzwischen hat die Wirtschafts- und Unternehmensgeschichte die mittleren und kleineren Unternehmen (KMUs) als wichtiges Forschungsfeld entdeckt, sieht in ihnen zum Teil sogar die «Hidden Champions» für die Performance der gesamten Wirtschaft in Deutschland. Dennoch ist es aufgrund der oft lückenhaften Quellenüberlieferung schwierig, ihre Rolle auf den Märkten und ihre Innovationskraft exakt zu bestimmen.

¹¹ Vgl. die Übersicht in Verband deutscher Pfandbriefbanken (2016). Zur Geschäftstätigkeit der Schiffshypothekenbanken in den Niederlanden während ihrer Anfangsjahre liegen kaum Informationen vor.

¹² Vgl. dazu die Ausführungen in Wixforth (2014b); Pfnür (2014), S. 140-150.

weiten konnten. Zum anderen wurden Schiffshypothekenbanken von den etablierten Pfandbriefinstituten als Konkurrenz wahrgenommen, die mit ihren Emissionen den Pfandbriefmarkt belasten konnten.¹³ In den Niederlanden bestanden angesichts des wesentlich geringeren Umfangs der Landwirtschaft solche Befürchtungen offenbar nicht, sodass sich hier die Gründung von Schiffshypothekenbanken schneller in die Tat umsetzen ließ. Hier war es vergleichsweise einfach, das vor allem in Deutschland praktizierte Modell der Pfandbriefemissionen zu imitieren und auf die Schiffsfinanzierung zu übertragen. Vor diesem Hintergrund entstanden in Rotterdam 1899 die Nederlandsche Scheepshypotheekbank sowie die Erste Nederlandsche Scheepsverband Maatschappij. 1912 nahm ebenfalls in Rotterdam die Rotterdamsche Scheepshypotheekbank ihre Geschäftstätigkeit auf. Die ersten Versuche, Schiffshypothekenbanken in Deutschland zu etablieren, verliefen dagegen im Sande. Dies sollte sich erst während des Ersten Weltkriegs ändern, allerdings nun unter den Bedingungen einer immer mehr um sich greifenden Kriegswirtschaft.¹⁴

3. Die maritime Wirtschaft und Finanzintermediäre im Ersten Weltkrieg

Wie auch in anderen Branchen der deutschen Wirtschaft war das Verhältnis von Banken und maritimer Wirtschaft während des Ersten Weltkriegs Veränderungen unterworfen, zum größten Teil als Folge der kriegs- und wirtschaftspolitischen Zielsetzungen. Dabei lässt sich eine Zweiteilung in der Branche konstatieren. Ein großer Teil der Werften profitierte von der Marinerüstung während des Krieges. Sie konnten auf prall gefüllte Auftragsbücher und eine steigende Rentabilität verweisen, ebenso zunehmende Gewinne verbuchen und steigende Dividenden an ihre Aktionäre auszahlen. Der Bremer Vulkan verteilte etwa an seine Anteilseigner in den Kriegsjahren nicht nur eine Dividende von elf beziehungsweise zwölf Prozent, sondern verzeichnete auch Wachstumsraten beim Umsatz und Gewinn. Ähnlich war die Lage bei der A.G. «Weser» oder bei Hamburger Großwerft Blohm & Voss.¹⁵ Angesichts der steigenden Gewinne waren einige Schiffbau-Gesellschaften immer weniger auf Fremdmittel angewiesen. Sie konnten notwendige Investitionen

¹³ Pfnür (2014); Hartmann-Wendels (2014).

¹⁴ Verband deutscher Pfandbriefbanken (2016).

¹⁵ Eine Übersicht über die Dividendenentwicklung des Bremer Vulkans während des Kriegs findet sich in StABr, 7,2/1/121-113, Geschäftsbericht des Bremer Vulkans für das Geschäftsjahr 1916; Geschäftsbericht des Bremer Vulkans für das Geschäftsjahr 1918. Für das Geschäftsjahr 1917 schüttete der Bremer Vulkan sogar 17 Prozent an Dividende einschließlich einer «Superdividende» aus. Die gute Ertragslage der Werft animierte offenbar Großindustrielle wie August Thyssen, Aktienpakete in erheblichem Umfang des Bremer Vulkans zu erwerben. Vgl. Rasch (2003), S.82; ferner zur Ertragslage bei Blohm & Voss Mertelsmann (1999), S. 34-45, 89-95.

in erster Linie aus eigenen Mitteln finanzieren, hinzu kamen Zahlungen aus den Etats verschiedener Reichsministerien. Das Verhältnis der großen Werften zu den Banken lockerte sich daher während des Kriegs erheblich.¹⁶

Anders war die Lage bei den Reedereien. Der Kriegsausbruch bedeutete das Ende des Linienverkehrs auf vielen Routen, zudem waren der Frachtverkehr und der Handel infolge der Kriegshandlungen massiv beeinträchtigt. Schließlich wurde ein Teil der Flotte von der Marine requiriert. Fast alle großen Schifffahrtsgesellschaften mussten daher seit 1914 deutliche Einbußen im operativen Geschäft hinnehmen. Einige von ihnen wie der Norddeutsche Lloyd versuchten das Geschäft umzustrukturieren und neue Geschäftsfelder zu erschließen, was aber nur in Ansätzen gelang. Im Ergebnis blieb der Kapitalbedarf der Reedereien daher hoch.¹⁷ Die großen Firmen der Branche konnten jedoch damit rechnen, dass Banken einsprangen und bei der Kapitalmobilisierung zumindest durch Kredite halfen. Der Weg zum Kapitalmarkt blieb aufgrund der herrschenden Bestimmungen der Kriegswirtschaft auch ihnen vielfach versperrt. Zum Beispiel lässt sich beim Norddeutschen Lloyd in der Gestaltung des Bankverkehrs zum Beispiel während des Ersten Weltkriegs keine Ausdünnung der Kontakte zu Finanzintermediäre feststellen, eher eine steigende Inanspruchnahme von Krediten. Wie viele andere Schifffahrtsgesellschaften hoffte auch die Bremer Reederei darauf, dass die steigende Verschuldung nach Kriegsende und einem <Siegfrieden> durch die Reichsregierung großzügig <kompensiert> würde, das heißt umfangreiche Mittel zum Neuaufbau und der Modernisierung der Flotte zur Verfügung stehen würden. Wie sich bei Kriegsende herausstellte, war dies eine gravierende Fehleinschätzung, zudem eine der Ursachen für die Probleme der Reedereien nach dem Friedensschluss.¹⁸

¹⁶ Rübner (2005), S. 61 f.; Wixforth (2014c), S. 158-161.

¹⁷ Wixforth (2018), S. 373-380; Schwarzrock (2013); ferner als zeitgenössische Einschätzung zur Lage der Schifffahrt Heineken (1918).

¹⁸ Wixforth (2018), S. 373-380; Schwarzrock (2013), S. 421-427; ferner zu den ersten Verhandlungen zwischen der Reichsregierung auf der einen sowie den Interessenvertretern der Schifffahrt auf der anderen Seite, die ihren Niederschlag im <Gesetz betreffend den Wiederaufbau der Handelsflotte> vom 7. November 1917 fanden, und zur Rolle Albert Ballins als Scharnier zwischen Wirtschaft und Politik Ritter (1997), S. 155-160; vgl. auch Witthöft (1973), S. 60 f.

4. Die Gründung von Schiffshypothekenbanken

Die großen Reedereien konnten bei Kriegsende trotz Finanzierungsproblemen weiterhin auf ihre bewährten Bankverbindungen rekurrieren, für die kleineren und mittleren Betriebe galt dies nicht. Gerade sie litten immens unter den Verwerfungen, die der Krieg für die maritime Wirtschaft mit sich brachte. Folgerichtig ertönten gerade von ihrer Seite immer lauter die Rufe, alternative Finanzintermediäre ins Leben zu rufen. Der Blick richtete sich dabei abermals und intensiv auf die Schiffshypothekenbanken. In dem in den Niederlanden praktizierten Geschäftsmodell sah eine Reihe von Reedern die Möglichkeit, auch in Deutschland Alternativen zu den bisher gängigen Wegen der Finanzierung von Schiffsneubauten zu schaffen. Die Schiffshypothekenbanken sollten auch in Deutschland – wie in den Niederlanden – ihr operatives Geschäft vor allem darauf konzentrieren, Reedereien und privaten Schiffseignern langfristig Kapital gegen Verpfändung von Schiffsraum oder ganzen Schiffen zur Verfügung zu stellen. Dies heißt sie sollten sich Pfandrechte an Schiffsraum oder Schiffen einräumen lassen. Diese Pfandrechte sollten einerseits als Sicherheit für die Gewährung von Krediten dienen, andererseits die Grundlage dafür bilden, Pfandbriefe zu emittieren und diese beim «Publikum» abzusetzen. Auf diese Weise konnten sich auch die Schiffshypothekenbanken refinanzieren, zugleich sollten sie Möglichkeiten der Pfandbriefemission auf dem Kapitalmarkt nutzen.¹⁹

Im Wesentlichen sollte damit das gleiche Prinzip angewandt werden, wie es bereits von den landwirtschaftlichen Hypothekenbanken praktiziert wurde. Erstaunlich ist, dass es eine gewisse Zeit brauchte, bis dieses Geschäftsmodell in Deutschland adaptiert wurde. In den Krisenjahren des Ersten Weltkriegs fielen offenbar die Bedenken fort, das Geschäftsmodell der Pfandbriefbanken auch in Deutschland zu erweitern. Möglich ist auch, dass sich der Geschäftserfolg der Schiffshypothekenbanken in den Niederlanden immer weniger übersehen ließ, sodass man ihnen in Deutschland nicht kampflos diese Sparte des Geschäfts mit der Schifffahrt überlassen wollte. Nach Verabschiedung des Hindenburgprogramms und der Intensivierung der Kriegswirtschaft²⁰ war man auch in der deutschen maritimen Wirtschaft zunehmend entschlossen, diese Finanzinnovation aus den Niederlanden zu importieren und sie bei den Reedereien an Nord- und Ostsee einzuführen.

¹⁹ Vgl. zum bis heute praktizierten Geschäftsmodell der Schiffshypothekenbanken [o. V.] 1969, S. 1555 f.

²⁰ Vgl. zu den Schritten, die zur Initiierung des sogenannten Hindenburgprogramms führten, Roth (1997), S. 29-39; Feldman (1985), S. 242-283. – Eine ausführliche Darstellung zu den Maßnahmen und Folgen des Hindenburgprogramms ist an dieser Stelle nicht möglich.

4.1 Die Gründung der Deutschen Schiffsbeleihungs-Bank

Im Sommer 1916 ergriffen einige Reeder aus Hamburg die Initiative und lancierten den Plan, auch in Deutschland eine Bank mit einem ähnlichen Geschäftsmodell ins Leben zu rufen. Einer der Initiatoren war der Hamburger Reeder Alfred Taggesell. In einem Brief an die Reichsregierung in Berlin beschrieb er ein bedrohliches Szenario, sollten den Reedereien keine Mittel zur Verfügung gestellt werden, um ihre erhebliche Verluste an Tonnage infolge Kriegseinwirkungen durch den Bau neuer Schiffe wieder ausgleichen zu können: *«Die großen Einbußen, welche die deutschen Reedereien seit Ausbruch des Kriegs erlitten und vielleicht noch zu erleiden haben werden, wie die Verluste an Schiffsräumen, die der Krieg auch den uns zur Zeit feindlichen Nationen, damit also der gesamten Reederei der Welt zugefügt hat, lassen es jetzt aber geradezu geboten erscheinen, Mittel und Wege zu finden, die deutschen Reedereien zwecks Ankaufs alter, gebrauchter respektive Baues neuer Schiffsräume zum Ersatz der durch den Krieg verloren gegangenen Tonnage nach Kräften zu unterstützen und die Gründung neuer Reedereien tunlichst zu erleichtern».*²¹

Taggesell und seine Mitstreiter begrüßten zwar die Zusage der Reichsregierung und des Reichstags, die deutschen Reedereien nach Kriegsende großzügig für erlittene Verluste zu entschädigen und ihnen ausreichende Finanzhilfen zum Wiederaufbau der Flotte zur Verfügung zu stellen, doch hielten sie die bisher abgegebenen vagen Versprechungen für nicht ausreichend. Sowohl aus ordnungspolitischen als auch aus strukturpolitischen Gründen forderten sie die Schaffung zusätzlicher Finanzinstitutionen. Zum einen wollten die Reedereien nicht als Bittsteller auftreten, die bei Regierungsbehörden Anträge auf Finanzhilfen nach einem komplizierten Genehmigungsverfahren zu stellen hatten. Zum anderen sahen sie die Gefahr, dass durch mögliche Zahlungen nur bereits entstandene Verluste kompensiert würden. Die Gründung neuer Betriebe, sowohl in der Schifffahrt als auch im Schiffbau, würde dadurch keineswegs erleichtert. Dies sei aber notwendig, um die großen Verluste an Tonnage in kurzer Zeit zu ersetzen. Die Hamburger Reeder forderten daher, eine Bank nach dem Muster bereits in den Niederlanden bestehender Institute zu errichten, die Pfandbriefe emittieren und diese beim <Privat-Kapitalisten-Publikum> platzieren sollten. Auf diese Weise, so ihre Vorstellung, ließe sich auch privates Kapital für den Wiederaufbau der Handelsflotte mobilisieren.²²

²¹ StAH, Akte 111-13688, Schreiben des Reeders Alfred Taggesell in der Firma Taggesell, Duncker & Co. aus Hamburg an den Staatsminister des Inneren Karl Helfferich vom 29. August 1915.

²² StAH, Akte 111-13688, Schreiben des Reeders Alfred Taggesell in der Firma Taggesell, Duncker & Co. aus Hamburg an den Staatsminister des Inneren Karl Helfferich vom 29. August 1915.

Die zuständigen Regierungsstellen in Berlin zeigten sich von dieser Initiative nur wenig begeistert. Einerseits unterstützte man den Plan, bestand damit doch die Aussicht, das Reich von voluminösen Kompensationszahlungen zu entlasten, andererseits weigerte man sich, irgendwelche Garantien für Projekte privater Investoren abzugeben.²³ Die Hamburger Reeder sahen sich daher veranlasst, nach Unterstützung für ihr Vorhaben zu suchen und fanden diese bei der Commerz- und Disconto-Bank.²⁴ Diese hatte sich schon in einigen Fällen bereitgefunden, an Reedereien Kredite gegen hypothekarische Sicherung zu vergeben. Diese Geschäftspraxis war ihr also nicht fremd. Zudem sah sie die Notwendigkeit, diese Geschäftssparte auszubauen, da sonst die Gefahr bestand, dass deutsche Unternehmen der maritimen Wirtschaft in Abhängigkeit von ausländischen, vor allem niederländischen Banken geraten könnten.²⁵

Daher begannen die Entscheidungsträger des Instituts damit, konkrete Pläne für die Gründung einer Schiffs-Hypothekenbank zu erarbeiten. Diese sollte mit einem Kapital von maximal fünf Millionen Mark ausgestattet werden und die Genehmigung erhalten, bis zum zehnfachen Betrag des Eigenkapitals Hypothekenbriefe (Pfandbriefe) auszugeben, sodass ihr ein Kapital von 50 Millionen Mark zur Verfügung stand. Sollte ein Reeder einen Kredit in Anspruch nehmen, so hatte er diesen durch eine Sicherungsübereignung auf die ihm zur Verfügung stehende Tonnage abzudecken. Die Schiffs-Hypothekenbank sollte jedoch verpflichtet werden, an einen Reeder nur Kredite in Höhe von maximal 60 Prozent des Wertes seiner Schiffe zu vergeben. Um die Pfandbriefe der Schiffs-Hypothekenbank besser beim Publikum zu platzieren, sollten diese durch staatliche Institutionen garantiert werden.²⁶

Trotz des Appells zur Eile und der Unterstützung des Projekts sowohl durch den gesamten Vorstand und Aufsichtsrat der Commerz- und Disconto-Bank sowie durch prominente Privatbankiers wie Max Warburg dauerte es mehr als ein Jahr, bis sich die Gründung einer Schiffs-Hypothekenbank konkretisierte. Erst Ende November 1917 trafen sich in Berlin Beamte des Reichswirtschaftsamts, des Reichsschatzamts, des Reichs-Marineamts, verschiedener preußischer Ministerien sowie die Interessenvertreter der maritimen Wirtschaft, um intensiv über die Errichtung einer solchen Bank zu beraten. Dabei ließ sich kein Konsens herstellen, ob das Geschäfts-

²³ StAH, Akte 111-13688, Schreiben Taggesells an Helfferich vom 7. Oktober 1916.

²⁴ StAH, Akte 111-13688, Schreiben der Commerz- und Disconto-Bank an den Hamburger Senat vom 13. November 1916; ferner zentral zur Entwicklung der Commerz- und Disconto-Bank in dieser Zeit Krause (2005); vgl. zum Führungspersonal der Commerz- und Disconto-Bank in dieser Zeit und zu dessen Vernetzung mit den Entscheidungsträgern aus der maritimen Wirtschaft Schlütz (2016).

²⁵ StAH, Akte 111-13688, Schreiben der Commerz- und Disconto-Bank an den Hamburger Senat vom 13. November 1916.

²⁶ StAH, Akte 111-13688, Schreiben der Commerz- und Disconto-Bank an den Hamburger Senat vom 13. November 1916.

modell eines solchen Instituts per Reichsgesetz zu regeln sei und welche Behörden dafür die Genehmigung erteilen dürften. Da die Mehrheit der Teilnehmer bei den Beratungen die Notwendigkeit erkannte, die Kreditversorgung der mittleren und kleineren Reedereien schnell zu verbessern, wurde den Ländern das Recht zugesprochen, die notwendigen Schritte einzuleiten. Hier waren es erneut Mitglieder des Hamburger Unternehmertums, welche darauf drängten, die notwendigen Schritte in die Tat umzusetzen. Die Entscheidungsträger aus dem Vorstand und dem Aufsichtsrat der Commerz- und Disconto-Bank ließen daher im Frühjahr 1918 eine Satzung für das neue Institut ausarbeiten und dessen Gründung vorantreiben. Im April erteilte der Hamburger Senat die Genehmigung für die Satzung und die Eintragung der Bank in das Handelsregister.²⁷

Diese sollte unter dem Namen «Deutsche Schiffsbeleihungs-Bank AG» drei wesentliche Geschäftsziele verfolgen: (1.) die Gewährung von Darlehen gegen die Bestellung von Pfandrechten an deutschen Seeschiffen und Flussfahrzeugen; (2.) die Ausgabe von Schuldverschreibungen (Schiffspfandbriefen) gegen Deckung der Darlehensforderungen der vorgedachten Art; (3.) die Vermittlung von Darlehen gegen die Bestellung von Pfandrechten und die Verwaltung solcher Darlehen für Dritte. Das Kapital der Deutschen Schiffsbeleihungs-Bank wurde zunächst auf zehn Millionen Mark festgesetzt, der Vorstand sollte aus mindestens zwei und der Aufsichtsrat aus mindestens sieben Personen bestehen.²⁸ Eine wesentliche Einschränkung mussten die Initiatoren des Projekts akzeptieren. Die endgültige Besetzung der Unternehmensgremien sollte erst nach einem «Friedensschluss» erfolgen, ebenso die Ausarbeitung einer Geschäftsordnung. Bis dahin sollte die Deutsche Schiffsbeleihungs-Bank ihr operatives Geschäft unter der Kontrolle eines staatlichen Kommissars durchführen, der vom Hamburger Senat einzusetzen war.²⁹

Dennoch stieß die neue Bank mit ihrem Geschäftsmodell schnell auf positive Resonanz. An ihrem Kapital beteiligte sich eine Reihe namhafter Banken und Privatbankiers, darunter die Commerz- und Disconto-Bank, die Norddeutsche Bank, die Vereinsbank, die Oldenburgische Landesbank und das Privatbankhaus M. M. Warburg & Co., aber auch Reeder und Inhaber von Handelshäusern. Der Kreis der Kapitaleigner bestimmte auch die Corporate Governance der Schiffsbeleihungs-Bank. Den Vorstand der neuen Bank bildeten zunächst Wilhelm Grünhage und Ernst Lincke, beide Direktoren der Commerz- und Disconto-Bank, sowie Paul Strumberg, Direktor der in Hamburg domizilierenden Vereinsbank.³⁰

²⁷ StAH, Akte 111-13688, Auszug aus dem Protokoll des Hamburger Senats vom 5. April 1918.

²⁸ StAH, Akte 111-13688, Satzung der Deutschen Schiffsbeleihungs-Bank, Hamburg in der Fassung vom April 1918.

²⁹ StAH, Akte 111-13688, Auszug aus dem Protokoll des Hamburger Senats vom 5. April 1918.

³⁰ Deutsche Schiffsbeleihungs-Bank AG in Hamburg, Geschäftsbericht 1918.

Ähnlich war auch die Verteilung der Aufsichtsratsmitglieder: Im insgesamt 14-köpfigen Gremium saßen acht Repräsentanten der Hamburger Wirtschaft, darunter allein sechs Direktoren der an der Gründung beteiligten Banken, konkret der Commerzbank, der Norddeutschen Bank, der Vereinsbank und des Bankhauses M. M. Warburg. Die anderen Mitglieder des Gremiums waren in der Regel ebenfalls Bankdirektoren, etwa Max tom Diek von der Oldenburgischen Landesbank, Wilhelm Dreyfus vom gleichnamigen Privatbankhaus in Frankfurt, Johann Heinrich von Stein vom Bankhaus J. H. Stein in Köln sowie Moritz Schultze von der Mitteldeutschen Creditbank in Magdeburg, die eine enge Kooperation mit der Commerz- und Disconto-Bank eingegangen war. Erstaunlicherweise gehörte auch August Strube dem Gremium an, der zu dieser Zeit noch Direktor der Deutschen Nationalbank in Bremen war, einer der Konkurrenten der Commerz- und Disconto-Bank im Industriefinanzierungsgeschäft.³¹

4.2 Die ersten Geschäftsjahre

Mit der Entwicklung des operativen Geschäft zeigte sich der Vorstand des neuen Instituts in den Anfangsjahren nicht ganz zufrieden. Er machte dafür weniger das Geschäftsmodell verantwortlich, sondern vor allem die politischen Verhältnisse nach Kriegsende. Im ersten Geschäftsbericht des Instituts verlautbarte er daher: *«Die Erwartungen, die bei der Gründung unserer Gesellschaft mit Bezug auf die deutsche Schifffahrt nach Friedensschluss und damit für die Tätigkeit unseres Unternehmens gehegt wurden, sind durch den für Deutschland unglücklichen Verlauf des Krieges vorerst leider in Frage gestellt worden. [...] Der Verlauf der Waffenstillstandsverhandlungen hat die Hoffnung auf Wiedereröffnung der Seeschifffahrt leider immer wieder in die Ferne gerückt. Umso dringender muß deshalb gefordert werden, dass seitens der Regierung alles geschieht, um die sofortige Aufhebung der Blockade zu erwirken. [...] Ob und wann wir die Beleihung speziell von Seeschiffen in normalem Umfang werden aufnehmen können, lässt sich heute noch nicht übersehen.»*³²

Angesichts dieser Verhältnisse konzentrierte die Deutsche Schiffsbeleihungs-Bank ihr operatives Geschäft in der ersten Zeit nach ihrer Gründung vor allem auf Firmen, die in der Küsten- und Flussschifffahrt engagiert waren, weniger auf Hochseeredereien, obwohl gerade hier der Kapitalbedarf besonders groß war. Aus dieser Sicht lässt sich die Einschätzung nachvollziehen, die Deutsche Schiffsbeleihungs-Bank habe ihr eigentliches Geschäftsziel in der ersten Zeit verfehlt.

³¹ Deutsche Schiffsbeleihungs-Bank AG in Hamburg, Geschäftsbericht 1918.

³² Deutsche Schiffsbeleihungs-Bank AG in Hamburg, Geschäftsbericht 1918.

Insgesamt konnte das Institut in seinem ersten Geschäftsjahr 17 Schiffe der Küstenschifffahrt finanzieren, zudem ein Schiff der Flussschifffahrt. Zum 31. Dezember 1918 bilanzierte das Institut ein Kreditvolumen von 3,51 Millionen Mark, was sicherlich noch bescheiden war. Angesichts dieser Entwicklung sah der Vorstand davon ab, sich neue Mittel über die Emission von Pfandbriefen auf dem Kapitalmarkt zu beschaffen. Immerhin war er bereit, eine Dividende von drei Prozent an die Anteilseigner zu verteilen. Angesichts des noch eher geringen Geschäftsumfangs verzichtete der Vorstand allerdings darauf, eigene Geschäftsräume anzumieten, sondern beschloss, Räume im Geschäftshaus der Commerz- und Disconto-Bank in Hamburg zu beziehen.³³

Auch in ihrem zweiten Geschäftsjahr hatte die Deutsche Schiffsbeleihungs-Bank mit den schwierigen wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen nach Kriegsende zu kämpfen. Außer der Unsicherheit, ob deutsche Reedereien wieder eine Handelsflotte aufbauen könnten und, wenn ja, in welchem Umfang, machte der Vorstand erneut den Attentismus in der deutschen Politik für das schleppende Geschäft seines Instituts verantwortlich. In seinem Geschäftsbericht merkte er deshalb an: *«Auch in unserem zweiten Geschäftsjahr hatten wir unter dem politischen und wirtschaftlichen Drucke, der auf Deutschland lastet, sehr zu leiden. [...] Nachdem im neuen Jahr der Friedensvertrag den endgültigen Verlust der deutschen Handelsflotte gebracht und die Werften gebunden hat, ihre Tätigkeit zum Teil für mehrere Jahre in den Dienst der Entente zu stellen, ist an einen kräftigen Wiederaufbau unserer Handelsflotte vorab nicht zu denken.»*³⁴

Immerhin konnte die neue Bank ein zunehmendes Geschäft bei der Beleihung von Seeschiffen vermelden, da es im Jahr 1919 Darlehen für insgesamt 59 Einheiten zur Verfügung gestellt hatte, zudem den Bau von sechs Flussschiffen kreditierte. Das Kreditvolumen war demnach auf 8,1 Millionen Mark gestiegen, wobei sich die Schiffsbeleihungs-Bank bei elf Seeschiffen und drei Flussschiffen umfangreiche Pfandrechte hatte einräumen lassen. Angesichts der Zunahme im operativen Geschäft entschloss sich der Vorstand zudem, zum ersten Mal mit 4,5 Prozent verzinsliche Pfandbriefe zu emittieren, die nach seinen Worten auf dem Kapitalmarkt *«glatten Absatz»* fanden.³⁵ Dennoch mahnte er bei der Formulierung neuer geschäftspolitischer Ziele zur Vorsicht. Bei einem auf 16 Millionen Mark gestiegenen Geschäftsumfang und einem Gewinn von vergleichsweise bescheidenen 117.600 Mark hielt er es jedoch für möglich, für 1919 eine Dividende von fünf Prozent an die Aktionäre zu verteilen.³⁶

³³ Deutsche Schiffsbeleihungs-Bank AG in Hamburg, Geschäftsbericht 1918; vgl. ferner Krause (2005), S. 184 f.

³⁴ Deutsche Schiffsbeleihungs-Bank AG in Hamburg, Geschäftsbericht 1919.

³⁵ Deutsche Schiffsbeleihungs-Bank AG in Hamburg, Geschäftsbericht 1919.

³⁶ Deutsche Schiffsbeleihungs-Bank AG in Hamburg, Geschäftsbericht 1919.

Zu Beginn der 1920er-Jahre schien das Geschäftsmodell der Deutschen Schiffsbeleihungs-Bank endlich zu greifen. Zwar beklagte der Vorstand weiterhin die schwierigen politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, monierte zudem die seiner Ansicht nach zu geringe Summe, welche die Reichsregierung deutschen Reedereien auf der Grundlage des Reedereiabfindungsvertrags vom Februar 1921 zum Wiederaufbau ihrer Flotte zur Verfügung stellen wollte, sah aber eine Belebung des Fracht- und Personenverkehrs sowie eine dadurch bei vielen Schifffahrtsgesellschaften hervorgerufene zunehmende Investitionsneigung.³⁷ Dies wirkte sich auch auf das operative Geschäft der Deutschen Schiffsbeleihungs-Bank aus. Das Institut konnte die Summe der verauslagten Kredite auf 16,1 Millionen Mark nahezu verdoppeln. Gegen Verpfändung von Tonnage bei 81 Seeschiffen und 80 Flussschiffen waren diese Kredite gewährt worden. Folgerichtig emittierte das Institut eine weitere Tranche an Pfandbriefen in Höhe von zehn Millionen Mark, von denen die Hälfte dem «Publikum» zur Zeichnung angeboten und auch schnell nachgefragt wurde.³⁸

Trotz einer auf 24,1 Millionen Mark angewachsenen Bilanzsumme, eines deutlich erhöhten Reingewinns und einer auf sieben Prozent angehobenen Dividende sowie der steigenden Nachfrage nach hypothekarisch gesicherten Krediten sah der Vorstand der Deutschen Schiffsbeleihungs-Bank für die Zukunft Risiken. Die Belebung in der maritimen Wirtschaft, vor allem in der Schifffahrt, veranlasste seiner Meinung nach Investoren, sich hier zu engagieren, die in der Branche fachfremd waren und daher auch riskante Projekte vorschlugen. Um die Gefahr von Fehlallokationen von Kapital und des «Einfrierens» von Geldern zu vermeiden, war nun eine akribische und daher auch personalintensive Prüfung der einzelnen Kreditanträge erforderlich. Dennoch musste der Vorstand des Instituts 1920 zum ersten Mal die Erfahrung machen, dass Schiffe, die er beliehen hatte, entweder durch Havarien verloren gegangen waren oder infolge einer unzureichenden Finanzierung nicht zu Ende gebaut wurden, sodass die hier verauslagten Kredite abzuschreiben waren. Den positiven Gesamteindruck für das Geschäftsjahr konnte dies aber nicht wesentlich trüben. Der Vorstand ging inzwischen davon aus, dass sich sein Institut zu einer wichtigen Adresse für die Schiffsfinanzierung etabliert hatte, sodass in Zukunft mit einer weiteren Ausdehnung der Geschäftstätigkeit zu rechnen sei. Das Modell, hypothekarisch gesicherte Kredite auf Schiffe zu vergeben und sich durch die Emission von Pfandbriefen zu refinanzieren,

³⁷ Zum Reedereiabfindungsvertrag (Reedereiabfindungsgesetz) siehe Dokument Nr. 187, Kabinettsitzung vom 2. März 1921, Tagesordnungspunkt 3, Reedereiabfindungsgesetz, in: Wulf (1971); Dokument Nr. 373, Kabinettsitzung vom 12. September 1922, in: Schulze-Bidlingmaier (1973). Auf die Einzelheiten zu diesem Gesetz ist an dieser Stelle ebenso wenig einzugehen wie auf die Frage, ob dessen Bestimmungen für einen Wiederaufbau der Flotte ausreichend waren. Vgl. Rübner (2005), S. 78–81; Wixforth (2018), S. 383 f.

³⁸ Deutsche Schiffsbeleihungs-Bank AG in Hamburg, Geschäftsbericht 1920.

war scheinbar nun auch in Deutschland angekommen.³⁹ Dafür spricht auch, dass kurze Zeit nach Gründung der Deutschen Schiffsbeleihungs-Bank in Bremen und Berlin ein zweites Institut mit dem gleichen Geschäftsmodell ins Leben gerufen wurde: die Deutsche Schiffspfandbriefbank. Über ihre Geschäftstätigkeit liegen jedoch kaum Informationen vor, sodass nur schwer abzuschätzen ist, ob es sich ähnlich erfolgreich auf den Märkten behaupten konnte wie ihre Konkurrentin aus Hamburg.⁴⁰

5. Fazit und Ausblick

Auch wenn die Rahmenbedingungen für die beiden Schiffshypothekenbanken während der galoppierenden und der Hyperinflation wieder schwieriger wurden, da eine valide Kalkulationsbasis für die Bewertung von Schiffstonnage und die Bemessung von Krediten geradezu unmöglich wurde, so konnten die beiden Institute nach der Stabilisierung der Mark im Frühjahr für sich in Anspruch nehmen, ein unverzichtbarer Bestandteil für die Schiffsfinanzierung in Deutschland geworden zu sein. Vor allem für mittlere und kleinere Reedereien hatte sich ihr Geschäftsmodell bewährt. Dies zeigte sich nicht nur während der Weltwirtschaftskrise, sondern auch während des Nationalsozialismus. Angesichts der Schwerpunktsetzung im Ausbau der maritimen Wirtschaft vor dem Hintergrund einer zunehmenden Rüstungsproduktion litten vor allem die kleineren Betrieben erneut unter einem empfindlichen Kapitalmangel, der sich nur durch den Rückgriff auf die Mittel der Schiffshypothekenbanken zum Teil beheben ließ.

Das Prinzip, Schiffahrtsgesellschaften Kapital gegen die Verpfändung von Schiffsraum zur Verfügung zu stellen und sich dabei durch die Emission von Pfandbriefen auf dem Kapitalmarkt zu refinanzieren, funktionierte in Deutschland fast 100 Jahre. Anzumerken bleibt allerdings, dass die Gründung dieser neuen Finanzintermediäre in erster Linie als eine Folge von Problemen in der Unternehmensfinanzierung zu interpretieren ist, die am Ende des Ersten Weltkriegs bei mittleren und kleineren Reedereien zu beobachten war. Diese spezifische Melange an Schwierigkeiten sorgte dafür, dass das Geschäftsmodell eines Finanzintermediärs, das in den Niederlanden bereits erfolg-

³⁹ Deutsche Schiffsbeleihungs-Bank AG in Hamburg, Geschäftsbericht 1920.

⁴⁰ Quellen zur Geschichte der Deutschen Schiffspfandbriefbank scheinen kaum vorhanden zu sein. Im Staatsarchiv Bremen existieren nur wenige Akten zur Entwicklung des Instituts, die zudem alle aus der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg stammen. Unter Umständen lassen sich noch neue Quellen im Rahmen eines vom Deutschen Schiffahrtsmuseum initiierten Rechercheprojekts auffinden.

reich praktiziert wurde, sich nun erfolgreich in Deutschland implementieren ließ. Daher waren es weniger die Entwicklungen auf dem Finanzmarkt selber, die die Errichtung von Schiffshypothekenbanken evozierten, sondern bestimmte wirtschaftliche Rahmenbedingungen in einer politischen Krisensituation.

Dass das Geschäftsmodell der Schiffshypothekenbanken seitdem erfolgreich war und in der Kreditwirtschaft auf Akzeptanz stieß, lässt sich auch daran ablesen, dass auf Initiative der Deutschen Bank und der Dresdner Bank weitere Schiffshypothekenbanken entstanden. Offenbar wollte die beiden Banken nicht das Feld der Commerzbank alleine überlassen. Bis in die 1980er-Jahre hinein bestanden in der Kreditwirtschaft der Bundesrepublik fünf Finanzintermediäre diesen Typs. Erst die Folgen der letzten Finanzkrise, mehr noch die letzten Krisen in der Schifffahrt und im Welthandel, ließen auch die Schiffshypothekenbanken und ihr Geschäftsmodell in die Kritik geraten. Ist ihre Tätigkeit daher nicht mehr zeitgemäß? Eine Antwort auf diese Frage fällt schwer. Wie so oft in den letzten Jahren wird die Rolle und die Funktion von Akteuren auf den Finanzmärkten hinterfragt, die dort über lange Zeit hinweg erfolgreich waren. Eine Bestandsgarantie kann niemand aussprechen, doch sollte man vorsichtig sein, vorschnell ein negatives Urteil über diese Akteure zu fällen. Lange Zeit waren sie Garanten für einen außerordentlich leistungsfähigen Finanzmarkt in Deutschland. Die Schiffshypothekenbanken gehören sicherlich dazu, allen Verwerfungen in der internationalen Finanzwelt der letzten Jahre zum Trotz.

Anhang

Quellen und Literatur

Ungedruckte Quellen

Staatsarchiv Bremen (StABr)
7,2121 – Bremer Vulkan, Werft

Staatsarchiv Hamburg (StAH)
111 – Senatskollegium

Gedruckte Quellen und Literatur

- Berghoff, Hartmut / Ziegler, Dieter (Hrsg.) (1995): Pionier und Nachzügler. Vergleichende Studien zur Geschichte Großbritanniens und Deutschlands im Zeitalter der Industrialisierung. Festschrift für Sidney Pollard zum 70. Geburtstag, Bochum 1995.
- Blömer, Maria (1990): Die Entwicklung des Agrarkredits in der preußischen Provinz Westfalen im 19. Jahrhundert, Frankfurt am Main.
- Burhop, Carsten (2004): Die Kreditbanken in der Gründerzeit, Stuttgart.
- Burhop, Carsten (2014): Die Gründung der Commerz- und Disconto-Bank 1870. Aktienbanken als Pfeiler des Universalbanksystems, in: Lindenlaub / Burhop / Scholtyseck (2014), S. 155-165.
- Dahlem, Markus A. (2009): Die Professionalisierung des Bankbetriebs. Studien zur institutionellen Struktur deutscher Banken im Kaiserreich 1871-1914, Essen.
- Deutsche Schiffsbeleihungs-Bank AG in Hamburg (1918-29), Geschäftsberichte 1918-20.
- Donaubauer, Klaus A. (1988): Privatbankiers und Bankenkonzentration in Deutschland von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis 1932, Frankfurt am Main.
- Feldman, Gerald D. (1985): Armee, Industrie und Arbeiterschaft in Deutschland 1914 bis 1918, Berlin / Bonn.
- Gothe, Christiane (Hrsg.) (2014): Immer an der Seite der Bauern – die Geschichte der Rentenbank, München / Zürich.
- Hartmann-Wendels, Thomas (2014): Das Hypothekengesetz von 1899. Regelungen mit Benchmark-Charakter, in: Lindenlaub / Burhop / Scholtyseck (2014), S. 200-215.
- Heineken, Philipp (1918): Die deutsche Handelsschifffahrt im Weltkrieg unter besonderer Berücksichtigung des Norddeutschen Lloyds, in: Norddeutscher Lloyd Bremen, Jahrbuch 1916/17, S. 203-222.
- Kennedy, William H. (1995): Die Rezeption des deutschen Bankensystems in England – Vom belächelten Unsinn zum Vorbild, in: Berghoff / Ziegler (1995), S. 97-117.
- Köhler, Ingo (2005): Zwischen wirtschaftlicher Marginalisierung und politischer Verdrängung: Die Privatbanken in Deutschland 1929-1935, in: Köhler / Eigner (2005), S. 103-133.
- Köhler, Ingo / Eigner, Peter (Hrsg.) (2005): Privatbankiers in Mitteleuropa zwischen den Weltkriegen (Geld und Kapital 7), Stuttgart.
- Krause, Detlef (2005): Die Commerz- und Disconto-Bank 1870-1920/23. Bankgeschichte als Systemgeschichte, Stuttgart.
- Lindenlaub, Dieter / Burhop, Carsten / Scholtyseck, Joachim (Hrsg.) (2014): Schlüsselereignisse der deutschen Bankengeschichte, Stuttgart.
- Mertelsmann, Olaf (1999): Zwischen Krieg und Inflation, Die Hamburger Werft Blohm & Voss, München.
- Müller, Gerd / Löffelholz, Josef (Hrsg.) (1969): Banklexikon. Handwörterbuch für das Bank- und Sparkassenwesen, Wiesbaden.
- [o. V.] (1969): Schiffshypothekenbanken und Schiffspfandbriefbanken in: Müller / Löffelholz (1969), S. 1555 f.
- Pfnür, Elke (2014): Die Einführung des Pfandbriefsystems in Bayern 1864. Ein Produkt wird kapitalmarktfähig, in: Lindenlaub / Burhop / Scholtyseck (2014), S. 136-154.
- Pohl, Manfred (1986): Entstehung und Entwicklung des Universalbanksystems. Konzentration und Krise als wichtige Faktoren, Frankfurt am Main.

- Pohl, Manfred / Raab-Rebentisch, Angelika (1998): Die Deutsche Bank in Bremen 1871-1996, München.
- Pollard, Sidney / Ziegler, Dieter (Hrsg.) (1992): Markt, Staat, Planung. Historische Erfahrungen mit Regulierungs- und Deregulierungsversuchen in der der Wirtschaft, St. Katharinen.
- Der Privatbankier. Nischenstrategien in Geschichte und Gegenwart (2003). 14. Wissenschaftliches Kolloquium am 29. November 2001 im Städelschen Kunstinstitut und Städtische Galerie, Frankfurt am Main, auf Einladung der Gontard & MetallBank AG, Stuttgart.
- Rasch, Manfred (2003): August Thyssen – der katholische Großindustrielle der Wilhelminischen Epoche, in: Rasch / Feldman (2003), S. 13-107.
- Rasch, Manfred / Feldman, Gerald D. (Hrsg.) (2003): August Thyssen und Hugo Stinnes – ein Briefwechsel 1898-1922, München.
- Reitmayer, Morten (2003): Der Strukturwandel im Bankwesen und seine Folgen für die Geschäftstätigkeit der Privatbankiers im Deutschen Reich bis 1914, in: Privatbankier (2003), S. 11-26.
- Ritter, Gerhard A. (1997): Albert Ballin, die HAPAG und das Verhältnis von Wirtschaft und Politik im Kaiserreich und in den ersten Jahren der Weimarer Republik, in: Zeitschrift für Unternehmensgeschichte, 42 (1997), S. 137-162.
- Roth, Regina (1997): Staat und Wirtschaft im Ersten Weltkrieg. Kriegsgesellschaften als kriegswirtschaftliche Steuerungsinstrumente, Berlin.
- Rübner, Hartmut (2005): Konzentration und Krise der deutschen Schifffahrt. Maritime Wirtschaft und Politik im Kaiserreich, in der Weimarer Republik und im Nationalsozialismus, Bremen.
- Schanetzky, Tim (2018): After the Gold Rush. Ursprünge und Wirkungen der Forschungskonjunktur (Unternehmen im Nationalsozialismus), in: Zeitschrift für Unternehmensgeschichte 63 (2018), S. 7-31.
- Schlütz, Frauke (2016): *«Ein solider & gediegener Mann»*. Die Vorstandssprecher der Commerzbank, 1870-2008, Dresden.
- Schöck-Quinteros, Eva (Hrsg.) (2013): Eine Stadt im Krieg. Bremen 1914 bis 1918, Bremen.
- Schwarzrock, Imke (2013): Das Ende der Lloydseligkeit. Die Bremische Schifffahrt im Ersten Weltkrieg am Beispiel des Norddeutschen Lloyds, in: Schöck-Quinteros (2013), S. 393-429.
- Schulze-Bidlingmaier, Ingrid (Bearb.) (1973): Akten der Reichskanzlei Weimarer Republik. Die Kabinette Wirth I/II, 10. Mai 1921 bis 26. Oktober 1921, 26. Oktober 1921 bis 22. November 1922, Bd. 2: April 1922 bis November 1922, Boppard 1973.
- Sinn, Hans Werner (2009): Kasino-Kapitalismus. Wie es zur Finanzkrise kam und was jetzt zu tun ist, Berlin.
- Thamm, Imke (2006): Der Anspruch auf das Glück des Tüchtigen. Beruf, Organisation und Selbstverständnis der Bankangestellten in der Weimarer Republik, Stuttgart.
- Thiel, Reinhold (2005): Die Geschichte des Norddeutschen Lloyds, Bd. I, Bremen.
- Tilly, Richard (1992): Zur Entwicklung der deutschen Universalbanken im 19. und 20. Jahrhundert. Wachstumsmotor oder Machtkartell?, in: Pollard / Ziegler (1992), S. 128-155.
- Ulrich, Keith (1998): Aufstieg und Fall der Privatbankiers. Ihre wirtschaftliche Bedeutung von 1918 bis 1938, Frankfurt am Main.
- Verband deutscher Pfandbriefbanken (vdp) (2016): Stammbaum der operativen vdp-Mitgliedsinstitute Dokumentation und grafische Darstellung der Rechtsvorgänger, Stand Juni 2016 ([https://www.pfandbrief.de/cms/_internet.nsf/0/OA0FB8E95DF5D164C12581CC003D27FD/\\$FILE/Stammbaum%20vdp-Mitglieder.pdf?OpenElement](https://www.pfandbrief.de/cms/_internet.nsf/0/OA0FB8E95DF5D164C12581CC003D27FD/$FILE/Stammbaum%20vdp-Mitglieder.pdf?OpenElement); zuletzt abgerufen am 7. Dezember 2017).
- Wellhöner, Volker (1989): Großbanken und Großindustrie im Kaiserreich, Göttingen.
- Wiborg, Susanne / Wiborg, Klaus (1997): 1847-1997 – Unser Feld ist die Welt. 150 Jahre HAPAG-Lloyd, Hamburg.
- Witthöft, Jürgen (1973): Der Norddeutsche Lloyd, Herford.
- Wixforth, Harald (2006): *«unser lieben ältesten Tochter»* – 150 Jahre Bremer Bank. Eine Finanz- und Wirtschaftsgeschichte der Hansestadt Bremen, Bremen.
- Wixforth, Harald (2013a): Nichts gelernt? Banken in der Kritik 1931/32 und 2011/2012, in: Wixforth (2013b), S. 173-212.
- Wixforth, Harald (Hrsg.) (2013b): Finanzinstitutionen in der Theorielandschaft (Geld und Kapital 11), Stuttgart 2013.
- Wixforth, Harald (2014a): Die Errichtung der Reichsgruppe Banken 1934. Gleichschaltung, Anpassung und Mittäterschaft der Banken im NS-Regime, in: Lindenlaub / Burhop / Scholtzseck (2014), S. 283-296.
- Wixforth, Harald (2014b): Von der Revolution bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs – die deutsche Landwirtschaft in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts und nach der Jahrhundertwende, in: Gothe (2014), S. 52-82.
- Wixforth, Harald (2014c): Kooperation und Kontrolle im Schiffsbau, August Thyssen und der Bremer Vulkan 1918-1922, in: Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte 101 (2014), S. 154-179.
- Wixforth, Harald (2017): Das Universalbanksystem – ein Erfolgsmodell auf den Finanzmärkten?, in: Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte 58 (2017), S. 583-612.
- Wixforth, Harald (2018): Kriegseinsatz und Kriegsfolgen. Der Norddeutsche Lloyd im Ersten Weltkrieg und in der Nachkriegsinflation, in: Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte 105 (2018), S. 365-390.

- Wixforth, Harald (2019): Schiffsfinanzierung im Wandel – Finanzintermediäre und maritime Wirtschaft am Finanzplatz Hamburg vom Kaiserreich bis zum Ende der Weimarer Republik, in: Zeitschrift für Unternehmensgeschichte 64 (2019).
- Wulf, Peter (Bearb.) (1971): Akten der Reichskanzlei Weimarer Republik. Das Kabinett Fehrenbach, 25. Juni 1920 bis 4. Mai 1921, Boppard 1971.