

Finanzinnovation in der Schiffsfinanzierung – die Commerzbank und die Gründung der Deutschen Schiffsbeleihungs-Bank in Hamburg 1918

von Harald Wixforth

Die Kreditinstitute stehen aktuell vor den Herausforderungen der fortschreitenden Digitalisierung und müssen neue Produkte und Lösungen für ihre Kunden entwickeln. Innovationen waren aber auch schon früher gefragt. Vor hundert Jahren entstanden die ersten Schiffsbanken in Deutschland. Die Commerzbank war wesentlich an der Einführung dieser Finanzinnovation beteiligt.

Gegen Ende des Ersten Weltkriegs wurde die Kapitalmobilisierung für viele kleinere Reedereien an Nord- und Ostsee immer schwieriger. Zwar hatte die Reichsregierung angekündigt, alle Schifffahrtsgesellschaften für erlittene Kriegsverluste großzügig zu entschädigen, doch blieben konkrete Maßnahmen aus. Während die großen Unternehmen der Branche, etwa der Norddeutsche Lloyd in Bremen und die HAPAG in Hamburg, noch immer als Kunden von zahlreichen Kreditinstituten umworben wurden, hielten sich die Banken bei der Finanzierung kleinerer Firmen angesichts der ungewissen Zukunftsaussichten zurück.

Vor diesem Hintergrund beklagten viele kleinere Reedereien einen empfindlichen Kapitalmangel, der sich als Hindernis für ihr operatives Geschäft und einen möglichen Wiederaufbau der Flotte nach Kriegsende erwies. Sie forderten deshalb, auch in Deutschland Finanzintermediäre mit einem spezifischen Geschäftsmodell ins Leben zu rufen, das sich bereits in anderen europäischen Küstenstaaten, vor allem in den Niederlanden, bei der Schiffsfinanzierung bewährt hatte. Sogenannte Schiffshypothekenbanken gewährten der maritimen Wirtschaft langfristige Kredite, wobei sie das Geschäftsmodell von Pfandbriefinstituten und Hypothekenbanken und ihrer Form der Kapitalmobilisierung für andere Bereiche der Wirtschaft imitierten. Ihr operatives Geschäft basierte darauf, Reedereien langfristig Kapital gegen Verpfändung von Schiffsraum oder ganzen Schiffen zur Verfügung zu stellen.

Der Hamburger Reeder Alfred Taggesell verlangte im Sommer 1916 im Verbund mit den Inhabern einiger kleinerer Schifffahrts-



Aktie der Deutschen Schiffsbeleihungs-Bank über 1.000 RM, Mai 1936

gesellschaften von der Reichsregierung, dieses Geschäftsmodell auch in Deutschland zu ermöglichen. In Berlin zeigte man sich von der Initiative jedoch wenig begeistert. Einerseits unterstützten die Behörden in Berlin den Plan, bestand doch die Aussicht, sich von möglichen Kompensationszahlungen zu entlasten, andererseits – und dies wog schwerer – wollte man im Zuge einer zunehmend reglementierten Kriegswirtschaft privates Engagement in der Kreditwirtschaft keineswegs unkontrolliert zulassen. Die Hamburger Reeder um Taggesell sahen sich daher veranlasst, anderweitig nach Unterstützung für ihr Vorhaben zu suchen und fanden sie bei der Commerzbank. Diese unterhielt traditionell enge Beziehungen zur maritimen Wirtschaft der Hansestadt. Zudem hatte sich das Institut schon während des Krieges bereitgefunden, Kredite an Reedereien gegen hypothekarische Sicherung zu vergeben. Diese Geschäftspraxis

war also nicht fremd. Außerdem sah man im Vorstand die Gefahr, dass deutsche Unternehmen der maritimen Wirtschaft in Abhängigkeit von ausländischen Banken gerieten.

Sowohl die Commerzbank als auch Privatbankiers wie Max Warburg setzten sich für das Projekt ein. Unterstützung erhielten sie von der Handelskammer Hamburg. Dr. Otto Mathies, Geschäftsführer der Handelskammer Hamburg, votierte 1917 in einem Gutachten für die Zulassung von Schiffsbeleihungsbanken.

Dennoch kam erst Ende 1917 Bewegung in die Angelegenheit, als die Reichsregierung im Zuge einer intensivierten Kriegswirtschaft einzelnen Bundesstaaten erlaubte, schnell und unbürokratisch neue Finanzintermediäre ins Leben zu rufen. In Hamburg ergriff man daher sofort die Initiative. Der Aufsichtsrat der Commerzbank stimmte am 16. November 1917 der Mitwirkung an der Neugründung zu. Der Vorstand ließ sogleich

eine Satzung für die erste Schiffshypothekenbank der Hansestadt erarbeiten. Im Januar 1918 erteilte der Hamburger Senat seine Genehmigung für das neue Institut. Daraufhin fand am 23. Februar 1918 im Hause der Commerzbank am Ness in Hamburg die Gründung der Deutschen Schiffsbeleihungs-Bank AG mit einem Kapital von nominell 10 Millionen Mark statt. Außer der Commerzbank waren noch die Vereinsbank in Hamburg, M.M. Warburg & Co. und die Firma Nottebohm & Co. jeweils mit mindestens 1 Million Mark beteiligt. Weitere Aktien zeichneten J.H. Stein aus Köln, die Mitteldeutsche Privat-Bank aus Magdeburg, J. Dreyfus aus Frankfurt am Main, die Oldenburgische Landesbank und die Deutsche Nationalbank aus Bremen. Den ersten Vorstand bildeten Wilhelm Grünhage und Dr. Ernst Lincke von der Commerzbank zusammen mit Paul Strumberg von der Vereinsbank. Die Commerzbank stellte der Deutschen Schiffsbeleihungs-Bank auch die ersten Geschäftsräume zur Verfügung. Bereits im ersten, neunmonatigen Geschäftsjahr konnte die Deutsche Schiffsbeleihungs-Bank 17 Seeschiffe und ein Flussfahrzeug beleihen.

Das neue Institut sollte Reedern Darlehen gegen die Einräumung von Pfandrechten an Seeschiffen und Flussfahrzeugen einräumen sowie Schuldverschreibungen ausgeben, die durch Darlehensforderungen und Pfandrechte besichert waren. Eine Einschränkung mussten die Initiatoren des Projekts akzeptieren: Die endgültige Besetzung der Unternehmensgremien sollte erst nach einem „Friedensschluss“ erfolgen, ebenso die Ausarbeitung einer Geschäftsordnung – ein Zustand, der bis zum Winter 1918/19 andauerte. Bis dahin musste die Deutsche Schiffsbeleihungs-Bank ihr operatives Geschäft unter der Kontrolle eines staatlichen Kommissars durchführen, der vom Hamburger Senat bestellt worden war. Danach wurden die Entscheidungsgremien des Instituts mit prominenten Vertretern der maritimen Wirtschaft Hamburgs besetzt, ebenso mit Repräsentanten aus der Kreditwirtschaft der Hansestadt, vor allem der Commerzbank.

Weitere Gründungen folgten nach diesem Beispiel noch im gleichen Jahr. Im April 1918 entstand die Deutsche Schiffspfandbriefbank mit Sitz in Berlin und Bremen unter Mitwirkung der Dresdner Bank. In Duisburg wurde im Juni 1918 die Deutsche Schiffs-kreditbank ins Leben gerufen. Zu den Mitgründern zählte auch der Barmer Bank-Verein, der 1932 in der Commerzbank aufging.



Die Deutsche Schiffsbeleihungs-Bank wurde 1918 in der Commerzbank am Ness in Hamburg gegründet; Foto: 1920er Jahre

In den Anfangsjahren der Weimarer Republik stieß das Geschäftsmodell der Schiffsbanken angesichts der immensen Herausforderung für die Reedereien, einen großen Teil ihrer Flotte wieder aufbauen zu müssen, auf positive Resonanz. Als der Übergang von der Kriegs- auf die Friedenswirtschaft bewältigt war, wuchs der Geschäftsumfang der Deutschen Schiffsbeleihungs-Bank seit der Mitte der 1920er Jahre rasch an. Unterbrochen von der Weltwirtschaftskrise zu Beginn der 1930er Jahre erfuhr das Geschäft aufgrund der staatlich geprägten Konjunktur des NS-Regimes seit Mitte der 1930er Jahre wieder einen Aufschwung. Das Schiffsbankgesetz von 1933 erlaubte, in Anlehnung an die bisherige Praxis der Banken, nur eine Beleihung von 60 Prozent des Schiffswertes an erster Rangstelle und begrenzte die Laufzeit von Darlehen auf zwölf Jahre.

Bis 1945 vergab die Deutsche Schiffsbeleihungs-Bank Darlehen vornehmlich an Kunden der Binnen-, Küsten- und Seeschiffahrt. Nach 1945 verlagerte sich der Schwerpunkt der Tätigkeit auf die Großschiffahrt.

Die Deutsche Schiffsbeleihungs-Bank gehörte in den 1950er Jahren zu den fünf Gründungsmitgliedern der Arbeitsgemeinschaft Privater Schiffsbanken mit Sitz in Bremen. Das Ziel war, die Interessen der Schiffsbanken auf der politischen Ebene besser zu vertreten. Die Neufassung des Schiffsbankgesetzes vom 8. Mai 1963 erlaubte es, auch ausländische Schiffe wie deutsche Einheiten zu beleihen; damit nahm die Expansion auf den internationalen Märkten zu.

Im Jahr 1989 fusionierte die Deutsche Schiffsbeleihungs-Bank AG mit der Deutschen Schiffahrtbank AG aus Bremen zur Deutschen Schiffsbank AG. Das vereinigte Spezialinstitut mit einem Doppelsitz in Bremen und Hamburg wies eine Bilanzsumme von mehr als fünf Milliarden D-Mark aus.

Eigentümer waren Commerzbank und Dresdner Bank mit je 40 Prozent und die Vereins- und Westbank mit 20 Prozent. Infolge der zuletzt schwierig gewordenen Marktentwicklung ging die Deutsche Schiffsbank schließlich im Jahr 2012 in der Commerzbank auf.

Die Commerzbank kann für sich in Anspruch nehmen, bei dieser wichtigen Finanzinnovation für die Kapitalmobilisierung der maritimen Wirtschaft vor hundert Jahren eine entscheidende Vorreiterrolle übernommen zu haben.

Der Autor Dr. Harald Wixforth ist Wirtschafts- und Unternehmenshistoriker, Lehrbeauftragter an der Universität Bremen sowie Research Fellow und Senior Expert am Deutschen Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven.

Literatur

- Ernst Hieke (Hrsg.), Fünfzig Jahre Deutsche Schiffsbeleihungs-Bank Hamburg. 1918–1968. Ein Beitrag zur Geschichte des Schiffskredits (Text: Maria Möring), Hamburg 1968.
- Detlef Krause, Die Commerzbank 1870–1920/23. Bankgeschichte als Systemgeschichte, Stuttgart 2004.
- Hartmut Rübner, Konzentration und Krise der deutschen Schiffahrt. Maritime Wirtschaft und Politik im Kaiserreich, der Weimarer Republik und im Nationalsozialismus, Bremen 2005.
- Frauke Schlütz, „Ein gediegener und solider Mann.“ Die Vorstandssprecher der Commerzbank von 1870 bis 2008, Dresden 2016 (Publikationen der Eugen-Gutmann-Gesellschaft, Bd. 9).

Impressum

Herausgeber:
Eugen-Gutmann-Gesellschaft e.V.
Dr. Detlef Krause (Vorsitzender)
Moselstraße 4, 60329 Frankfurt am Main
egg@commerzbank.com
©2018