

Siebenundzwanzigster Geschäfts-Bericht

der Direction der

Deutschen Bank

für die Zeit vom

1. Januar bis 31. December 1896.



Direction

- in Berlin: **Dr. jur. G. Siemens. M. Steinthal. R. Koch. A. Gwinner. L. Roland-Lücke.**
Stellvertretend: **E. Breustedt. P. Mankiewitz.**
- in Bremen: **F. von der Heyde. E. Krug.**
Stellvertretend: **C. Corssen.**
- in Frankfurt a. M.: **W. Seefrid.**
Stellvertretend: **Hermann Maier.**
- in Hamburg: **V. Koch.**
Stellvertretend: **Rob. Wm. Bassermann. K. von Sydow.**
- in London: **G. Pietsch. G. Zwilgmeyer. M. Rapp.**
Stellvertretend: **O. Roese. H. A. Smart.**
- in München: **Carl Colin.**
Stellvertretend: **Carl Gerlach.**

Aufsichtsrath:

- Ad. vom Rath**, Rentner in Berlin, Vorsitzender.
- Wilhelm Herz**, Geh. Commerzienrath, Kaufmann in Berlin, Präsident der Aeltesten der Kaufmannschaft von Berlin, Stellvertreter.
- Anton Adelsen**, General-Consul, Banquier in Berlin.
- George Albrecht**, Consul, Kaufmann in Bremen.
- Martin Albrecht**, Kaufmann in Hamburg.
- Ernst Borsig**, Fabrikbesitzer in Berlin, im Jahre 1897 ausscheidend.
- Otto Büsing**, Geheimer Finanzrath, Senator a. D. in Schwerin i./M.
- Gustav Gebhard**, Commerzienrath und Consul, Rentner in Berlin.
- Ernst Hergersberg**, Geheimer Commerzienrath, Kaufmann in Berlin.
- Paul Jonas**, Königl. Eisenbahn-Directions-Präsident a. D. in Berlin, im Jahre 1897 ausscheidend.
- Wilhelm Kopetzky**, Commerzienrath, Banquier in Berlin, im Jahre 1897 ausscheidend.
- Herman Marcuse**, Gutsbesitzer in Walluf.
- Dr. W. Oechelhäuser**, Geh. Commerzienrath in Dessau.
- Adolf Oetling**, Kaufmann in Hamburg.
- Albrecht Percy O'Swald**, General-Consul, Kaufmann in Hamburg.
- Karl Schrader**, Eisenbahn-Director a. D. in Berlin.
- Dr. jur. Kilian von Steiner**, Geh. Commerzienrath, Stuttgart, im Jahre 1897 ausscheidend.
- Rudolph Sulzbach**, Banquier in Frankfurt a./M.
- Hermann Wallich**, Consul, Rentner in Berlin

Lokal-Ausschuss in Hamburg: **Martin Albrecht.**

Adolf Oetling.
A. P. O'Swald.

Lokal-Ausschuss in Bremen: **George Albrecht.**

G. Scholl.
Joh. Smidt.
H. J. Lackemann.

Das Jahr 1896 war ein namentlich für Deutschland gutes.

Die im Grossen und Ganzen reichliche Ernte fand zu stetig steigenden Preisen bequemen Absatz. Die Industrie war in allen Zweigen voll beschäftigt und arbeitete mit gutem Gewinn sowohl für den fortwährend zunehmenden Inlandsbedarf, als auch für das Ausland. Wenn auf einzelnen Gebieten sich Stockungen bemerklich machten, und wenn einige landwirtschaftliche Fabrikate, wie Zucker u. a. m. nicht den erwarteten Gewinn brachten, so ist der Grund nicht in der allgemeinen kommerziellen Lage, sondern in den Wirkungen einer Gesetzgebung zu suchen, welche in ihrer Tendenz zu einseitig war und es an der nöthigen Voraussicht fehlen liess.

In der Börsenbewegung trat allerdings ein Rückschlag ein, welcher sich namentlich im zweiten Halbjahr stark fühlbar machte. In Folge der Beschränkungen des Terminhandels und der dadurch erzwungenen Umwandlung eines Theils der Termingeschäfte in Kassageschäfte wurde ein grösseres Betriebskapital zur Bewältigung des Gesamtbörsenverkehrs erforderlich. Dieses erhöhte Bedürfniss der Börsen traf zusammen mit dem grösseren Geldbedarf der Industrie und des Handels und bewirkte eine Erhöhung des Zinsfusses. Andererseits hatte die dadurch hervorgerufene Beschränkung des Geschäfts eine Verringerung der Provisionen zur Folge. Wenn diese Verhältnisse in der diesjährigen Bilanz der Deutschen Bank nur theilweise zum Ausdruck gelangten, so beruht letzteres darauf: dass einerseits das Geschäft unserer Filialen, welches seinen Schwerpunkt auf dem rein kommerziellen Gebiete sucht, diesen Rückgang des Börsengeschäfts ausglich, und dass andererseits einzelne internationale Verbindungen neue Einnahmequellen eröffneten, sodass das Provisions-Konto sogar eine kleine Zunahme aufweist.

Die in unserem vorjährigen Bericht enthaltenen Voraussagen über die Wirkungen des Börsengesetzes haben sich als zutreffend erwiesen. Die Folgen desselben — Unregelmässigkeit der Preisentwicklung, Vertreibung der kleinen Händler — machen sich bereits fühlbar: die Interessen der grossen Allgemeinheit leiden; dagegen werden denjenigen Häusern, bei welchen sich die grossen Geldmittel concentriren, neue Gewinnquellen eröffnet.

Die mit Rücksicht auf das Bestehen dieses Gesetzes im Jahre 1895 beschlossene und im Jahre 1896 durchgeführte Kapitalserhöhung der Deutschen Bank hat sich denn auch als eine für die Actionäre derselben vortheilhafte Massregel erwiesen. Aus den von einzelnen Actionären nicht bezogenen und demnächst für Rechnung der Bank verkauften Actien sind übrigens dem Reserve-Fonds A. weitere M. 123,756. 60 zugeflossen.

Der Gesamtumsatz der Bank ist zwar im Jahre 1896 um etwa $2\frac{1}{2}$ Milliarden gegen das Vorjahr zurückgegangen: wir haben auf dem Effecten-Conto der Centrale einen Rückgang

von 1200 Millionen Mark, auf demjenigen der Filialen einen solchen von 180 Millionen zu verzeichnen; der Umsatz des Report-Conto der Centrale ist um 200 Millionen Mark zurückgegangen. Diese Rückgänge bieten indessen keinen Anlass zu Besorgnissen. Die Deutsche Bank hat im Jahre 1896 für Effectenstempel M. 1,415,992.— und für Schlussscheinsteampel M. 654,324.— entrichtet: dies beträgt für ersteren 9,269%, für letzteren 4,776% der gesammten vom Deutschen Reiche vereinnahmten Stempelbeträge und beweist, dass der verhältnissmässige Antheil der Deutschen Bank an dem Gesamtverkehr der Nation weiter zugenommen hat. Ausserdem liefert die in diesem Jahre zum ersten Male gemachte Beobachtung: dass der Gesamtumsatz unserer Filialen denjenigen der Centrale übersteigt, einen Beweis dafür, dass der Kreis der Freunde und Klienten der Deutschen Bank sich immer mehr erweitert, und eine weitere Bürgschaft dafür, dass lokale Nachtheile in Zukunft noch leichter ausgeglichen werden dürften, als dies in der Vergangenheit der Fall war.

Von grösseren Geschäften der Bank sind zu erwähnen:

Die Begebung eines Theils der von der Deutschen Bank gehaltenen Actien der *Deutschen Ueberseeischen Bank*, welche im Juni 1896 mit gutem Erfolg vor sich ging, aber erst später zur Abrechnung gelangen wird.

Die Sanirung der *Northern Pacific Railroad Company* sowie der *Oregon Railway & Navigation Company* wurde beendet. Es gereicht uns zur Genugthuung, hier konstatiren zu können, dass Deutschland an der Gesammtheit der seiner Zeit durch uns eingeführten Werthe der *Northern Pacific* und der *Oregon Railway & Navigation Company* bereits heute, nach kaum beendigter Reorganisation, gegenüber den Einführungs-Coursen keinen Verlust mehr erleidet. Das feste Zusammenhalten aller deutschen Interessen und der Verzicht auf Sonderbestrebungen seitens der Minoritäten haben sich in diesem Fall als segensreich erwiesen.

Der Bau der *Anatolischen Eisenbahn* ist vollendet. Die Ergänzungsstrecke Eskichehir-Konia wurde im Jahre 1896 noch für Rechnung des Bau-Contos betrieben. Dieser Zustand hat am 31. December 1896 seine Endschaft erreicht. Der Verkehr hatte im Anfange des Jahres 1896 noch unter ungünstigen Verhältnissen gelitten: politische Unruhen, Cholera und die schlechte Ernte des Jahres 1895 hatten schwere Enttäuschungen gebracht. Aber die gute Ernte des Jahres 1896 und die steigenden Getreidepreise haben zur Folge gehabt, dass der Verkehr im letzten Vierteljahr 1896 einen grossen Aufschwung nahm. Die Einnahmen sind auch in den ersten Monaten 1897 noch immer durchaus befriedigend. Die von der Türkischen Regierung geschuldeten Garantiesummen sind vorschriftsmässig eingegangen; auch auf den für das abgelaufene Jahr fälligen Betrag sind bereits erheblichere Beträge abgeführt, als in der gleichen Periode des Vorjahres.

Das *Salonik-Monastir-Geschäft* ist abgerechnet. Die Bahn selbst entwickelt sich befriedigend.*)

Die *Deutsch-Oesterreichischen Mannesmannröhren-Werke* sind weiter bemüht, die Schäden der Vergangenheit auszumerzen. Soweit die von den Herren Mannesmann geschaffenen ungeeigneten Fabrikeinrichtungen durch geeignetere ersetzt werden konnten, findet bereits ein rationeller Betrieb statt; auch die commerciellen Resultate haben sich gebessert. Einer durchgreifenden, von der Aufbringung neuer Mittel abhängigen Sanirung steht lediglich das Verhalten der Herren Mannesmann entgegen. Die Gesellschaft hat gegen dieselben einen Prozess angestrengt, um sie zur Erfüllung ihrer vertragsmässigen Verpflichtungen zu zwingen.

*) Die für 1896 verfallene Garantiesumme dieser Bahn ist bereits im Februar 1897 vollständig bezahlt worden.

von 1200 Millionen Mark, auf demjenigen der Filialen einen solchen von 180 Millionen zu verzeichnen; der Umsatz des Report-Conto der Centrale ist um 200 Millionen Mark zurückgegangen. Diese Rückgänge bieten indessen keinen Anlass zu Besorgnissen. Die Deutsche Bank hat im Jahre 1896 für Effectenstempel M. 1,415,992.— und für Schlussscheinstempel M. 654,324.— entrichtet: dies beträgt für erstere 9,269%, für letztere 4,776% der gesammten vom Deutschen Reiche vereinnahmten Stempelbeträge und beweist, dass der verhältnissmässige Antheil der Deutschen Bank an dem Gesamtverkehr der Nation weiter zugenommen hat. Ausserdem liefert die in diesem Jahre zum ersten Male gemachte Beobachtung: dass der Gesamtumsatz unserer Filialen denjenigen der Centrale übersteigt, einen Beweis dafür, dass der Kreis der Freunde und Klienten der Deutschen Bank sich immer mehr erweitert, und eine weitere Bürgschaft dafür, dass lokale Nachtheile in Zukunft noch leichter ausgeglichen werden dürften, als dies in der Vergangenheit der Fall war.

Von grösseren Geschäften der Bank sind zu erwähnen:

Die Begebung eines Theils der von der Deutschen Bank gehaltenen Actien der *Deutschen Ueberseeischen Bank*, welche im Juni 1896 mit gutem Erfolg vor sich ging, aber erst später zur Abrechnung gelangen wird.

Die Sanirung der *Northern Pacific Railroad Company* sowie der *Oregon Railway & Navigation Company* wurde beendet. Es gereicht uns zur Genugthuung, hier konstatiren zu können, dass Deutschland an der Gesammtheit der seiner Zeit durch uns eingeführten Werthe der Northern Pacific und der Oregon Railway & Navigation Company bereits heute, nach kaum beendeter Reorganisation, gegenüber den Einführungs-Coursen keinen Verlust mehr erleidet. Das feste Zusammenhalten aller deutschen Interessen und der Verzicht auf Sonderbestrebungen seitens der Minoritäten haben sich in diesem Fall als segensreich erwiesen.

Der Bau der *Anatolischen Eisenbahn* ist vollendet. Die Ergänzungsstrecke Eskichehir-Konia wurde im Jahre 1896 noch für Rechnung des Bau-Contos betrieben. Dieser Zustand hat am 31. December 1896 seine Endschaft erreicht. Der Verkehr hatte im Anfange des Jahres 1896 noch unter ungünstigen Verhältnissen gelitten: politische Unruhen, Cholera und die schlechte Ernte des Jahres 1895 hatten schwere Enttäuschungen gebracht. Aber die gute Ernte des Jahres 1896 und die steigenden Getreidepreise haben zur Folge gehabt, dass der Verkehr im letzten Vierteljahr 1896 einen grossen Aufschwung nahm. Die Einnahmen sind auch in den ersten Monaten 1897 noch immer durchaus befriedigend. Die von der Türkischen Regierung geschuldeten Garantiesummen sind vorschriftsmässig eingegangen; auch auf den für das abgelaufene Jahr fälligen Betrag sind bereits erheblichere Beträge abgeführt, als in der gleichen Periode des Vorjahres.

Das *Salonik-Monastir-Geschäft* ist abgerechnet. Die Bahn selbst entwickelt sich befriedigend. *)

Die *Deutsch-Oesterreichischen Mannesmannröhren-Werke* sind weiter bemüht, die Schäden der Vergangenheit auszumerzen. Soweit die von den Herren Mannesmann geschaffenen ungeeigneten Fabrikeinrichtungen durch geeignetere ersetzt werden konnten, findet bereits ein rationeller Betrieb statt; auch die commerciellen Resultate haben sich gebessert. Einer durchgreifenden, von der Aufbringung neuer Mittel abhängigen Sanirung steht lediglich das Verhalten der Herren Mannesmann entgegen. Die Gesellschaft hat gegen dieselben einen Prozess angestrengt, um sie zur Erfüllung ihrer vertragsmässigen Verpflichtungen zu zwingen.

*) Die für 1896 verfallene Garantiesumme dieser Bahn ist bereits im Februar 1897 vollständig bezahlt worden.

