

Bank und Geschichte

Historische Rundschau

Nr. 3

Ende November 2003

One Man – One Bank: Vor hundert Jahren starb Adolph von Hansemann

»Ein harter Herr: So schien er... Ein Mann ohne Nerven, dem morgens Keiner ansah, daß er nachts – wie oft! – über den Bodensee geritten war.«

Maximilian Harden

Vor einem Jahrhundert, in der Nacht vom 8. zum 9. Dezember 1903, starb Adolph von Hansemann. In vier Jahrzehnten war er die unumstrittene Führungspersönlichkeit in der von seinem Vater David Hansemann (1790-1864) geformten Disconto-Gesellschaft.

Wenig konzilient, mitunter sogar zur Grobheit neigend, so beschrieben ihn zuweilen selbst wohlmeinende Zeitgenossen. Intuition, Willensstärke, Tatkraft und auch Vorurteilslosigkeit galten als hervorstechende Wesensmerkmale. Adolph von Hansemann war einer der erfolgreichsten und tatsächlich auch reichsten Bankiers der Bismarckzeit. Sein Äußeres – beliebt waren altertümlich wirkende Gehröcke – ließ dagegen eher an einen Landpfarrer als an einen Großbankier denken.

Geboren wurde er am 27. Juli 1826 in Aachen, zu dieser Zeit Lebensmittelpunkt seines Vaters (der dort wenige Jahre zuvor die gemeinnützige Aachener Feuerversicherungsgesellschaft, eine der ersten deutschen Aktiengesellschaften, initiiert hatte). Wie dieser zeigte auch Adolph Hansemann schon früh eine ausgesprochene Neigung für den Kaufmannsberuf. Nach dem Schulbesuch in Aachen schloß sich ab 1841 eine kaufmännische Lehrzeit in Hamburg, Berlin und Leipzig an. Als Siebzehnjähriger wurde er Teilhaber in der Tuchfabrik eines Veters in Eupen. 1857 berief ihn sein Vater als Geschäftsinhaber in die Disconto-Gesellschaft. Während sich der Vater die Vertretung der Bank nach außen vorbehielt, fiel dem Juniorpartner zunächst die

Organisation und Betreuung der laufenden Geschäfte zu.

Nach dem Tod Davids trat Adolph Hansemann die Nachfolge an. Unter ihm entwickelte sich die Disconto-Gesellschaft zur führenden Berliner Großbank und schließlich zur bedeutendsten Bank des Deutschen Reichs. Die bereits von David Hansemann betriebene Konsortialbildung von Banken zwecks Unterbringung großer staatlicher oder privater Emissionen wurde unter Adolph fortentwickelt. Auch auf dem Gebiet des Hypothekenbankwesens entfaltete Hansemann besondere Initiative. Nach schwierigen Verhandlungen, an denen auch Bismarck großes Interesse zeigte, kam es 1870 zur Gründung der Preußischen Central-Bodenkredit-Aktiengesellschaft, in der die 1864 entstandene Preußische Hypotheken-Aktiengesellschaft aufging.

Während des Deutsch-Französischen Krieges war Hansemann Finanzberater der preußischen Regierung. In dieser Eigenschaft erreichte er, daß erstmals ein deutsches Staatspapier, nämlich preußische Schatzanweisungen, die der Kriegsfinanzierung dienten, an einer ausländischen Börse (London) untergebracht werden konnte. Hansemanns Erhebung in den erblichen preußischen Adelsstand im Jahre 1872 war wohl auch eine Honorierung seiner Verdienste um die deutschen Kriegsfinanzen.

Nach der Reichsgründung von 1871 erschlossen sich für Adolph Hansemann neue Betätigungsgebiete. So baute er die Beziehungen zur westdeutschen Montanindustrie systematisch aus. Sein besonderes Augenmerk richtete er auch auf die Erweiterung des Eisenbahnnetzes. Dabei beschränkte er sich nicht auf die Finanzierung inländischer Eisenbahnanlagen, sondern beteiligte sich

auch an zahlreichen ausländischen Bahnunternehmen (Gotthardbahn u.a.). In den 1870er Jahren gelang Hansemann die Sanierung der vor dem Zusammenbruch stehenden Rumänischen Eisenbahnen des »Eisenbahnkönigs« Bethel Henry Strousberg, gemeinsam mit dem Bankhaus Bleichröder. In diese Zeit fällt auch der Beginn der Freundschaft zwischen Hansemann und den letzten Inhabern des Bankhauses Rothschild in Frankfurt am Main. Nachdem Wilhelm Carl von Rothschild 1901 gestorben war, wurde die Firma liquidiert. An ihre Stelle trat nun die Frankfurter Filiale der Disconto-Gesellschaft.



Adolph von Hansemann (1826-1903)

Die kolonialen Bestrebungen Deutschlands unterstützte Hansemann zunächst durch die Gründung der Deutschen See-Handelsgesellschaft, die den Erwerb von vier Samoa-Inseln durch das Deutsche Reich vorbereitete. 1885 rief er die Neu-Guinea-Compagnie ins Leben. Diesem Engagement widmete Hansemann größte Aufmerksamkeit und auch reichlich Zuwendungen aus seiner Privatschatulle.

Hansemanns Arbeitszimmer im alten Disconto-Gebäude Unter den Linden 35 war

mit edlen Hölzern Neu-Guineas getäfelt. Von dort »regierte« er die ferne Auslandsbesitzung. Seine Vision, mit Hilfe dieser Gesellschaft aus Neu-Guinea ein Kronjuwel unter den deutschen Kolonien zu machen, erfüllte sich nicht. Als die Neu-Guinea-Compagnie lange nach seinem Tod erstmals Gewinne abwarf, brach der Erste Weltkrieg aus. Auch Nachrichten über die Schantung-Bergwerksgesellschaft – ein weiteres großes Kolonialprojekt zur Erschließung der Bodenschätze in China – ließen den sonst kaum zu emotionalen Ausbrüchen neigenden Hansemann leidenschaftlich werden. Als Aufsichtsrat Paul David Fischer Details von seiner geplanten Dienstreise in die Schantung-Provinz berichtete, »da rief der 75jährige Hansemann ein lebhaftes Bravo, begleitete jeden Satz mit Beifallsbezeugungen, sprang zum Schlusse vom Sessel auf und rief mit blitzenden

Augen: Ich käme am liebsten mit!«

Adolph von Hansemann – einer der größten Steuerzahler Berlins – war der Inbegriff des feudalistischen Großbürgers, der seinen materiellen Reichtum auch zeigte. Er erwarb mehrere Güter in den deutschen Ostprovinzen. Insgesamt besaß er 7000 Hektar Ländereien, die er mit großem Elan bewirtschaftete und in deren Wäldern er seinem Jagdeifer nachging. Auf Rügen ließ er sich in den 1870er Jahren das Schloß Dwasieden im Stil der italienischen Renaissance errichten. In seiner prunkvollen Villa in der Berliner Tiergartenstraße verkehrten Industrielle und Bankiers, Staatsmänner und Diplomaten aus aller Welt. Die politische Ader und liberale Gesinnung seines Vaters hatte er nicht geerbt. Gleich vielen Unternehmern des Kaiserreichs war er ein begeisterter Anhänger

Bismarcks.

Unter den deutschen Großbanken galt die Disconto-Gesellschaft als die konservativste, wozu nicht zuletzt Hansemanns Führungsverständnis beitrug: »Sein Verhältnis zu dem Unternehmen glich nicht dem eines Präsidenten oder eines Direktors, sondern eines selbständigen Chefs und Eigentümers. Das gab ihm eine gewisse Überlegenheit und ein starkes Selbstbewußtsein und brachte in die Disconto-Gesellschaft ein System, welches die Eigentümlichkeiten des Privatbankiers

mit jenen der Aktiengesellschaft verband« – so der Nachruf im *Aktionär*.

Das Überholmanöver der großen Konkurrentin Deutsche Bank, die der Disconto-Gesellschaft den lang gehaltenen Rang eins unter den Großbanken ablief, fiel noch in Hansemanns letztes Lebensjahrzehnt. Daß sich die beiden

Häuser einmal zusammenschließen würden – wie 1929 geschehen –, lag für Adolph von Hanse mann sicherlich jenseits aller Vorstellungskraft.

Literaturhinweis: Hermann Münch: Adolph von Hanse mann. München, Berlin 1932

»Russenwechsel sind bares Geld«: Seit mehr als 120 Jahren in Rußland aktiv



Die Staatsbank der UdSSR in Moskau in den zwanziger Jahren

Anfang November 2003 teilte die Deutsche Bank den Erwerb einer Beteiligung von vierzig Prozent an dem russischen Wertpapierbroker United Financial Group (UFG) mit. Zugleich vereinbarten beide Unternehmen eine Partnerschaft für bestimmte Bereiche des Kapitalmarktgeschäfts. Kevin Parker, Mitglied im Group Executive Committee der Deutschen Bank, sieht in der Zusammenarbeit die Chance, »gemeinsam zum führenden Anbieter von Finanzdienstleistungen in Rußland werden zu können.«

Die Kooperation mit russischen Unternehmen hat für die Deutsche Bank eine lange Tradition. Schon aus dem Jahr 1881 datiert ihre Beteiligung an der Russischen Bank für Auswärtigen Handel in St. Petersburg, damals eine der bedeutendsten Aktienbanken des Zarenreichs. Ein Jahr zuvor hatte sie sich mit der Emission

russischer Eisenbahn-Obligationen und Staatsanleihen erstmals in Rußland engagiert. Vor 1914 war es allerdings vielfach die Konkurrenz – vor allem die Disconto-Gesellschaft und das Bankhaus Mendelssohn –, die dort den Ton angab.

In der Zeit zwischen den Weltkriegen aber nahm das Rußland-Engagement der Deutschen Bank durchaus eine Sonderstellung ein. Anfang 1925 gründete sie die Ausfuhrvereinigung Ost GmbH, in der sich namhafte deutsche Industriefirmen verbanden. In der Öffentlichkeit wurde die Führungsrolle, die die Deutsche Bank jetzt im Geschäft mit der Sowjetunion einnahm, bald bemerkt. So schrieb etwa das Berliner *Magazin der Wirtschaft* im Februar 1926: »Die Deutsche Bank, der man ein starkes Gespür für das Rußlandgeschäft nachrühmen kann, hat sich aus dem Kreis ihrer Kunden einige erstklassige Firmen herausgesucht, sie zur Ausfuhrvereinigung

Ost zusammengeschlossen und dieser Vereinigung günstige Bedingungen für die Diskontierung russischer Wechsel geboten.« Als Mittler zwischen Industrie und Banken wurde im Juli 1926 zudem die Industriefinanzierungs-AG Ost (Ifago) gegründet, in deren Aufsichtsrat die Deutsche Bank als einzige Bank vertreten war.

Mitunter nahm das Rußland-Engagement der Deutschen Bank sogar fabelhafte Züge an, wie eine Meldung der *Frankfurter Zeitung* vom 29. Juni 1922 belegt: »Die Nachricht eines russischen Blattes, daß die Deutsche Bank in Moskau einen eigenen Vertreter unterhalte und dort die Errichtung einer Filiale beabsichtige, wird von der Verwaltung als in jeder Beziehung unzutreffend bezeichnet.« Es wäre natürlich eine Sensation gewesen: Eine bedeutende Institution der kapitalistischen Marktordnung arbeitet inmitten des jungen, kommunistischen Staates, der eben erst mit so ziemlich allen Traditionen des Bankgeschäfts gebrochen hatte. Immerhin, zugetraut hätte man es der Deutschen Bank wohl schon damals, doch es sollte noch gut 50 Jahre dauern, bis die Bank 1973 tatsächlich eine Vertretung in Moskau eröffnete.

Als das sogenannte »Russengeschäft« in den 1920er Jahren begann, wußte noch niemand, wie prompt die Geschäftspartner zahlen würden. Eine vorbildliche Zahlungsmoral war das, was man in den meisten westeuropäischen Ländern von der jungen Sowjetunion wohl am wenigsten erwartete. Die Deutsche Bank aber sah die Entwicklung positiv und zeigte wenig Berührungsangst. Der Ausspruch »Russenwechsel sind bares Geld« wurde in den zwanziger und dreißiger Jahren zum Synonym für die Zahlungsmoral und die Erfüllung eingegangener Verpflichtungen seitens der Sowjetunion.

Im Oktober 1925 schloß die Deutsche Bank mit der Staatsbank der UdSSR ein Abkommen über einen Handelskredit in Höhe von 100 Millionen Reichsmark ab. Schon im folgenden Jahr wurde ein noch größeres Kreditvorhaben in Angriff genommen: Ein Konsortium, dem 27 Banken angehörten, stellte der Sowjetunion einen Kredit in Höhe von 300 Millionen Reichsmark für die Finanzierung von Warenlieferungen zur Verfügung. So konnte zwischen 1926 und 1941 ein bedeutendes Exportgeschäft

abgewickelt werden, dessen Finanzierung insgesamt zwölf Bankenkonsortien übernahmen – immer unter Führung der Deutschen Bank.

Bis zum Jahre 1941 hatten diese Bankenkonsortien insgesamt 1,07 Milliarden Reichsmark für den Ostexport vorfinanziert und damit das größte Auslandskreditgeschäft jener Zeit möglich gemacht. Es ging bei diesen Ostexporten nicht allein um einseitige Lieferungen von Deutschland in die Sowjetunion. Vielmehr entwickelte sich in dieser Zeit ein reger Warenaustausch, bei dem der Sowjetunion vor allem technisches Gerät von hohem Qualitätsstandard geliefert wurde, während sich Deutschland im Gegenzug mit wichtigen Rohstoffen aus der UdSSR versorgte. Der Überfall auf die Sowjetunion beendete dieses langfristige und bedeutende Engagement schlagartig.

Erst mit dem Wiederezusammenschluß der Deutschen Bank im Jahre 1957 war es der Bank theoretisch möglich, als einheitliches Institut im Ausland Kontakt aufzunehmen.

Noch vor der Ratifizierung der »Ostverträge« im Mai 1972, die eine neue Phase in den gegenseitigen Handelsbeziehungen einleiteten, war es der Deutschen Bank ab 1970 gelungen, mit den großen »Erdgas-Röhren-Kreditgeschäften« an die Tradition der zwölf »Rußland-Konsortien« anzuknüpfen. Die Sowjetunion erschloß ihre reichen Erdgasvorkommen und baute mit Hilfe westlicher Technik ein Pipeline-Netz aus, um durch den Export von Erdgas Devisen einnehmen zu können. Deutsche Firmen (vor allem Mannesmann) lieferten Großrohre und Pipelinezubehör. Diese Lieferungen wurden durch Kredite an die Bank für Außenhandel der UdSSR in einem Gesamtwert von rund 7,5 Milliarden Mark finanziert, die Bankenkonsortien unter Führung der Deutschen Bank bereitstellten.

In diese Zeit fiel auch die Eröffnung von Repräsentanzen westlicher Banken in der Sowjetunion. Fast gleichzeitig richteten der Crédit Lyonnais, die Deutsche Bank und die Dresdner Bank 1973 Vertretungen in Moskau ein. Wohl der alphabetischen Ordnung halber erhielt die Deutsche Bank hierbei die Lizenz Nr. 2. Diesmal bedurfte es, anders als 1922, keines Dementis. Am 19. März 1973 nahm die Deutsche Bank Repräsentanz Moskau, in den ersten Jahren untergebracht im traditionsreichen Hotel »Metropol«, ihre Arbeit auf. 1993 wurde in St. Petersburg, Rußlands traditionellem Schaufenster zum

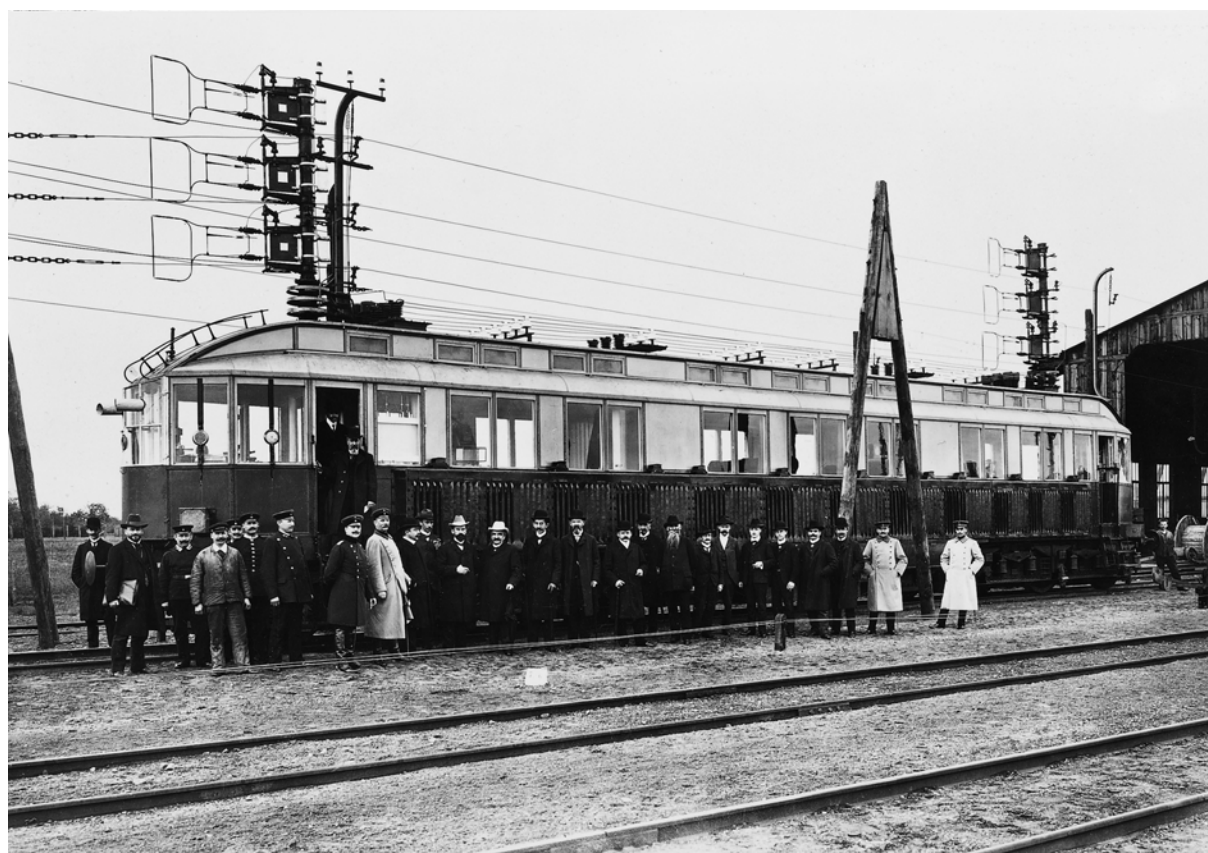
Westen, eine Niederlassung eröffnet. Nach dem Zerfall der Sowjetunion folgten weitere Repräsentanzen in mehreren GUS-Staaten. 1998 wurde mit der Gründung einer eigenen

Tochtergesellschaft in Moskau die Geschäftstätigkeit der Deutschen Bank in Rußland und den übrigen GUS-Staaten erheblich erweitert und neu strukturiert.

Eilige Elektriker: Mit Tempo 210 auf preußischen Gleisen

»Die Verwendung hoher Geschwindigkeiten ist nicht bloß das Kennzeichen unseres Verkehrs [...], sondern alles technischen Schaffens der Gegenwart überhaupt«, schrieb der Berliner Professor Alois Riedler 1899, als er den »Schnellbetrieb« zum Zeichen der

neuen Zeit erklärte. Daß es sich bei dem Tempo und der Hektik der Zeit um die Jahrhundertwende keineswegs bloß um Einbildung handelte, glaubt auch der Historiker Joachim Radkau: Es habe durchaus seinen Grund gehabt, warum etwa »rastlos« und



»Nervöse Aufregung in allen Kulturländern«: Der Siemens-Schnelltriebwagen 1903

»unentwegt« zu Modeworten wurden und aus »Tempo«, das zuvor die angemessene Geschwindigkeit meinte, nun der Ruf nach maximaler Beschleunigung klang.

Ein Unternehmen, das schon im Namen eine solche Programmatik zum Ausdruck brachte, paßte somit in die Zeit. Am 10. Oktober 1899 wurde in Berlin nach mehr als einjähriger Vorbereitung die Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen gegründet. Gesellschafter waren die führenden Elektrokonzerne Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft und Siemens & Halske, die Banken Delbrück Leo & Co., Deutsche Bank,

Nationalbank für Deutschland und Jacob S. H. Stern sowie die Firmen A. Borsig, Philipp Holzmann & Co., Fried. Krupp und van der Zypen & Charlier. Die Deutsche Bank führte das Konsortium an, denn mit zwanzig Prozent hatte sie den größten Anteil; es folgten AEG, Krupp und Siemens mit jeweils rund dreizehn Prozent. Ziel der Gesellschaft war es, praktische Erfahrungen mit der elektrischen Traktion zu sammeln. Die Versuche sollten auch helfen, grundsätzlich zu klären, ob eine Oberleitung für die Stromzuführung auch bei hoher Geschwindigkeit geeignet sei. Bisher hatte

man eher an eine dritte Schiene zu diesem Zwecke gedacht, wie sie bei Nahverkehrsunternehmen oft verwendet wurde.

Eine 23 km lange Strecke zwischen Marienfelde und Zossen wurde für die geplanten Testfahrten als vorzüglich geeignet eingestuft. Es handelte sich um ein Teilstück der Königlich Preußischen Militäreisenbahn, die von Berlin-Schönefeld nach Jüterbog führte. Bis Zossen verlief sie mit der Berlin-Dresdener Bahn auf einer gemeinsamen Trasse. Nachdem der Preußische Kriegsminister die Genehmigung erteilt hatte, wurde im Frühjahr 1901 begonnen, die Strecke herzurichten. Insbesondere der Oberbau mußte wegen des hohen Gewichts der Versuchswagen verstärkt werden. Die ersten Fahrten, bei denen Geschwindigkeiten bis 160 km/h erreicht wurden, zeigten, daß er einem solchen Tempo nicht gewachsen war – obwohl man bei diesen ersten Versuchen als bemerkenswert festhielt, daß »bei einer Fahrgeschwindigkeit von 100 km in der Stunde [...] von dem Inhalte eines im Wagen freistehenden, ganz gefüllten Trinkglases nichts verschüttet« wurde. Zwei Jahre später bauten Soldaten die Strecke erneut um und statteten sie mit schwereren Schienen aus – »es ist dies eine hervorragende Leistung, die bei Verwendung von Civilarbeitern in so kurzer Zeit nicht hätte erreicht werden können«, lobte der Aufsichtsrat der Studiengesellschaft.

Die Fahrleitung verlief nicht über, sondern neben den Gleisen – was nur möglich war, weil keine Kreuzungen und Abzweigungen zu berücksichtigen waren. Der Drehstrombetrieb verlangte drei separate Drähte, die zwischen fünfeinhalb und siebeneinhalb Meter hoch angebracht waren. Die Kölner Firma van der Zypen & Charlier baute die beiden Triebwagen, AEG und Siemens & Halske lieferten jeweils die elektrische Ausrüstung. Die Vorgabe war, daß in dem Fahrzeug etwa fünfzig Personen Platz finden sollten.

Zwischen Mitte September und Ende November 1903 fanden die eigentlichen Schnellfahrversuche statt, bei denen beide Fahrzeuge Tempo 200 übertrafen. Die schnellste Fahrt war am 28. Oktober, als 210 km/h erreicht wurden. Arthur Gwinner nahm an einer Fahrt teil, bei der der Wagen immerhin mit 180 Stundenkilometern unterwegs war; damit hielt er für viele Jahre

den Geschwindigkeitsrekord für Vorstandsmitglieder der Deutschen Bank.

Die *Frankfurter Zeitung* berichtete, daß das Ergebnis der Fahrten »in allen Kulturländern der Erde eine geradezu nervöse Aufregung hervorgerufen« habe. Die Versuche bestätigten, daß mit Fahrzeugen, deren Bauart vom Gebräuchlichen nicht sehr abwich, weitaus höhere Geschwindigkeiten, als sie die damalige Betriebsordnung für Hauptbahnen vorsah, sicher zu erreichen waren. Auch für die Weiterentwicklung des elektrischen Betriebs von Eisenbahnen waren die Ergebnisse der Versuche wertvoll, obwohl es noch Jahrzehnte dauerte, bis die Drehstromtechnik serienreif wurde.

Emil Rathenau, der Generaldirektor der AEG, malte sich bereits die schöne neue Welt des Geschäftsreisenden aus: »Bei einer Geschwindigkeit von 200 Kilometern würde der Geschäftsmann die Strecke Berlin – Hamburg gewissermaßen ohne jeden Zeitverlust zurücklegen. Morgens könnte er seine Post erledigen, bei einer Abreise um 10 Uhr vormittags nähme er unterwegs sein Frühstück ein, könnte einige Stunden den Angelegenheiten auswärts widmen, gegebenenfalls an der Börse mit einer ganzen Anzahl Parteien verhandeln, um 4 Uhr wieder zurück sein und den Nachmittag und Abend für die Korrespondenz und seine sonstige Tätigkeit zur Verfügung haben. Kaum, daß man den Seinigen noch von einer solchen Reise erst Kenntnis zu geben brauchte.«

So erfolgreich die Versuche unter technischem Aspekt waren, wirtschaftlich war aus ihnen jedoch erst auf lange Sicht Gewinn zu ziehen – sie waren ihrer Zeit einfach zu weit voraus. Aber insbesondere die beiden Elektrofirmer wollten die Früchte der Arbeit rasch ernten und legten schon Anfang 1904 eine Denkschrift für eine Schnellbahn zwischen Berlin und Hamburg vor – zu Gwinners Mißbehagen, denn ihm war klar, daß dafür die Zeit noch nicht reif war. Auf der Weltausstellung in St. Louis im selben Jahr wurden große Fotografien der Wagen gezeigt und die Versuchsfahrten eingehend beschrieben. Die erhofften Aufträge blieben jedoch aus. Nachdem die Studiengesellschaft ihren Zweck erfüllt hatte, wurde im Dezember 1905 der Beschluß zur Liquidation gefaßt.

Die Versuchsstrecke der Militärbahn wurde 1920 stillgelegt und bald abgebaut. Eine Plakette an der S-Bahn-Station Marienfelde

erinnert heute an die Pionierleistung von | 1903.

Fundsache

Straffes Kostenmanagement

»Georg wünscht sich in der Deutschen Bank eine Art von Auskunftsbureau zu schaffen. Als Beginn dieses Bureaus hat er mich gebeten, Bilanzen der verschiedensten Gesellschaften zu sammeln, sie zu ordnen und Aktenstücke daraus zu machen. Da wir aber nicht mehr als eine Zeitung halten wollen, habe ich bei unsern Bekannten ausgekundschaftet, was für Zeitungen sie halten, und mir ausgebeten, von Zeit zu Zeit

kommen zu dürfen, um mir aus den alten Blättern die Bilanzen auszuschneiden.«
Tagebuchnotiz von Elise Siemens, der Frau des ersten Vorstandssprechers, vom März 1873, zitiert nach Karl Helfferich: Georg von Siemens, Bd. 3. Berlin 1923, S. 237.
Helfferich kommentiert die Notiz: »Aus dieser Einrichtung ist das große und ausgezeichnete ›Archiv‹ der Deutschen Bank entstanden.«

Impressum: Dieser Informationsbrief wird herausgegeben von der Historischen Gesellschaft der Deutschen Bank e.V., Rossmarkt 18, 60254 Frankfurt am Main. Verantwortlich im Sinne des Pressegesetzes: Prof. Dr. Manfred Pohl. Bildnachweis: Seiten 2 und 3: Historisches Archiv der Deutschen Bank, Seite 5: SiemensForum, München.