

# Bank und Geschichte

## Historische Rundschau

Historische Gesellschaft  
der Deutschen Bank e.V.



Nr. 37

September 2017

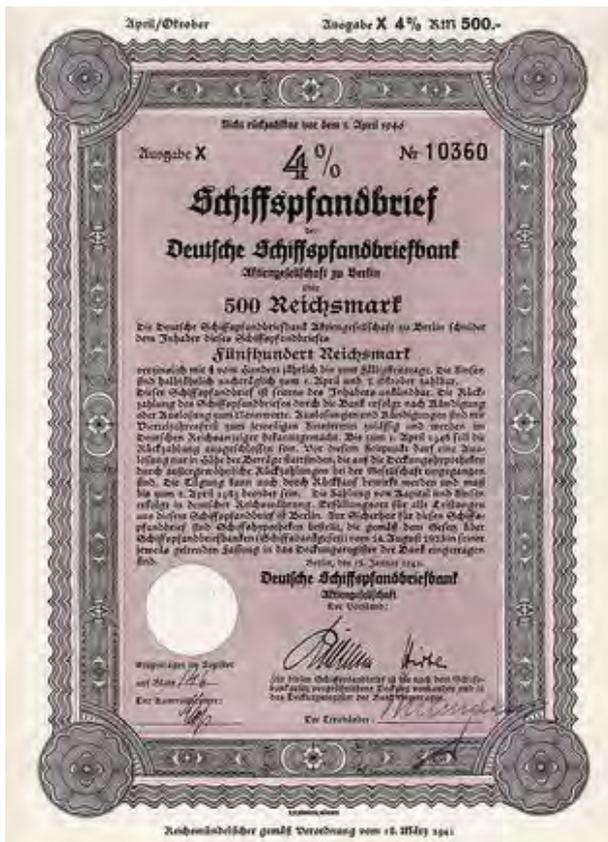
## Die Schiffshypothekenbank zu Lübeck 1949-2008

Über Jahrzehnte war die Deutsche Bank an der Schiffshypothekenbank zu Lübeck beteiligt, ihrem großen maritimen Engagement. Seit 2008 ist diese Spezialbank für den Schiffsbau Wirtschaftsgeschichte.

### Anfänge der Schiffsbanken

Die Geschichte der organisierten Finanzierung von Handelsschiffen durch eigens darauf spezialisierte Kreditinstitute, sogenannte Schiffspfandbrief- oder Schiffshypothekenbanken, reicht in Deutschland bis in das Jahr 1918 zurück. So wurden allein in diesem letzten Jahr des Ersten Weltkrieges die Deutsche Schiffsbeleihungsbank (Hamburg), die Deutsche Schiffskreditbank AG (Duisburg) und die Deutsche Schiffspfandbriefbank AG (Bremen und Berlin) gegründet. Zunächst wurden die Rechtsverhältnisse solcher Institute alleine durch deren staatlich genehmigte Satzungen geregelt, bis schließlich am 14. April 1933 das Gesetz über Schiffspfandbriefbanken (Schiffsbankgesetz) in Kraft trat.

Dieses orientierte sich am 1899 verabschiedeten Hypothekengesetz und sollte das Vertrauen der Wertpapierkundschaft in die noch relativ unbekanntenen Schiffspfandbriefe stärken. Zusätzlich sollten für die deutsche Schifffahrt langfristige Finanzierungsmöglichkeiten erschlossen werden.



Schiffspfandbrief der Deutschen Schiffspfandbriefbank AG

Die Schifffahrts- und Schiffbauindustrie war vor allem für die Küstenregion Schleswig-Holstein von immenser Bedeutung. Vor und während des Zweiten Weltkrieges befand sich hier der bedeutendste Werftenstandort im Deutschen Reich. Durch Kriegshandlungen war bis zu deren Ende jedoch eine große Zahl der deutschen Handelsschiffe zerstört worden. Die 39 in Schleswig-Holstein ansässigen Reedereien verfügten 1945 insgesamt noch über 67 Schiffe, während 139 Schiffe verloren waren. Zu dem erlittenen Schaden gesellten sich starke Restriktionen von Seiten der Besatzungsmächte, die einen neuen, uneingeschränkten Schiffsbau verhindern wollten. Erst im Frühjahr 1949 wurde der Schiffsbau durch die Alliierten wieder erleichtert. Zu diesem Zeitpunkt verfügte das Land Schleswig-Holstein über vier größere Werften in Kiel, Flensburg und Lübeck, dazu kamen zehn mittelgroße Seeschiffswerften und ca. 46 kleinere Werften, einschließlich Boots- und Jachtwerften. An diese schlossen sich auch etliche Handwerksbetriebe an, die sich auf Bootsbau oder Motorenreparatur spezialisiert hatten.



Kieler Schiffsbau in Trümmern 1945

Der Wiederaufbau dieses wichtigen Wirtschaftszweigs wurde bald als eine der Hauptaufgaben des Ministeriums für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein unter der Leitung von Fritz Sureth definiert. Der Schiffbauindustrie wieder auf die Beine zu helfen scheiterte zunächst vor allem an fehlenden Finanzierungsmöglichkeiten. Der vorhandene Bankenapparat konnte hierbei nur eingeschränkt behilflich sein, da dieser ebenfalls noch Restriktionen unterworfen war. Gleichzeitig waren weitere Lockerungen der durch die Alliierten verfügten Schiffbaubeschränkungen zu erwarten, die eine Aktivierung der Bautätigkeit begünstigten und – vor dem Hintergrund des Wettbewerbs mit anderen Schifffahrt betreibenden Bundesländern – auch dringend nötig machten.

## Gründung der SHL

Um eine zusätzliche Finanzierungsquelle zu erschließen, folgte man 1949 in Schleswig-Holstein dem Beispiel von Bremen und Hamburg, die bereits seit 1918 über Schiffsbanken verfügten, und strebte die Gründung einer eigenen Spezialbank für Schiffsforderungen an. Diese sollte mit allen Rechten und Privilegien ausgestattet sein, die das Gesetz von 1933 speziell für Schiffsbanken vorsah. Dazu zählte vorrangig das Recht zur Begebung von mündelsicheren Schiffspfandbriefen zur Beschaffung langfristiger Refinanzierungsmittel. Der Landtag von Schleswig-Holstein stimmte in seiner ersten Wahlperiode im Frühjahr 1949 einstimmig für das Projekt, dessen Grundkapital von 50.000 DM mit einer direkten Beteiligung des Landes selbst (35%) und der Hansestadt Lübeck (25%) sowie einer indirekten Beteiligung mehrerer Banken, vor allem der Landesbank und Girozentrale Schleswig-Holstein (24%), zusammengetragen wurde. Am 26. April 1949 trat daraufhin die Schiffshypothekenbank zu Lübeck AG (SHL) ins Leben. Die Ortsangabe „zu Lübeck“ in der Firmenbezeichnung war irreführend. Von Anfang an befand sich der Geschäftssitz der Bank nämlich in Kiel in den Räumen der Landesbank und Girozentrale Schleswig-Holstein in der „Klinke 24“.



Erster Geschäftssitz der SHL im Haus der Landesbank und Girozentrale Schleswig-Holstein in der „Klinke 24“ in Kiel

Die räumliche Nähe zur Landesbank Schleswig-Holstein machte sich auch personell bemerkbar, wie es im Landtag gewünscht worden war. Den ersten Vorstand der SHL bildeten zwei erfahrene Führungskräfte der Landesbank, ihr Direktor Kurt Hähnel und die Syndika Hilde Bustorf. Der Aufsichtsrat der SHL umfasste elf Persönlichkeiten aus der Landesregierung, der Landesbank und der schleswig-holsteinischen Wirtschaft. Den Vorsitz erhielt Fritz Sureth, der das Projekt maßgeblich initiiert und gefördert hatte, sein Stellvertreter wurde Karl Massmann, damaliger Vorstandssprecher der Landesbank und Girozentrale Schleswig-Holstein.

Die Satzung der Schiffshypothekenbank sah als deren Hauptgegenstand „die Gewährung von Darlehen gegen Bestellung von Schiffshypotheken und die Ausgabe von Schuldverschreibungen auf Grund der erworbenen, durch Schiffshypotheken gesicherten Darlehensforderungen (Schiffspfandbriefe)“. Mit der Möglichkeit, diese Maßnahmen durchzuführen, konnte nun endlich die Finanzierungslücke geschlossen werden, die den Wiederaufbau des Schiffbauwesens in Schleswig-Holstein gehemmt hatte. Bereits im ersten Geschäftsjahr der Schiffshypothekenbank konnten 4,39 Millionen DM in Umbauten, 1,5 Millionen DM in Neubauten und rund 65.000 DM in Reparaturen von Schiffen investiert werden. Die Bilanzsumme des ersten Geschäftsjahres belief sich auf 6.633.471,18 DM, der Gewinn auf 10.481,50 DM.

## Beteiligung der Deutsche-Bank-Gruppe

In den nächsten fünf Jahren gelang es der Schiffshypothekenbank, ihre Aktivitäten kontinuierlich zu verstärken und ihre Marktposition zu erweitern. Im Geschäftsbericht von 1954/55 lag die Bilanzsumme der Bank mit 104,96 Millionen DM fast 16-mal so hoch wie in deren Gründungsjahr. Noch mehr angewachsen war das Grundkapital, das bei 50.000 DM begonnen hatte und

1955 bei 4,5 Millionen DM lag. Ein Aktienpaket von 1.690.000 DM hielt dabei immer noch das Land Schleswig-Holstein, das dieses im gleichen Jahr zum Kurs von 125 Prozent an die Landesbank mit Sitz in Kiel und – erstmalig beteiligt – die Norddeutsche Bank AG (seit 1957 Deutsche Bank AG) mit Sitz in Hamburg verkaufte. Die Landesbank erweiterte ihre Beteiligung mit dem Kauf von 490.000 DM Aktien, womit sie 51% am Aktienkapital erwarb. Die Norddeutsche Bank AG übernahm die übrigen 1,2 Millionen DM Aktien und erhielt eine Beteiligung an der Schiffshypothekenbank von 26,6 %.

Hauptsitz der Norddeutschen Bank in Hamburg  
1956, ab 1957 wieder Deutsche Bank



Erich Bechtolf aus dem Vorstand der Norddeutschen Bank wird 1955 Mitglied des Aufsichtsrats der SHL, dem er bis 1959 angehört

Zur Wahrung ihrer beiderseitigen Interessen vereinbarten die beiden Banken im April 1955, dass die Verwaltung und Geschäftstätigkeit der SHL weiterhin in Personalunion mit der Landesbank durchgeführt werden sollte. Die Norddeutsche Bank erhielt jedoch zwei Aufsichtsratsmandate, deren Inhaber zu allen Grundsatzfragen der Geschäftspolitik konsultiert werden sollten. Zusätzlich wurde ein Kreditausschuss gegründet, in dem neben der Landesbank auch die Norddeutsche Bank und das Land Schleswig-Holstein vertreten waren.

Die Beteiligung der Norddeutschen Bank und die damit einhergehende Neuordnung des Aktionärskreises wirkten sich für die Schiffshypothekenbank vorteilhaft aus, da sie zunehmend an Akzeptanz gewann und ihr Wirkungsbereich – auch mithilfe weiterer Kapitalerhöhungen – deutlich erweitern konnte. Neben Geschäften mit nationalen Schiffahrtsunternehmen kamen Mitte der 1960er Jahre auch Finanzierungen für Kunden aus dem Ausland hinzu. Die Betreuung der vornehmlich norwegischen Reedereien führte im Jahr 1970 zur Errichtung einer Repräsentanz in Oslo. Beispielhaft für dieses Wachstum ist auch hier wieder die Bilanzsumme, die von knapp 105 Mio. DM (1953) im Jahr 1964 auf 452,4 Mio. DM und zehn Jahre später, im Jahr



Mit Wilhelm Vallenthin übernahm 1959 erstmals ein Vorstandsmitglied der Deutschen Bank den Aufsichtsratsvorsitz der SHL. Er blieb bis 1969 im Amt

1974 gar auf 1.164 Mio. DM gestiegen war. Das Grundkapital war 1974 bereits auf 26 Mio. DM angewachsen, bei Rücklagen in etwa der gleichen Höhe.

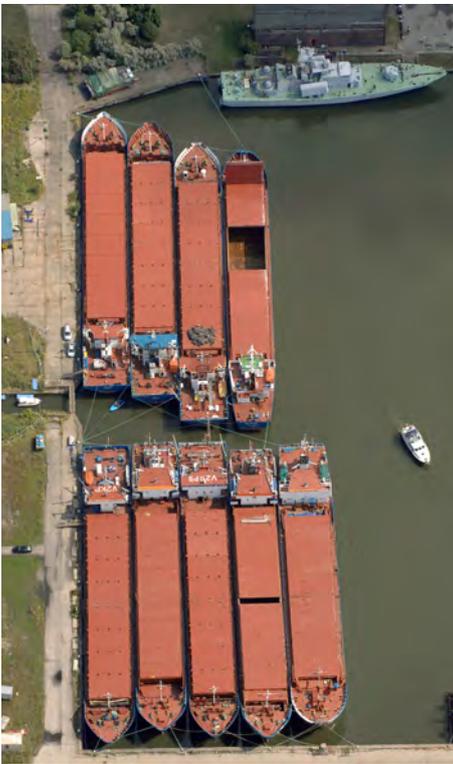
Die Bank, deren Gründungsmotiv 1949 der Wiederaufbau der Schifffahrtsindustrie in Schleswig-Holstein gewesen war, hatte sich zu Beginn der 1970er Jahre deutlich über ihr Ziel hinaus entwickelt. Aus einer Anschubhilfe war ein kräftiger Motor geworden, der beitrug, den für das Land so wichtigen Wirtschaftszweig zu dessen früherer Bedeutung zurückzuführen. Die positive wirtschaftliche Entwicklung der Schiffshypothekenbank und der mit ihr verbundenen Reedereien war jedoch nicht nur bedingt durch eigenes unternehmerisches Geschick: Sie fiel zusammen mit einer langen Periode des Wiederaufschwungs des Welthandels, von dem vor allem die Schifffahrtsindustrie erheblich profitierte. Mit dem Beginn einer weltweiten Schifffahrtskrise fanden diese günstigen Umstände allerdings ihr jähes Ende.

## Schifffahrtskrise

Ausgangspunkt der Schifffahrtskrise war der Sechstagekrieg. Im Juni 1967 rückte Israel bis zum Suezkanal vor und besetzte dessen Ostufer. Die darauf folgende, kompromisslose Sperrung des Kanals sollte bis 1975 bestehen bleiben. Auch zwei im Kanal liegende deutsche Schiffe – die „Münsterland“ und die „Nordwind“ - konnten erst nach acht Jahren in ihren Heimathafen Hamburg zurückkehren. Diese politischen Ereignisse und die dadurch hervorgerufene Verlängerung der Seewege sorgten zunächst für einen erhöhten Bedarf an Tankschiffen, die in den folgenden Jahren von den Werften produziert wurden. Durch die erste Ölkrise im Herbst 1973 brach diese Nachfrage jedoch komplett zusammen, so dass die Reedereien nun auf ihren Schiffen – und vor allem den Kosten dafür – buchstäblich sitzen blieben. Gleichzeitig wurde 1975 der Suezkanal wieder eröffnet, was den Bedarf weiter senkte.



Ausgangspunkt der Krise: Die Sperrung des Suezkanals, in welchem die Frachter Killara, Nippon, Münsterland und Nordwind (v. l. n. r.) mit ihren Mannschaften acht Jahre lang festlagen



„Auflieger“ in Peenemünde –  
Verfall vom Wertobjekt zum Schrott

Das weltweite Überangebot an Tank- und Handelsschiffen bei gleichzeitiger sehr geringer Nachfrage sorgte dafür, dass die Schiffe nicht mehr kostendeckend fahren konnten und die Reedereien gezwungen waren, teilweise brandneue Schiffe wieder aus dem Verkehr zu ziehen. Diese „Auflieger“, wie sie im Fachjargon genannt werden, erlitten in wenigen Jahren einen dramatischen Wertverlust. Das konnte bis zur Verschrottung führen. Daher versuchten die Reedereien bei einer Besserung der Auftragslage immer erst, diese „Auflieger“ zu reaktivieren, bevor sie neue Schiffe bestellten. So zog die Schifffahrtskrise auch eine Werftenkrise nach sich. Beide Industrien, Reedereien und Werften, waren für die SHL existentiell, da sie als reine Schiffsbank nicht auf andere Branchen ausweichen konnte. Im Laufe der Krise war die Bank nicht nur mit drastischen Rateneinbußen und dem zunehmenden Verfall der als Sicherheit dienenden Schiffswerte konfrontiert, sondern auch mit einem deutlich gestiegenen Finanzierungsbedarf ihrer Kreditkunden, die vor dem Konkurs bewahrt werden wollten.

## Konsolidierungspläne



Eckart van Hooven, stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender der SHL von 1975 bis 1979 und Aufsichtsratsvorsitzender von 1989 bis 1992

In diese Zeit fielen die ersten Überlegungen, welche Chancen eine reine Schiffsbank in der Zukunft noch habe und ob man nicht alle einzelnen Häuser in Bremen, Hamburg und Kiel zu einer großen Schiffsbank zusammenfassen sollte, um den Problemen strukturierter begegnen zu können. Initiiert hatte diesen Plan der Hamburger Eckart van Hooven, der 1955 in die Norddeutsche Bank eingetreten war und 1972 in den Vorstand der Deutschen Bank berufen wurde. Bei der SHL hatte er von 1975 bis 1979 die Position des stellvertretenden Aufsichtsratsvorsitzenden inne, die er im Anschluss an den Bremer Ulrich Weiss weitergab, seit 1979 ebenfalls Vorstandsmitglied der Deutschen Bank.



Ulrich Weiss, stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender von 1979 bis 1988

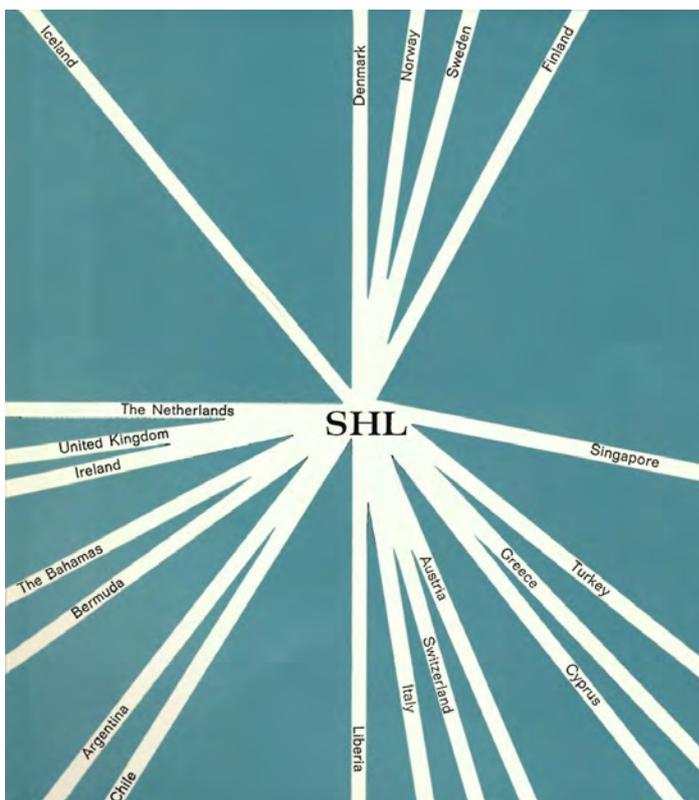
Auch während der Mandatszeit von Ulrich Weiss war noch kein Ende der Schifffahrtskrise in Sicht. Nach einer leichten Erholung 1979 erreichte sie mit dem Beginn der zweiten Ölkrise einen neuen Höhepunkt. 1983 lag die Quote der „aufliegenden“ Handelsschiffe weltweit bei 12 Prozent, darunter befanden sich 23 Schiffe deutscher Reedereien. Nach einer Schätzung des gleichen Jahres benötigte der Welthandel in dieser Zeit lediglich die Hälfte des vorhandenen Tankervolumens, bei der anderen Hälfte handelte es sich um Überkapazitäten. Schiffe aus zweiter Hand waren so gut und günstig zu erwerben wie nie, was der Schiffbauindustrie zusätzliche Probleme verursachte.

Obwohl die zweite Ölkrise 1984 ihr Ende fand, waren viele Reedereien nicht mehr imstande, sich wirtschaftlich von den Einbußen der davorliegenden zehn Jahre zu erholen. Viele hatten anstelle von Tankschiffen nun auf Massengutfrachter wie z. B. für Kohle oder Erz gesetzt, doch auch dieses Transportsegment lohnte sich nicht mehr. Die zumeist hochverschuldeten Unternehmen mussten sich in den 1980er Jahren auf den Bau moderner Containerschiffe umstellen, was eine erneute Aufnahme von Krediten erforderlich gemacht hätte. Es kam zu zahlreichen Schließungen, darunter auch die große, 1872 gegründete Bremer Traditionswerft „AG Weser“, die sich vormals zu einseitig auf Tankschiffe spezialisiert hatte.

Nach dem „Schwarzen Montag“ am 19. Oktober 1987, dem ersten weltweiten Börsencrash seit dem Zweiten Weltkrieg, erschien die Lage für die verschuldete Schifffahrtsindustrie erst recht hoffnungslos. In dieser Situation wollte die maßgeblich an der SHL beteiligte Landesbank ihre hohe Beteiligung am Aktienkapital nicht mehr aufrechterhalten. Ähnliches galt für die anderen Schiffsbanken in Bremen und Hamburg, die – mit den gleichen Problemen konfrontiert – 1988 die Beteiligungen ihrer Landesbanken verloren. Die Frage, was mit den Schiffsbanken geschehen solle, ging nun endgültig in die Verantwortlichkeit der beteiligten Großbanken über. Nicht nur die Deutsche Bank war an der SHL engagiert, die Dresdner Bank und die Commerzbank hielten Beteiligungen an den anderen Schiffsbanken.

## Die SHL als Teil des Deutsche-Bank-Konzerns

Die vormals von van Hooven angestellte Überlegung einer Fusion der drei Spezialbanken erwies sich als nicht durchführbar, da die jeweils beteiligten Großbanken unterschiedliche Interessen hegten und über ihre künftigen Aktienanteile keine Einigung erzielen konnten. So entschied der Vorstand der Deutschen Bank im Frühjahr 1989, mit Wirkung zum 1. Juli 1989 die Alt-Aktionäre komplett auszukufen und die Schiffshypothekenbank zu Lübeck als Tochterunternehmen in den Konzern einzugliedern. Ziel der Übernahme war, das Schiffsfinanzierungsgeschäft der Deutschen Bank zu intensivieren und weltweit alle diesen Sektor betreffenden Dienstleistungsaktivitäten auszubauen. Erfolg versprach man sich bei diesem Vorhaben vor allem durch das große Produktangebot einer Organisation wie der Deutschen Bank, das durch die Übernahme nicht nur selbst eine Erweiterung erfuhr, sondern den Geschäften der Schiffshypothekenbank auch eine wesentlich stabilere Grundlage verschaffte und Synergieeffekte hob.

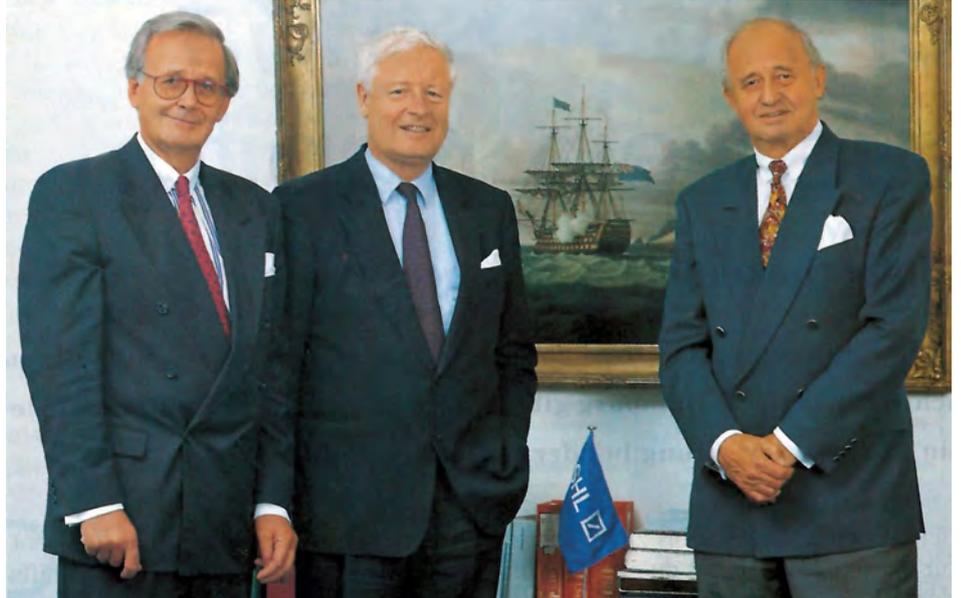


1989 kommt die SHL unter Deutsche Bank-Flagge

Schon 1974 warb die SHL mit ihren weltweiten Schiffsfinanzierungen

Die anderen Großbanken entschieden sich dagegen nun doch für eine Fusion der verbliebenen beiden Schiffsbanken, nämlich der Deutschen Schiffahrtbank AG (Bremen), die 1948 aus dem Zusammenschluss der Deutschen Schiffspfandbriefbank und der Deutschen Schiffskreditbank entstanden war, und der Deutsche Schiffsbekleidungsbank AG (Hamburg), die seit 1918 bestand. Beide Kreditinstitute fusionierten 1989 zur Deutschen Schiffsbank AG, an der die Commerzbank, Dresdner Bank und HypoVereinsbank beteiligt waren.

Gemeinsam 90 Jahre Erfahrung in der Schiffsfinanzierung: die drei Vorstandsmitglieder der SHL Torsten Wagner, Hanns Kippenberger und Olaf Peters



Unter dem neuen Eigentümer gelang es der SHL, gemeinsam mit der Schiffskreditabteilung der Deutschen Bank weltweit neue Kunden zu gewinnen und alle innerhalb des Deutsche-Bank-Konzerns anfallenden Schiffsfinanzierungsgeschäfte in vollem Umfang durchzuführen. Dies spiegelt sich auch in den Zahlen wider: War die Bilanzsumme der SHL bis 1989 auf 774 Mio. DM gefallen, so erholte sie sich in den nächsten drei Jahren rasch. Bereits 1991 hatte man den Wert von 1974 wieder erreicht, 1992 mit einer Bilanz von 1.619 Mio. DM sogar weit hinter sich gelassen. Mit der Eingliederung in den Deutsche-Bank-Konzern verlor die SHL endgültig ihren bei Gründung noch maßgeblichen Bezug zum Land Schleswig-Holstein. Der Hauptsitz wurde 1989 von Kiel nach Hamburg verlegt, wobei man den Namen jedoch unverändert ließ. Neben dem inländischen Kundenkreis betreute sie auch zahlreiche Werften und Reedereien im europäischen Ausland, vor allem in Skandinavien und Großbritannien. Dies spiegelte sich in ihrem Beirat wider, der sich aus namhaften Persönlichkeiten deutscher und skandinavischer Unternehmen zusammensetzte. Zu Beginn der 1990er Jahre gehörten zum Kundenstamm der SHL u.a. die Hapag-Lloyd, die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft Eggert & Amsinck sowie zahlreiche bedeutende norwegische Linien. Im Vorstand ist vor allem Olaf Peters zu erwähnen, der der Unternehmensleitung von 1972 bis in die 1990er Jahre angehörte.

Jürgen Krumnow, Vorsitzender des Aufsichtsrats der SHL von 1992 bis 1999



Nachdem Eckart van Hooven 1989 nochmals in den Aufsichtsrat der SHL eingetreten war und diesmal den Vorsitz des Aufsichtsrates übernommen hatte, ging dieses Amt 1992 an Jürgen Krumnow aus dem Vorstand der Deutschen Bank über. Ihm folgte Ende 1999 für eine kurze Übergangszeit sein Vorstandskollege der Deutschen Bank, Carl L. von Boehm-Bezing.



Carl L. von Boehm-Bezing, Aufsichtsratsvorsitzender der SHL, 1999-2001

Die wirtschaftliche Lage im Segment der Schiffsfinanzierung sollte auch nach dem Ende der schweren Krisen der 1970er und 1980er Jahre stetigen Herausforderungen unterworfen bleiben. Der Aufschwung des Welthandels in den 1990er Jahren, bedingt u. a. durch den Fall des Eisernen Vorhangs und die zunehmende Industrialisierung von Schwellenländern hatte sowohl positive als auch nachteilige Auswirkungen auf den europäischen Schiffsmarkt. Einerseits verbesserte sich die Auftragslage, andererseits stiegen neue Seehandelszentren auf, die vornehmlich in Fernost agierten und bald gemeinsam mit günstigeren Schiffbauunternehmen eine erhebliche Konkurrenz darstellten. Der hohe Zuwachs starker koreanischer Anbieter wie Samsung und Hyundai führte zu einem weltweiten Verfall der Schiffspreise. Die Deutsche Bank hatte sich bereits zu Beginn der 1990er Jahre darum bemüht, auch Kunden in den USA, Hongkong und Singapur für Schiffsfinanzierungen zu gewinnen. Diese Strategie sollte mit dem Aufstieg Ostasiens eine immer größere Bedeutung erlangen. Im Jahr 2000 erzielte die SHL das beste Ergebnis ihrer Firmengeschichte. Beflügelt wurde diese Entwicklung durch einen kräftigen Anstieg des Welthandels um 12,4 Prozent. Dies war der höchste Zuwachs seit der ersten Ölkrise in den 1970er Jahren. An ihre Aktionärin, die Deutsche Bank, konnte die SHL eine Dividende von 14 Prozent und eine zusätzliche Sonderdividende von 36 Prozent - also zusammen 50 Prozent - ausschütten. Bis 2008 wuchs die Nachfrage nach Schiffen und Transporten durch einen stetig wachsenden Seehandel an. Die rege Schiffsbautätigkeit wurde überwiegend durch Schiffskredite finanziert.



Schiffe vom Fließband: Werft von Hyundai Heavy Industries in Ulsan, Südkorea im Jahr 2006



Jürgen Fitschen, Aufsichtsratsvorsitzender der SHL, 2002-2008

## Erneute Schifffahrtskrise und Fusion der SHL

Wie in den 1970er Jahren bewirkten äußere Umstände – diesmal das Platzen einer Immobilienblase in den USA im Jahr 2007 und die dadurch ausgelöste globale Finanzkrise –, dass die Nachfrage nach Schiffsraum stark absank. Überkapazitäten und Verluste waren die Folge. Zahlreiche Bankkredite konnten nicht mehr bedient werden, so dass kurzum der gleiche Dominoeffekt wie seinerzeit 1974 entstand.

Die Deutsche Bank mit Jürgen Fitschen im Aufsichtsratsvorsitz der SHL reagierte nun sehr schnell und entschied sich 2008 für eine ähnliche Strategie, wie sie Eckart van Hooven bereits in den 1970ern für die verschiedenen Schiffsbanken angedacht hatte: eine strukturierte Konzentration des Schiffsfiananzierungsgeschäfts. Das bedeutete allerdings auch das Ende der Schiffshypothekenbank zu Lübeck als eigenständige Aktiengesellschaft. Am 15. Mai 2008 wurde diese, die bisher noch als Tochterunternehmen tätig gewesen war, aufgelöst und endgültig mit dem globalen Schiffsfiananzierungsgeschäft der Deutschen Bank verschmolzen. Beide Bereiche bildeten nun eine neue Abteilung mit dem Namen Deutsche Shipping, die die Geschäfte und Tätigkeiten der Schiffshypothekenbank nahtlos fortführte. Ziele der Zusammenführung sollten eine „Fokussierung der Leistungskraft“ (Pressemeldung vom 16.05.2008) sowie eine noch globalere Ausrichtung der Aktivitäten und Vertiefung der Geschäftsbeziehungen in Südeuropa und Asien darstellen.

Auch die Commerzbank zog 2011 nach und erwarb nach der Übernahme der Dresdner Bank 2009 die noch verbliebenen Restaktien der Deutschen Schiffsbank AG, die im Anschluss ebenfalls in einen Unternehmensbereich verwandelt wurde. Damit existiert heute keine der ursprünglichen Schiffshypothekenbanken mehr, deren hohe Spezialisierung sich in der Anfangszeit als hilfreich, in Phasen der Krise jedoch als nicht tragfähig erwiesen hatte.

Die Aktien der SHL, die sich bei der Verschmelzung vollständig im Besitz der Deutschen Bank befanden, wurden mit der Fusion wertlos und sind nur noch als historische Wertpapiere von Interesse. Die Deutsche Bank überließ der Historischen Gesellschaft einige Stücke aus der Emission von 1951. Daraus stammt das Exemplar, das dieser Ausgabe der Historischen Rundschau beigelegt ist.

---

Impressum: Dieser Informationsbrief wird herausgegeben von der Historischen Gesellschaft der Deutschen Bank e.V., Roßmarkt 18, 60311 Frankfurt am Main. Internet://www.bankgeschichte.de.

Abbildungen:

Hanseatisches Sammlerkontor (S. 1)

Imperial War Museum (S. 2)

75 Jahre Landesbank Schleswig-Holstein Girozentrale, Kiel 1992, S. 23. (S. 3)

dpa Picture-Alliance (S. 5 unten, S. 6 oben, S. 9 unten)

B. C. Möller (S. 8 oben)

Alle anderen Bilder Historisches Institut der Deutschen Bank.

Verantwortlich im Sinne des Pressegesetzes: Michael Münch

DEUTSCHE MARK 1000.-

# SCHIFFSHYPOTHEKENBANK ZU LUBECK A.G., LUBECK

Kenn-Nr. - 81130 -

1000.- DEUTSCHE MARK

## AKTIE

Nr. 00001

UBER

### TAUSEND DEUTSCHE MARK

Der Inhaber dieser Aktie ist bei der Schiffshypothekenbank zu Lübeck A.G., Lübeck,  
nach Maßgabe ihrer Satzung als Aktionär beteiligt.

Lübeck, im Juni 1951

**Schiffshypothekenbank zu Lübeck A.G., Lübeck**

Der Aufsichtsrat:

Der Vorstand:

Eingetragen  
in das Aktienbuch

Seite 1

*Helfs*  
Kontrollbeamter

*Hilmer*

*Thom N. Prising*