

Bank und Geschichte

Historische Rundschau

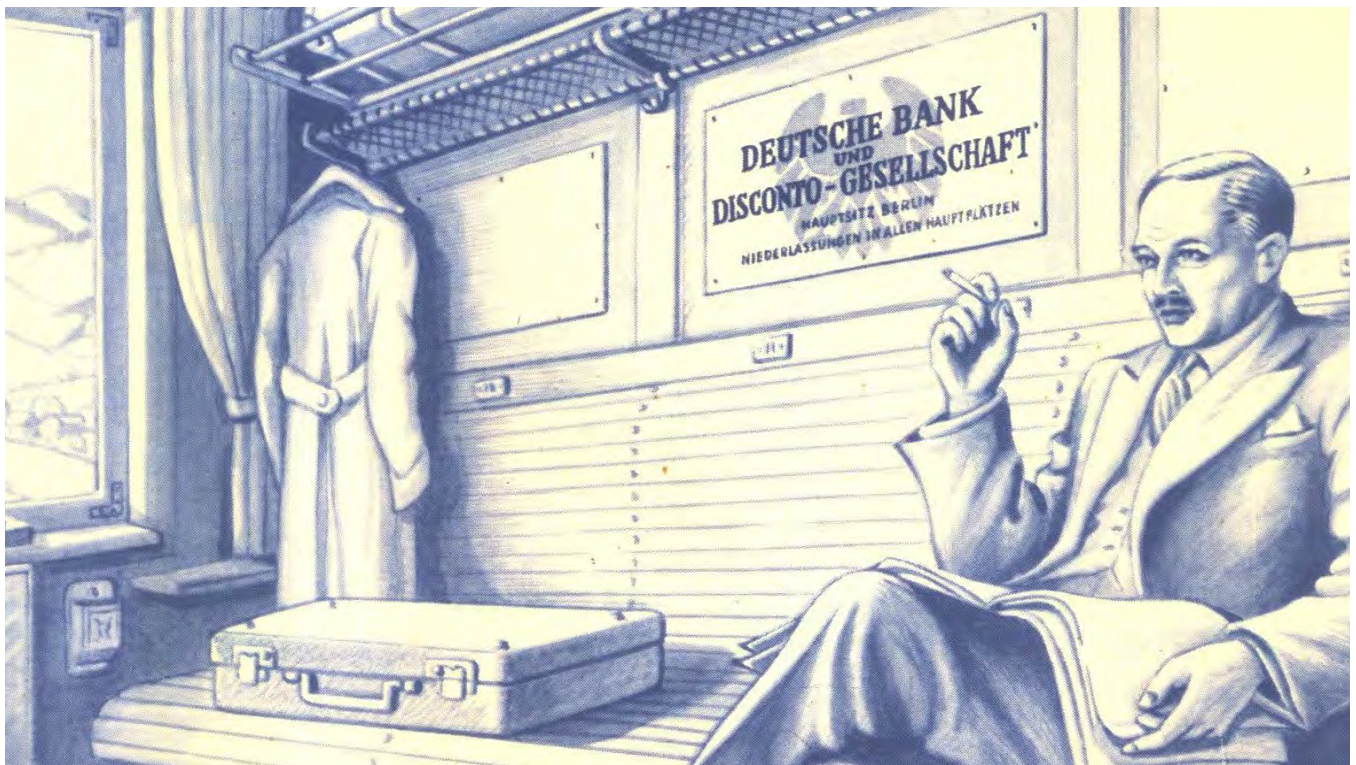
Historische Gesellschaft
der Deutschen Bank e.V.



Nr. 44

Juli 2021

Bankiers auf Reisen



Geschäftsreisender in einer
Werbeanzeige von 1930.

Kaufleute gehören zu den ersten Reisenden. Der von ihnen betriebene Fernhandel lässt sich in der Geschichte weit zurückverfolgen. An der Wende zur Neuzeit begannen sie, den Warentransport speziellen Fuhrleuten oder Spediteuren anzuvertrauen. Einige dieser Transportunternehmer boten bald neben dem Warengeschäft das damit verbundene Kredit- und Wechselgeschäft an und entwickelten sich zu den ersten Privatbankiers. Reisen wurde immer wichtiger.

Nicht nur Waren- und Geldgeschäfte wollten vor Ort abgewickelt werden, Projekte wie Infrastruktur- und Industrieinvestitionen mussten in Augenschein genommen werden. Der Bankier ist so über die Jahrhunderte stets ein Reisender geblieben, allein die Verkehrsmittel änderten sich ständig und die Reisegeschwindigkeit nahm enorm zu. Selbst die verbesserten Kommunikationsmöglichkeiten wie der Telegraf und zuletzt das Internet geboten der Geschäftsreise keinen Einhalt. Allein die Pandemie stoppte Anfang 2020 fast jede Reisetätigkeit. Ob das dienstliche Reisen dauerhaft begrenzt bleibt, ist noch offen. Hier ein Rückblick auf anderthalb Jahrhunderte Reisekultur in der Deutschen Bank.

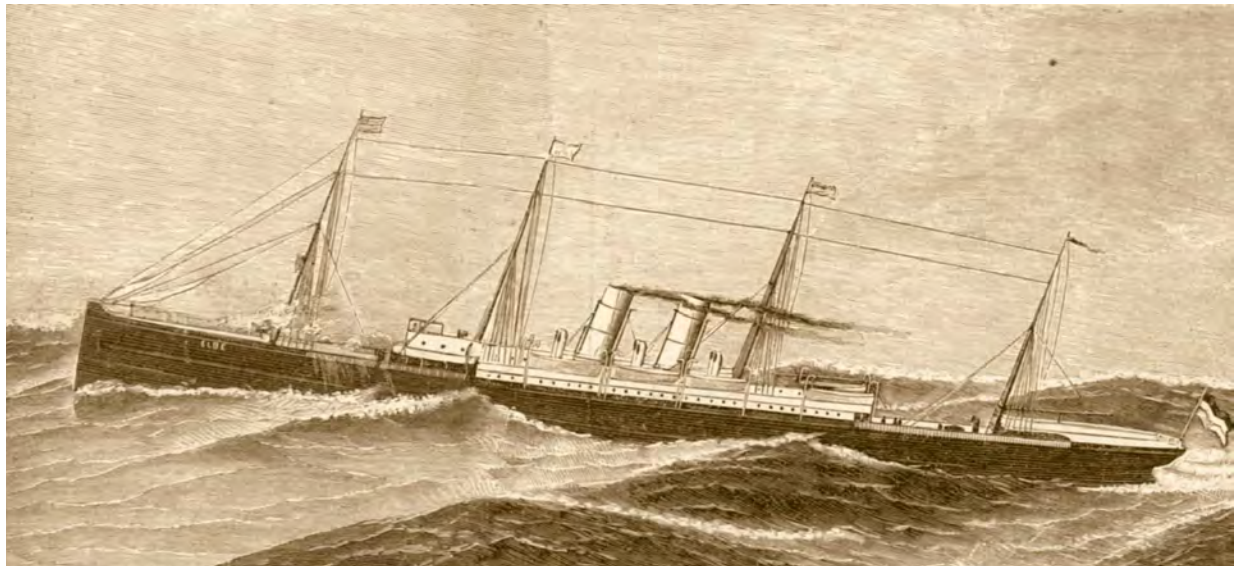
Im Wilden Westen

Als Georg Siemens, gerade mal dreißigjährig, im März 1870 in den Vorstand der Deutschen Bank eintrat, verfügte er zwar über keinerlei Erfahrung im Bankgeschäft, aber er hatte schon etwas von der Welt gesehen und sich bei einem schwierigen Auslandsprojekt einen Namen gemacht. Die Telegrafenlinie, die die Firma Siemens & Halske im fernen Persien baute, war seinem Verhandlungsgeschick zu verdanken. Diese Bewährungsprobe qualifizierte ihn für größere Aufgaben.

Dem Tatendrang des jungen Siemens waren jedoch zunächst enge Grenzen gesetzt. Der Verwaltungsrat der Deutschen Bank aber auch die lang nachwirkende Gründerkrise von 1873 bremsen seinen finanziellen und geografischen Handlungsspielraum. Erst zu Beginn der 1880er-Jahre boten sich Gelegenheiten zu raumgreifenderen Projekten.

So hatte sich in den USA der Deutschamerikaner Henry Villard vom Journalisten zu einem der führenden Eisenbahnunternehmer aufgeschwungen. Er verstand es hervorragend, für seine Projekte öffentlichkeitswirksam zu werben. Als die interkontinentale Linie der Northern Pacific Railway kurz vor der Fertigstellung stand, lud Villard zahlreiche Gäste ins entlegene Montana ein, wo die von Ost und West vorangetriebenen Schienenstränge aufeinandertrafen. Die Schar der Eingeladenen war illustre. Neben Kongressabgeordneten und Mitgliedern des diplomatischen Korps in Washington waren auch Gäste aus Übersee unter den Auserkorenen. Zu den Deutschen, die die weite Reise antraten, zählte Georg Siemens. Ihm kam die Sache sehr gelegen, brannte er doch schon seit längerem darauf, die USA persönlich kennenzulernen.

Ausgangspunkt seiner Reise war die Hansestadt Bremen, von wo aus die Schiffe des Norddeutschen Lloyd, einer der führenden deutschen Reedereien, ausliefen. Am 15. August 1883 ging Siemens mit rund 1.400 weiteren Passagieren – überwiegend Auswanderern – an Bord des Dampfers „Elbe“. Nur zehn Tage später lief das Schiff in New York ein. In den Hotels dort und später in Chicago beeindruckten Siemens vor allem die Fahrstühle, die in Berlin noch völlig unbekannt waren.

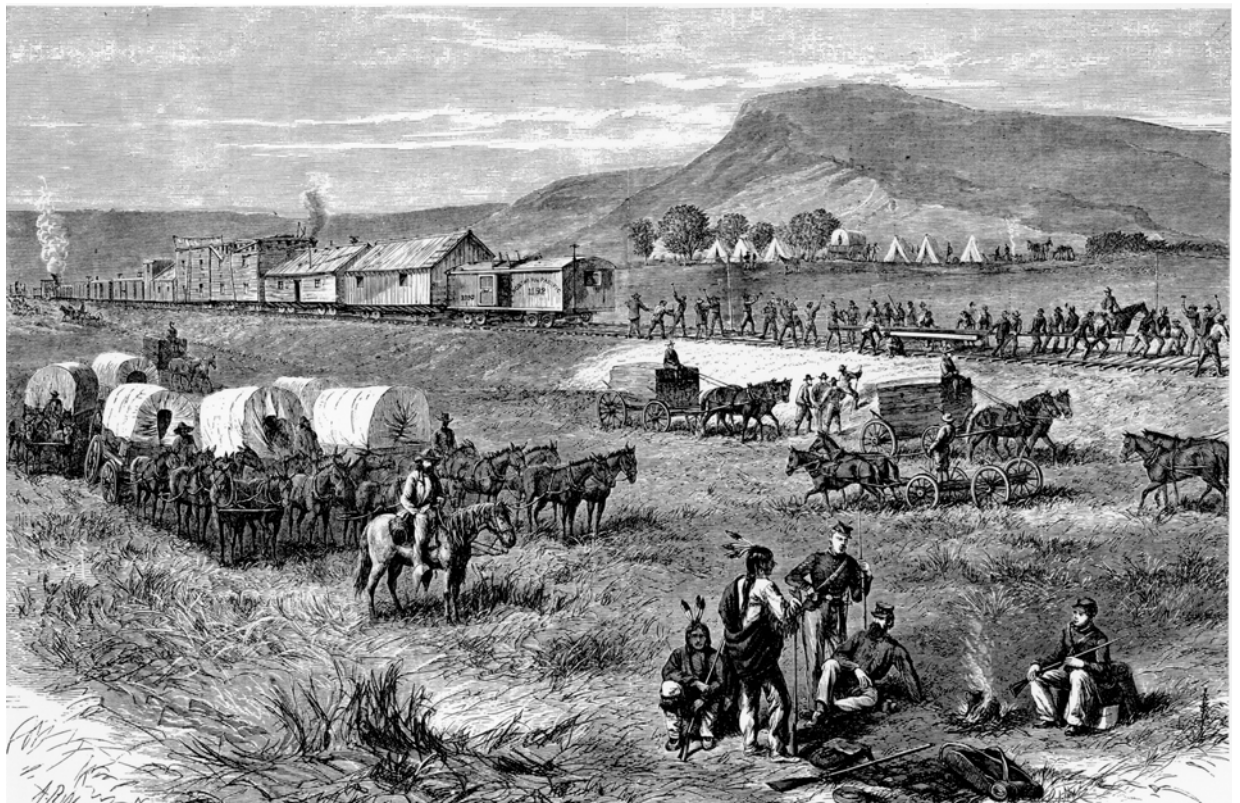


Die „Elbe“ war der erste Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd und zugleich des Deutschen Reichs. Sie wurde seit 1881 auf der Atlantikroute eingesetzt und sank am 30. Januar 1895 nach der Kollision mit einem britischen Dampfer in der Nordsee.

Villards deutsche Gäste wurden von einer hochrangigen Delegation begrüßt, an deren Spitze der deutschamerikanische Politiker Carl Schurz stand, der von 1877 bis 1881 amerikanischer Innenminister gewesen war. Die Reise in den Westen wurde mit einem Sonderzug fortgesetzt, vorbei an den Niagarafällen, über Chicago bis nach Montana. In einem Brief an seine Frau schilderte Siemens den Tanz der Crow, von denen sich einige Tausend „Mann mit Weibern, Kindern und Ponys auf beiden Seiten der Eisenbahn gelagert hatten“.¹

Ein ähnliches Bild vom Bahnbau im amerikanischen Westen muss sich Georg Siemens auf seiner Reise 1883 geboten haben, die ihn quer durch die USA führte.

Nach einer eindrucksvollen Feier schlug Villard am 8. September 1883 den letzten vergoldeten Nagel in die Schwelle und vollendete den Bau der Northern Pacific. Siemens setzte die Reise zur Westküste der USA fort, besuchte Seattle, San Francisco und Los Angeles. Tief beeindruckt kehrte er Mitte Oktober 1883 von New York aus, wo er noch zahlreiche Geschäftskontakte knüpfte, nach Deutschland zurück.



Die zweite USA-Reise – eine Rettungsaktion

Das Engagement, das die Deutsche Bank bei der Northern Pacific aufgrund der Empfehlung von Georg Siemens einging, führte zehn Jahre später zu seiner zweiten USA-Reise. Die Bahn war nämlich in Schieflage geraten, den Käufen der an der Berliner Börse eingeführten Aktien und Anleihen der Northern Pacific drohten hohe Verluste und der Deutschen Bank ein immenser Reputationsschaden. Ende September 1893 fuhr Siemens erneut nach New York. Diesmal begleitet von seiner Frau Elise, dem Hamburger Filialdirektor Ludwig Roland-Lücke, der später in den Vorstand der Deutschen Bank aufstieg, und dem Frankfurter Privatbankier Otto Braunfels, der in den 1860er-Jahren längere Zeit in New York gearbeitet hatte. Nach seiner Ankunft stellte Siemens Villard zur Rede und drängte ihn zum Rücktritt von seinen Ämtern bei der Eisenbahn-Gesellschaft. Siemens war so aufgebracht, dass er Villard an den Kopf warf: „Was mir am meisten für Sie leid tut, ist, dass Sie bei dem Zusammenbruch der Northern Pacific ein reicher Mann geblieben sind.“² Nach sechs Wochen harter Sanierungsarbeit konnte sich Siemens am 13. November 1893 wieder nach Europa einschiffen.

Das Ehepaar Georg und Elise Siemens im Jahr 1872. Wenn Georg Siemens allein reiste, hielt er seine Frau durch tägliche Briefe auf dem Laufenden.



Im Orient

Nur wenige Jahre nach dem ersten Engagement bei der Northern Pacific ließ sich die Deutsche Bank auf ein weiteres Auslandsabenteuer ein. Wieder war Georg Siemens die treibende Kraft. Als sich 1888 die Möglichkeit bot, die Konzession für eine Eisenbahnlinie von Istanbul nach Anatolien zu erwerben, zögerte er nicht. Der politischen Zustimmung des Auswärtigen Amts konnte sich die Bank versichern, doch stellte die deutsche Außenpolitik auch klar, dass die politischen und geschäftlichen Risiken allein bei den Investoren lägen und nicht durch das Reich abgesichert würden. Die Finanzierung übernahm ein deutsches Konsortium, den Bau eine eigens errichtete Gesellschaft. Um letzte organisatorische Absprachen zu treffen, reiste Georg Siemens im März 1889 erstmals nach Istanbul, wo er vom Sultan in Privataudienz empfangen wurde. Er fuhr mit dem bis heute legendären Orient-Express von Wien über

Belgrad und Sofia bis ins damalige Konstantinopel. Die Strecke war erst seit dem vorangegangenen Jahr durchgehend befahrbar. Die Aktienmehrheit an diesen sogenannten Orientalischen Bahnen sollte ein unter Führung der Deutschen Bank stehendes Konsortium 1889 erwerben.

Rund ein Jahrzehnt später, die Anatolische Eisenbahn war längst fertiggestellt und erfolgreich in Betrieb, beschäftigte der Weiterbau der Bahnlinie nach Bagdad die europäischen Großmächte und die Finanzwelt. Die Orientreise Kaiser Wilhelms II. im Herbst 1898 trug zur Entscheidung des Weiterbaus unter deutscher Führung bei. Um Einfluss nehmen zu können, fuhr Georg Siemens – diesmal in Begleitung seiner ältesten Töchter Elisabeth und Marie – ebenfalls an den Bosphorus. Bei der kurzen Fahrt des Kaisers mit der Anatolischen Eisenbahn entlang des Marmarameeres war er mit von der Partie.

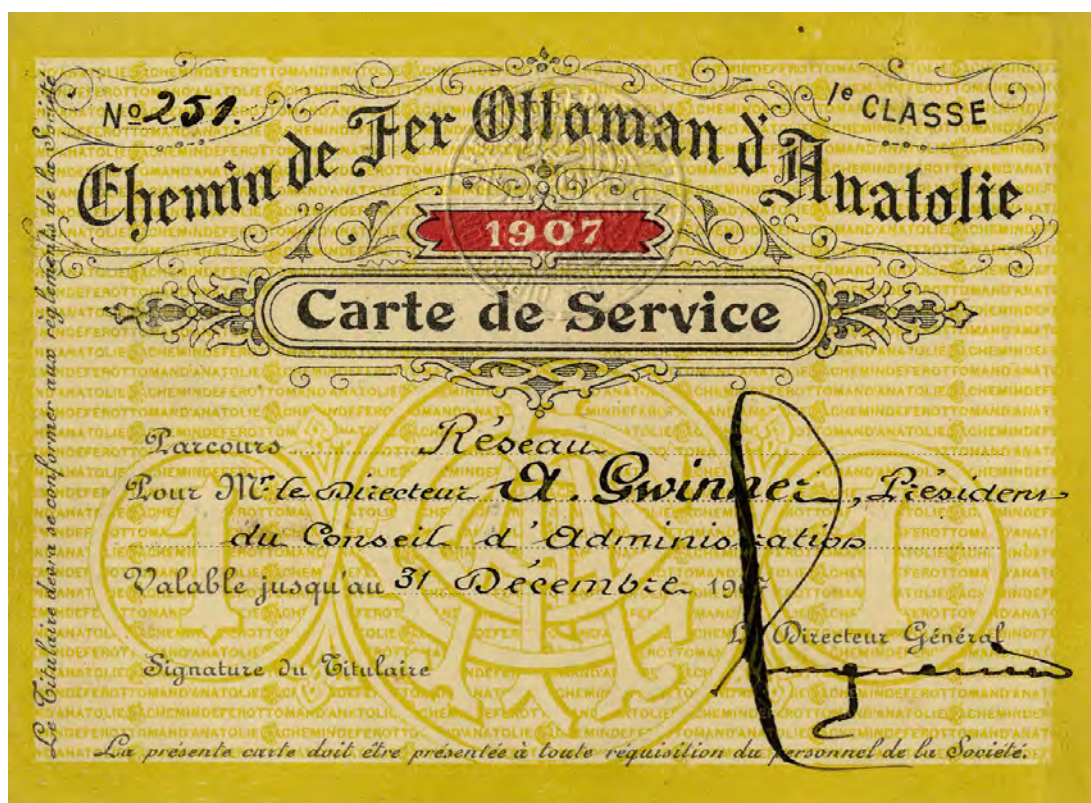


Empfang des deutschen Kaisers am Bahnhof in Hereke am Marmarameer am 20. Oktober 1898.

An seinen Aufenthalt in Istanbul schloss Georg Siemens eine Rundreise mit der Anatolischen Eisenbahn an, die ihn bis an deren Endpunkte nach Ankara und Konya führte. Dafür stand ihm, dem Aufsichtsratsvorsitzenden der Bahngesellschaft, der kaiserliche Sonderzug mit allen Bequemlichkeiten zur Verfügung. Auch wenn die Reise nun eher unter touristischen Vorzeichen fortgesetzt wurde und Siemens mit seinen Töchtern an Ausgrabungsstätten in Kleinasien und Griechenland führte, gelang es ihm nicht, das Geschäftliche ganz auszublenden. Überall führte er Gespräche und Verhandlungen. So fiel sein Fazit nach sechswöchiger Reise gemischt aus. An seine Frau schrieb er aus Patras: „Nun ist unsere Reise also bald beendet. Sie war sehr schön, sehr lehrreich, wird für alle – wie ich hoffe – eine reiche Erinnerungsquelle sein, aber sie war auch sehr teuer. Die geschäftlichen Resultate sind für mich sehr unbedeutend

gewesen; teils weil die Situation sehr schwierig war, teils weil ich die Sache nicht überall mit dem nötigen Eifer angefaßt habe. Ich mochte die New Yorker Erfahrungen, welche Du hast machen müssen, nicht bei den Kindern wiederholen; und unsere Zeit verträgt es nicht, daß man sich zu gleicher Zeit dem Geschäft und dem Vergnügen widmet.“³

Was Siemens noch nicht wissen konnte: Bleibendes Ergebnis der Reise war die dabei geknüpfte Bekanntschaft seiner Tochter Marie mit dem Archäologen Theodor Wiegand, der im Jahr 1900 sein Schwiegersohn werden sollte. Die Erteilung der Konzession für den Weiterbau der Bahn nach Bagdad im Jahr 1903 erlebte Siemens nicht mehr. Er war bereits zwei Jahre zuvor mit nur 62 Jahren verstorben. Seinem Nachfolger Arthur Gwinner fiel die Aufgabe zu, den Bau voranzutreiben. Zur Unterzeichnung der Konzession reiste Gwinner im März 1903 nach Istanbul, wo er am Abend zum Diner bei Sultan Abdul Hamid II. geladen wurde. Gwinner traf dort „zehn türkische Exzellenzen und drei Hoheiten, nämlich den Groß-Vezier und zwei seiner Vorgänger, [...]. Die sämtlichen Herrschaften hatten von uns Bagschish in hohen Summen teils erwartet und erhalten, teils erpreßt.“ Die Bahn bereitete ihm bis zu ihrer Verstaatlichung nach dem Ersten Weltkrieg, wie er es selbst ausdrückte „unendliche Arbeit und Qual“, brachte „aber auch Freuden und Siegpreise“.⁴



Fahrkarte der Anatolischen Eisenbahn von 1907, ausgestellt für Arthur Gwinner.

Doch nicht nur das Führungspersonal der Deutschen Bank und der von ihr finanzierten Eisenbahnen reiste wiederholt an den Bosphorus. Während des Ersten Weltkrieges wurden große Teile der deutschen Finanzhilfe an das verbündete Osmanische Reich über die seit 1909 bestehende Niederlassung der Deutschen Bank geleitet. Da die deutschen Hilfszahlungen in „klingender Münze“ oder in Form von Banknoten oder Wertpapieren erfolgten, waren mehrere Transporte auf dem Landweg von Berlin über Österreich-Ungarn, Bulgarien und Rumänien bis nach Istanbul notwendig.

Drei dieser Transporte wurden 1915 und 1916 von Hugo Nafz, einem 52-jährigen Prokuristen der Berliner Zentrale der Deutschen Bank, und wechselnden Kassenboten der Bank begleitet. Wie der vom Auswärtigen Amt ausgestellte Pass zeigt, führte ihn sein Weg über die preußische Grenzkontrollstelle Bodenbach südlich von Dresden nach Österreich-Ungarn. Von dort ging es über Prag, Wien und Budapest zur ungarisch-rumänischen Grenzstadt Predeal in Siebenbürgen. Die Weiterreise erfolgte über Bukarest und Sofia bis nach Istanbul.



Reisepass des Prokuristen Hugo Nafz, der während des Ersten Weltkrieges drei Werttransporte von Berlin nach Istanbul begleitete.



Den gleichen Weg nahm er während seiner zweiten Reise im März 1916, als er einen Transport von 138 Kisten Gold nach Istanbul begleitete. Lediglich bei seiner dritten Reise vom 21. November 1916 bis 1. Januar 1917, die für den Transport von Wertpapieren und Silber bestimmt war, reiste er mit dem Orient-Express über Wien und durch das von den Mittelmächten besetzte Serbien, da Rumänien zum Kriegsschauplatz geworden war. Die deutschen Hilfszahlungen konnten die militärische Niederlage des Osmanischen Reichs nicht verhindern. Am 30. Oktober 1918 wurde der Waffenstillstand unterzeichnet. Istanbul kam unter Verwaltung der Alliierten. Die dortige Filiale der Deutschen Bank musste schließen und konnte erst 1923 wiedereröffnet werden.

Ein Eisenbahnglück bei der Fahrt von Madrid nach Berlin

Gwinner, ein gebürtiger Frankfurter, hatte das Bankfach in seiner Heimatstadt gelernt und auf Stationen in London und Madrid über zehn Jahre Auslandserfahrung gesammelt. 1888 ließ er sich als Privatbankier in Berlin nieder, bevor er 1894 in den Vorstand der Deutschen Bank eintrat. Ein spanisches Geschäft, der Banco Hispano Alemán, brachte ihn in Kontakt mit Hermann Wallich, einem Deutsche-Bank-Vorstandsmitglied der ersten Stunde. Gwinner hatte das Institut in Madrid mit überwiegender Kapitalbeteiligung der Deutschen Bank gegründet. Die Bilanzsitzung des Banco Hispano Alemán erforderte einmal im Jahr die Reise nach Madrid. Von der gemeinsamen abenteuerlichen Rückfahrt von der Sitzung im Jahr 1894 berichtet Gwinner in seinen Lebenserinnerungen:



Arthur Gwinner (links) und Hermann Wallich vertieften ihre Bekanntschaft bei gemeinsamen Reisen zu den Sitzungen des Banco Hispano Alemán in Madrid in den 1890er-Jahren.



„Wir waren, Direktor Wallich, der bereits im 60. Lebensjahre stand, und ich, auf der Heimfahrt von der alljährlichen Madrider Bilanzsitzung, fuhren allein im Abteil, durch die staubigen Pinienwälder des Landes. Da, kurz vor Bordeaux, entgleiste, wie so häufig auf jener Strecke, unser Schnellzug. Wir fuhren aus den Schienen, die Scheiben platzten, die Holzwände splitterten, unser Handgepäck flog aus den Netzen – und der Zug stand still. Eine ‚Ritiro‘-Porzellanfigur, die ich im Holzkistchen für einen befreundeten Berliner Sammler mitgenommen hatte, fiel Herrn Wallich auf den Kopf; Wallichs steifer Hut hatte größeres Unheil verhindert. Auch sonst kamen die Reisenden mit dem Schrecken davon. Der Zugführer war aber verletzt und vom Weiterfahren keine Rede. Da standen wir denn! Ein Bauernjunge trug unser Handgepäck, als wir auf staubiger Straße nach einem nahen Dorf wanderten. Dort stöberte ich den vorhandenen einzigen Landauer auf, der uns in einer Stunde nach Bordeaux brachte. Wir nahmen ein gutes Mittagssmahl ein und ein köstlicher Chateauwein versetzte Direktor Wallich in beste Stimmung, die sich noch erhöhte, als unsere vielen Reisegefährten mit Extrazug herangeschleppt kamen und nicht Zeit hatten etwas zu genießen, denn eine dröhnende Stimme verkündete: ‚Départ pour Paris dans cinq minutes!‘ Wallich blieb auf der weiteren Heimfahrt bis Berlin in ungewohnt heiterer Stimmung und erzählte mir die trockensten und drolligsten Geschichten. Dazwischen frug er mich, ob ich sein Nachfolger in der Deutschen Bank werden wolle.“⁵

Reisen um die Welt

Hatten junge Angehörige der Oberschicht seit dem 16. Jahrhundert auf einer Kavaliertour vor allem Italien bereist, um ihrer Ausbildung den letzten Schliff zu verleihen, so erweiterte sich zum Ende des 19. Jahrhunderts die Reiseroute bis zur Weltumrundung. Der gerade 23-jährige Bankierssohn Ernst Enno Russell begab sich Anfang Januar 1893 auf eine solche Weltreise. Nicht touristische Vergnügungen waren ihr primäres Ziel, sondern ähnlich wie bei der „Grand Tour“ in früheren Jahrhunderten die Vervollkommnung der Ausbildung und die Möglichkeiten die Hauptorte des Welthandels selbst in Augenschein zu nehmen. Russells Vater Emil gehörte von 1876 bis 1900 zum Kreis der Geschäftsinhaber der Disconto-Gesellschaft, lange Zeit die wichtigste Konkurrentin der Deutschen Bank, bis 1929 beide Institute fusionierten. Ernst Enno Russell, der selbst von 1902 bis 1929 Geschäftsinhaber der Disconto-Gesellschaft war, wechselte anschließend in den Aufsichtsrat der verschmolzenen Bank.

Ernst Enno Russell,
der Weltreisende.



Seine fast zweijährige Reise um die Welt, die er in 427 handschriftlichen Tagebuchseiten festhielt,⁶ führte ihn zunächst in die USA, wo er vor allem die Weltausstellung in Chicago besuchte. In New York wurde er von Henry Villard empfangen. Abstecher zu den Niagarafällen und in den Yellowstone Park durften nicht fehlen. Auf seiner weiteren Route lagen die großen außereuropäischen Handelsplätze in Lateinamerika und Asien, die für die Disconto-Gesellschaft von besonderem Interesse waren, etwa die Brasilianische Bank für Deutschland in Rio de Janeiro und São Paulo und die Deutsch-Asiatische Bank in Schanghai. Ausführlich schilderte er an den verschiedensten Stationen seiner Reise die Lebensweisen deutscher und anderer europäischer Kaufleute, wie Gildemeister & Co. in Chile oder Behn, Meyer & Co. in Singapur.

Die Niagarafälle waren ein beliebtes Reiseziel auch für Geschäftsreisende wie den Direktor der Deutschen Bank in London, Georg Zwißmeyer (links), der sich dort 1903 gemeinsam mit Baron Seidlitz fotografieren ließ.





Paul Wallich um 1910.

Die 1907 eröffnete Filiale der Deutschen Ueberseeischen Bank im chilenischen Temuco besuchte Paul Wallich Ende 1909 und lobte die breiten, gut gepflasterten Straßen mit vielen Neubauten.

Nicht nur Emil Russell schickte seinen Sohn auf große Fahrt, auch Paul Wallich, einziger Sohn des Deutsche-Bank-Vorstandsmitglieds Hermann Wallich, bereiste im Auftrag seines Vaters vom August 1908 bis Januar 1910 zunächst die USA und anschließend den südamerikanischen Subkontinent. Auch diese Reise war krönender Abschluss einer minutiös geplanten Ausbildung, die ein Studium der Nationalökonomie und eine Lehre bei einer Handelsfirma in Hamburg sowie Volontariate in London bei Speyer Brothers und der Filiale der Deutschen Bank umfassten. In Lateinamerika waren die Filialen der Deutschen Ueberseeischen Bank Wallichs wichtigste Anlaufstellen. Die südamerikanische Tochtergesellschaft der Deutschen Bank war 1886 von seinem Vater ins Leben gerufen worden, der 1909 noch immer an der Spitze des Aufsichtsrats stand.

Größtes Abenteuer der Reise war die Überquerung der Anden von Argentinien nach Chile. Da die Eisenbahnverbindung noch nicht durchgehend fertiggestellt war, ging es auf dem Rücken von Maultieren über den in 3.900 Meter Höhe gelegenen Pass. Die ganze Reittour dauerte zwei Stunden, bis auf der chilenischen Seite die Fahrt in der schmalspurigen Transandino Bahn fortgesetzt werden konnte. Auch Wallich fand überall schnell Zugang zu den Kreisen der Auslandsdeutschen. In Chile bemerkte er: „In keiner Stadt habe ich übrigens, einschließlich St. Louis und Milwaukee, außerhalb Deutschlands auf der Straße, in Bädern und Straßenbahnen so viel deutsch sprechen hören, wie in Valparaiso.“⁷ Mitte Januar 1910 trat Paul Wallich von Montevideo aus über Rio de Janeiro und Lissabon die Heimreise an. In Berlin trat er kurze Zeit später im Alter von 28 Jahren in die Berliner Handels-Gesellschaft ein, die sich einen „echten“ Wallich leisten wollte und ihm die Leitung des großen laufenden Geschäfts übertrug.⁸



Geschäftsreisen in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts

Bahn und Schiff blieben bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts die wichtigsten Verkehrsmittel der reisenden Bankiers. Die vielen Aufsichtsratsmandate, die Vorstandsmitglieder der Deutschen Bank bei deutschen Unternehmen wahrnahmen, erforderten eine intensive Reisetätigkeit von Berlin bis nach Aachen, Stuttgart, Breslau und Königsberg. Die eng getakteten Eisenbahnverbindungen erlaubten es schon um 1900, viele Städte in Deutschland innerhalb weniger Stunden zu erreichen. In den Jahren nach dem Ersten Weltkrieg wurde auch das Auto, zumindest für kürzere Strecken zur Alternative für die Eisenbahn. Allerdings war das Auto noch ziemlich unkomfortabel. Als die Deutsche Bank Ende 1919 in Fusionsverhandlungen mit der Hannoverschen Bank steckte, verhinderte eine allgemeine Verkehrssperre die Bahnreise von Vorstandssprecher Paul Mankiewitz nach Hannover. Eine Autofahrt wollte sich Mankiewitz aber im Spätherbst nicht zumuten: „Ich würde im Auto gekommen sein, wenn ich nicht erkältet wäre und ich infolgedessen bei dem schlechten Wetter die Reise im Auto nicht riskieren möchte, zumal ich mich im allgemeinen abgespannt fühle.“⁹

Vorstandsmitglied Paul Millington-Herrmann und Familie 1929 auf der Seereise nach Südamerika.



Auf der transatlantischen Route war die Reisezeit der großen Dampfer auf fünf Tage zusammengeschmolzen. Fast jährlich hielt sich in der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg ein Vorstandsmitglied oder Direktor der Berliner Zentrale in den USA auf. 1910 besuchte Paul Mankiewitz sowie 1911 und 1913 Bruno Axhausen die USA, um Möglichkeiten intensiverer Zusammenarbeit mit den amerikanischen Geschäftspartnern auszuloten.

Der Erste Weltkrieg unterbrach diesen regelmäßigen Austausch, doch da die USA als führende Wirtschaftsnation aus dem Konflikt hervorgingen, lebte die Reisetradition in den 1920er-Jahren rasch wieder auf. Paul Millington-Herrmann 1925, Alfred Blinzig 1927 und Gustaf Schlieper 1930 waren die Vorstandsmitglieder, die in der Zwischenkriegszeit die Interessen der Bank auf der anderen Seite des Atlantiks vertraten.

Am Ende des Zweiten Weltkrieges wurden die Verkehrsverbindungen durch die systematische Zerstörung der Infrastruktur immer schlechter. Der in der Nähe von Kassel lebende frühere Weltreisende Ernst Enno Russell scheiterte Anfang Januar 1944 beim Versuch zur Aufsichtsratssitzung der Deutschen Bank nach Berlin zu fahren:

„Der Zug war so überfüllt, daß ich einen Sitzplatz nicht finden konnte, und 8 Stunden oder noch länger zu stehen, halte ich einfach nicht mehr aus [...]. Mein ‚Sonderausweis‘, den mir die Filiale Kassel besorgt hatte, [...] hilft mir auf der Hinfahrt, wo ich auf einer Zwischenstation einsteige, recht wenig. Denn ohne Schaffnerhilfe räumt kein Mensch einem einen Sitzplatz ein und in überfüllten Zügen, wo auch alle Gänge versperrt sind, kann man eines Schaffners in den seltensten Fällen habhaft werden und wenn man ihn erwischt, zuckt er meist die Achseln und tut nichts.“¹⁰ In einem späteren Brief heißt es: „Daß mir eine Reise im Schlafwagen grundsätzlich als nicht kriegswichtig abgelehnt wird, bewahrt mich vor einer Selbstüberschätzung meiner Person, und daß ich mich den Strapazen einer langen Eisenbahnfahrt ‚stehenden Fußes‘ nicht mehr gewachsen fühle, bedrückt mich andererseits sehr.“¹¹

Als Konsequenz aus diesen erschwerten Reisebedingungen wollte Russell sein Mandat im Aufsichtsrat der Deutschen Bank niederlegen. Vorstandssprecher Oswald Rösler konnte ihn mit dem Hinweis, dass die Bank in der Neubesetzung ihres Aufsichtsrats nicht mehr frei sei – womit er auf die Einflussnahme des NS-Staats anspielte –, von diesem Schritt abhalten.

In den letzten Kriegstagen wurde Reisen zum regelrechten Abenteuer und ihr Gelingen konnte über das persönliche Schicksal der nächsten Jahre entscheiden. Vorstandsmitglied Hermann J. Abs verließ Berlin am 14. April 1945 in einem Karstadt-Lieferwagen in Richtung Hamburg. Nur zwei Tage später begann die sowjetische Offensive auf die Reichshauptstadt. Dort waren seine Vorstandskollegen Oswald Rösler, Karl Ritter von Halt, Robert Frowein und Karl Ernst Sippell zurückgeblieben. Sippell fand bei der Eroberung von Berlin den Tod, Rösler, von Halt und Frowein wurden von den Sowjets verhaftet und verbrachten mehrere Jahre in Lagerhaft.

Unter den Bedingungen des Krieges war der Aktionsradius auch für eine Großbank klein geworden. Dies setzte sich auch in den ersten Tagen und Wochen nach Kriegsende fort. In Frankfurt am Main war schon das nur wenige 100 Meter von der Filiale am Roßmarkt entfernte Sachsenhausen wegen der gesprengten Mainbrücken sehr schwer zu erreichen. Für die Überquerung des Mains per Boot oder über die notdürftig wiederhergestellte Wilhelmsbrücke benötigte man einen Passierschein der amerikanischen Besatzungsmacht. Für die verbliebenen Mitarbeiter – so auch für Filialdirektor Walter Schmidt – ersetzte das Fahrrad die Straßenbahn oder den Dienstwagen: „Nachdem Herr Dr. Schmidt seine Geschäfte am nächsten Tag in der Wiesbadener Filiale abgewickelt und sich einen Ausweis beschafft hatte, fuhren wir mit seinem morgens überholten Fahrrad in Richtung Frankfurt los. Er hatte jedoch etwa 20 Jahre nicht mehr auf einem Fahrrad gesessen und so ging die Fahrt nicht gerade schnell vonstatten.“¹²

Passierschein der amerikanischen Militärregierung vom Juni 1945 für die Bankangestellte Hilda Anna Dietz, der ihr bescheinigt, zum „Reisen in Frankfurt und Umgebung“, zum „Überqueren der Brücke“ über den Main und zum „Fahren eines Fahrrads“ berechtigt zu sein.

MILITARY GOVERNMENT OF GERMANY
MILITÄRREGIERUNG BEFREIUNG
MILITARY GOVERNMENT EXEMPTION

A 121715 *

Datum der Ausstellung *June 2, 1945* Wird unwirksam am *good until*
Date Issued *1945* Expires on *revoked*

Name *Dietz, Hilda Anna*

Anschrift *Darmstädter Str. 100* Wohnort *Frankfurt/M.*
Address *100* Town

Ausweiskarte Klasse *Kennk.* Nr. *H 21750*
Identity Card Type No.

Unterschrift des Inhabers *Hilda Anna Dietz*
Signature of Holder

ANWEISUNGEN: Diese Befreiung ist im Namen der Militärregierung ausgestellt worden. Sie ist nicht übertragbar, darf nicht abgeändert oder vernichtet werden, ist nur gültig in Verbindung mit der Ausweiskarte des Inhabers. Der Verlust dieser Karte muß der Polizei gemeldet werden. Gefundene oder unwirksam gewordene Karten müssen an die ausstellende Behörde zurückgegeben werden.

INSTRUCTIONS: This exemption is issued in the name of the Military Government. It is not transferable, must not be altered or destroyed, and is only valid when used in conjunction with the holder's identity card. The loss of this card must be reported to the police. If found, or on expiration of validity, this card must be returned to the issuing authority.

GRÜNDE, EINZELHEITEN UND AMT LICH ERFREIUNG: Die vorstehend benannte Person ist, wie unten angegeben, von Beschränkungen betreffend: *ALLE - NO - REISE -* (Nicht Zutreffendes streichen) *STAND*
SPERREZURück befreit. (Nicht Zutreffendes streichen) *STAND*
REASONS, SPECIFICATIONS AND ENDORSEMENTS: The person named on the reverse hereof is granted exemption, only as specified below, from restrictions respecting: *CURFEW - TRAVEL - PROHIBITED ARTICLES*
PROHIBITED AREA (delete where applicable). *Travel in Frankfurt*

Einzelheiten der Befreiung *Frankfurt and vicinity / 100m*
Particulars of exemption *May cross the bridge*
Bicycle authorized & to ride in it

Gründe *business*
Reasons *Det. E 1 D 2*
Ausstellende Behörde *Det. E 1 D 2*
Issuing Organization *Det. E 1 D 2*
Name (Druckschrift) *Hilda Anna Dietz* Rang *Major*
Name (handschriftl.) *Hilda Anna Dietz* Rank *Major*
Unterschrift *Hilda Anna Dietz* Stamm-Nr. *0461363*
Signature Serial No.

Rechnung des Londoner Savoy Hotels von 1951 für Hermann J. Abs, der Vorverhandlungen zum Londoner Schuldenabkommen in der britischen Hauptstadt führte. Der Zimmerpreis betrug 9 Pfund, 9 Schilling und 2 Pence.

Apartment 302

SAVOY HOTEL
(THE SAVOY HOTEL LIMITED)
LONDON, W.C.2.

H. J. Abs. Esq.

VISITORS SHOULD RECEIVE AN OFFICIAL RECEIPT FOR ALL PAYMENTS MADE.
ACCOUNTS ARE DUE THE DAY THEY ARE RENDERED.

Date	11	12	13	14	15	16	17
	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Brought forward							
Apartment	3 10 6	4 6	9 3 2				
Service		3 10 6					
Servants Room & Board							
Breakfast		6	6				
Luncheon							
Dinner							
Supper							
Tea, Coffee, Sandwiches							
Wines, Beers, Spirits and Liqueurs							
Mineral Waters							
Cigars and Cigarettes							
Night Service							
Restaurant-Luncheon							

The SAVOY Hotel Limited

Received with thanks from
H. J. Abs. Esq.
the sum of ten lbs 9 s 2 d

Room 302 L 9-9-2
C 52612 date 13. 4. 51 cashier 6

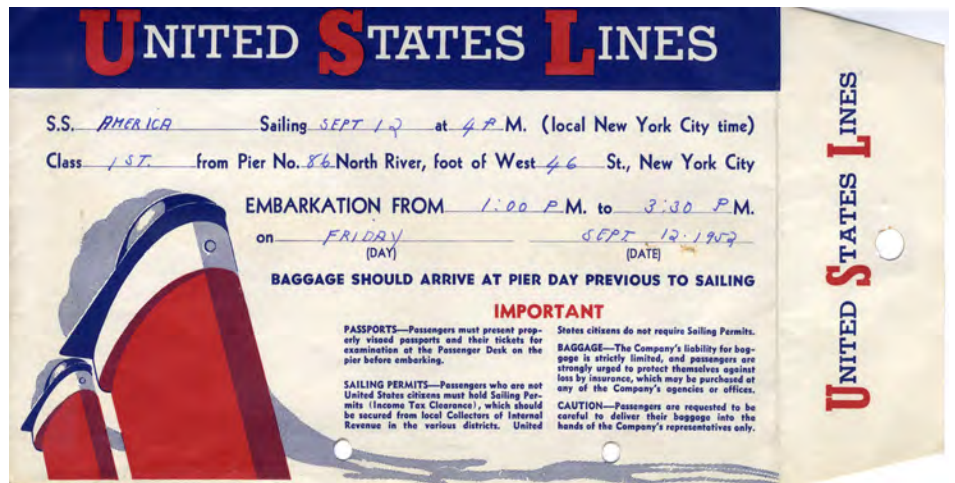
Geschäftsreisen im Zeichen von Internationalisierung und Globalisierung

Mit dem Wiederaufbau der westdeutschen Wirtschaft verbesserten sich in den Jahren ab 1948 die Reisemöglichkeiten. Durch die Zerschlagung der Großbanken in Teilinstitute auf Ebene der Bundesländer war das Geschäftsfeld allerdings noch bis 1952 regional stark begrenzt. Mit der Reintegration der Bundesrepublik in die Weltwirtschaft änderte sich die Situation aber rasch. Hermann J. Abs, der in den drei ersten Nachkriegsjahrzehnten zur prägenden Figur der Deutschen Bank wurde, war permanent im In- und Ausland unterwegs. 1952/53 verhandelte er über Monate in London mit den Gläubigern Deutschlands über dessen Schulden. Das Londoner Schuldenabkommen war der erfolgreiche Abschluss dieses zähen diplomatischen Ringens.

Vier Jahre später war Abs auch im Zentrum der politischen Macht der Nachkriegszeit angekommen. Zur Amtseinführung des US-Präsidenten Dwight D. Eisenhower am 21. Januar 1957 war er nach Washington geladen. Abs nutzte den mehrwöchigen Aufenthalt auch, um sich mit zahlreichen Senatoren, Bank- und Unternehmensvorständen zu treffen. Bei einem Besuch des IBM-Konzerns wurde ihm der Computer 705 vorgeführt. Abs interessierte sich sehr für die Automatisierung der US-Finanzbranche und schlug vor, „nach seiner Rückkehr einige Herren der Bank nach New York zur First National City Bank zu entsenden, um sich über die Rationalisierungsfortschritte zu informieren und zu untersuchen, ob für die Bank ein Computer und falls ja, welcher angeschafft werden sollte. Ein Electronic Computer kostet zwischen 4 bis 8 Mio DM“.¹³



Dinner an Bord der „Liberté“, mit der Hermann J. Abs (vorne links) 1957 von Le Havre nach New York reiste. Es handelte sich um die ehemalige „Europa“ des Norddeutschen Lloyd, die als Kriegskontribution an Frankreich gefallen war. 1961 wurde sie außer Dienst gestellt.



Ticket der United States Line für die Schiffspassage am 12. September 1952 von New York zurück nach Europa.

In den frühen Nachkriegsjahren reiste Abs auf einem der luxuriösen Passagierschiffe, die in dieser Zeit die Strecke zwischen der amerikanischen Ostküste und Europa noch regelmäßig befuhren. Wenige Jahre später wurden sie vom Flugzeug abgelöst.

Ob im Flugzeug, im Zug oder im Auto, Abs blieb über Jahrzehnte ein Vielreisender. Ständig war er unterwegs zu Aufsichtsratssitzungen, Auslandsniederlassungen und nationalen wie internationalen Kunden. Dass er über viele Jahre auch Aufsichtsratsvorsitzender der Lufthansa und von Daimler-Benz sowie Verwaltungsratsvorsitzender der Bundesbahn war, dürfte für ihn bei so mancher Reise von Vorteil gewesen sein. Bei der Bahn fuhr er meist im Sonderabteil.

Auch als Aufsichtsrats- und Ehrenvorsitzender der Deutschen Bank reiste Abs, der fließend Englisch, Niederländisch, Französisch und Spanisch sprach, noch bis in die späten 1980er-Jahre, um ausländische Regierungen zu beraten und sich für die Interessen der Bank einzusetzen. So half er 1969 der indonesischen Regierung bei der Neuregelung der Auslandsschulden.



Vorstandssprecher Hermann J. Abs 1962 an Bord einer Boeing 707 der Lufthansa.

Auch China hatte er im Blick: 1984 war er Mitglied einer Delegation um den damaligen Bundeskanzler Helmut Kohl. Abs zeigte sich begeistert von „der rätselhaften, aber faszinierenden Kultur“. Einen besonderen Eindruck hinterließ die Esskultur, insbesondere die Peking-Ente. „Wir konnten feststellen, dass alles verwendet wird, was der phantasievollen Küche der Chinesen einfällt – bis hin zu den Schwimmhäuten. Alles außer Schnabel, Knochen und Augen. Man muss sagen: beneidenswert köstlich. Die Probleme mit den Stäbchen ließen sich mit einiger Geduld auch bei diesem Essen meistern“, schrieb sein Assistent.¹⁴



Abs, der auch Aufsichtsratsvorsitzender der Lufthansa war, nutzte die Fluglinie für die meisten seiner Auslandsreisen, wie hier 1977 bei der Rückkehr aus Argentinien.

In den 1990er- und 2000er-Jahren nahm das Tempo und die Termindichte für die Führungskräfte der Deutschen Bank abermals zu. Termin an Termin, Kontinent an Kontinent schlossen sich pausenlos an, bis im März 2020

schlagartig nahezu alle Dienstreisen angesichts der sich weltweit ausbreitenden Covid-19-Pandemie abgesagt wurden. Homeoffice und Videokonferenzen ersetzen schlagartig Tausende von Reisen im In- und Ausland. Auch wenn die Reisetätigkeit allmählich wieder einsetzt, so könnte selbst nach der überstandenen Krise manche Dienstreise überdacht werden oder ganz entfallen. Die Erfahrungen, die alle Reisenden in der mehr als 150-jährigen Geschichte der Deutschen Bank gemacht haben, werden sich aber kaum ersetzen lassen.

Martin L. Müller

¹ Karl Helfferich, Georg von Siemens. Ein Lebensbild aus Deutschlands großer Zeit, Bd. 3, Berlin 1923, S. 311.

² Helfferich, Georg von Siemens, Bd. 2, Berlin 1923, S. 260.

³ Georg Siemens an Elise Siemens, 26.11.1898, in: Helfferich, Georg von Siemens, Bd. 3, Berlin 1923, S. 365.

⁴ Arthur von Gwinner, Lebenserinnerungen, 2. Aufl., Frankfurt am Main 1992, S. 78f.

⁵ Gwinner, Lebenserinnerungen, S. 58f.

⁶ Ernst Enno Russell, Reise um die Welt 1893-1894, Göttingen 1995.

⁷ Paul Wallich, Banco Alemán Transatlántico. Eine Reise durch Südamerika, Mainz 1986, S. 143f.

⁸ Paul Wallich, Lehr- und Wanderjahre, in: Zwei Generationen im deutschen Bankwesen 1833-1914, Frankfurt am Main 1978, S. 363.

⁹ Paul Mankiewitz an Paul Klaproth, 8.11.1919, HADB, S3985.

¹⁰ Ernst Enno Russell an Oswald Rösler, 4.1.1944, HADB, NL39/2.

¹¹ Ernst Enno Russell an Oswald Rösler, 17.1.1944, HADB, NL39/2.

¹² Aenne Dietz, 40 Jahre Deutsche Bank [Manuskript] 1967, S. 16; HADB, SG3/10.

¹³ Aktennotiz Rechberg, 1.3.1957; HADB, V1/2085.

¹⁴ Reisebericht Christian W. Rother, HADB, V1/2516.