

Hamburgische Wissenschaftliche Stiftung
gegründet 1907

Albert Ballin

Albert Ballin



Albert Ballin

von Johannes Gerhardt

Albert Ballin

Hamburgische Wissenschaftliche Stiftung
gegründet 1907

MÄZENE FÜR WISSENSCHAFT

hg. von Ekkehard Nümann

Gefördert von der Hapag-Lloyd Stiftung

Den Familien gewidmet, die durch ihre hochherzigen Stiftungen vor 102 Jahren die Gründung der *Hamburgischen Wissenschaftlichen Stiftung* ermöglicht und den Grundstein dafür gelegt haben, dass die Stiftung auch heute noch Forschung, Lehre und Bildung fördern kann.

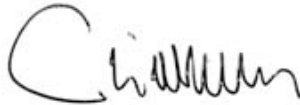
INHALT

Vorwort des Herausgebers	S. 4
Vorwort des Vorsitzenden des Vorstandes der Hapag-Lloyd AG . .	S. 5
1. PROLOG	S. 7
2. DIE FRÜHEN JAHRE	S. 10
Eltern und Kindheit	S. 10
Der Sprung in die Selbstständigkeit	S. 12
Heirat	S. 16
Persönlichkeit	S. 19
3. ALBERT BALLIN UND DER AUFSTIEG DER HAPAG	S. 24
Die Hapag vor Albert Ballin	S. 24
Der erste deutsche Top-Manager	S. 25
Schiffbaupolitik	S. 31
Die Hapag als Tourismus-Anbieter	S. 44
Die Auswandererhallen	S. 50
Die Ausdehnung der Hapag-Fahrtgebiete	S. 58
Schifffahrtsdiplomatie	S. 64
4. ALBERT BALLIN UND DIE POLITIK	S. 72
„Klein Potsdam“ und Hamfelde	S. 72
Albert Ballin und der Kaiser	S. 74
Albert Ballin und seine politische Einflussnahme	S. 80
Albert Ballin und der Admiral	S. 83
Albert Ballin und die „große Politik“	S. 84
5. ALBERT BALLIN UND DIE „URKATASTROPHE DES 20. JAHRHUNDERTS“	S. 90
Wirtschaftliche Expansion und militärische Konfrontation	S. 90
Albert Ballin im Juli 1914	S. 92
Die Hapag im Ersten Weltkrieg	S. 94
Politische Einflussnahme im Berlin der Kriegsjahre	S. 98
Albert Ballins Vorstellungen von den Kriegszielen des Deutschen Reiches	S. 101
Albert Ballins Einstellungen zum U-Boot-Krieg	S. 104
Frieden über Wilson	S. 107
Das Ende	S. 109
6. EPILOG	S. 117
7. ANHÄNGE	S. 121
Stammtafel (Auszug)	S. 121
Albert Ballin und die Hapag	S. 122
8. QUELLEN, LITERATUR UND BILDNACHWEIS	S. 124
9. NAMENSREGISTER	S. 130

VORWORT DES HERAUSGEBERS

Im Jahr 2007 feierte die Hamburgische Wissenschaftliche Stiftung ihr 100-jähriges Jubiläum. Der vorliegende sechste Band ist Teil der zu diesem Anlass ins Leben gerufenen Schriftenreihe „Mäzene für Wissenschaft“. In ihr wird die Geschichte der Stiftung dargestellt; außerdem werden Stifterpersönlichkeiten und Kuratoriumsmitglieder in Einzelbänden gewürdigt.

Die Absicht, diese Reihe ins Leben zu rufen, entspricht dem dankbaren Gefühl den Personen gegenüber, die vor mehr als 100 Jahren den Mut hatten, die Stiftung zur Förderung der Wissenschaften in Hamburg zu gründen und erreichten, dass Hamburg eine Universität erhielt. Verknüpft damit ist die Hoffnung und Erwartung, dass nachfolgende Generationen sich hieran ein Beispiel nehmen mögen.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'E. Nümann', written in a cursive style.

Ekkehard Nümann

VORWORT DES VORSITZENDEN DES VORSTANDES DER HAPAG-LLOYD AG

Albert Ballins Name steht für wirtschaftliche Erfolge, die ihresgleichen suchen: Unter seiner Führung avancierte die Hapag zur größten Reederei der Welt, und das Tor zu dieser Welt wurde Hamburg. Ballins großzügiges und weitsichtiges Mäzenatentum ist dagegen weniger bekannt. Der „Top-Manager“, der sein Unternehmen so glanzvoll öffentlich repräsentierte, war bei wohltätigen Engagements sehr diskret. Erfolg zählte ihm mehr als Publicity, und er verband besonders gern finanzielle Unterstützung mit praktischer Hilfe. Sein Einsatz für die Hamburgische Wissenschaftliche Stiftung war da typisch: Ballin war nicht nur ein freigiebiger finanzieller Förderer, er half auch, die große völkerkundliche Südsee-Expedition zu organisieren.

In dieser Kombination lag Ballins Stärke: Er war ein pragmatischer Visionär und konnte Zeitströmungen ebenso intuitiv erfassen wie gewinnbringend nutzbar machen. Während er weitblickend neue Geschäftsfelder erschloss, kümmerte er sich gleichzeitig um jedes Detail seines „Gesamtkunstwerks Hapag“. So schrieb er Geschichte: 1891 erfand Ballin die moderne Kreuzfahrt, baute die Hapag fortan auch zum Pionierunternehmen im Tourismus aus und engagierte sich sogar in der Zivilluftfahrt. Zum Welt-erfolg verhalf der Gesellschaft vor allem der Service, den sie bot – und das in allen Klassen: Auch arme Emigranten wurden stets als Kunden ernst genommen und umworben. Millionen Europäer brachen aus der international ausgezeichneten Auswandererstadt der Hapag im Hamburger Hafen in ein neues Leben auf.

Der Generaldirektor, einer der ersten deutschen Manager, verschrieb sich seinem Lebenswerk derart rückhaltlos, dass es hieß: „Er war die Hapag, und die Hapag war er.“ Für Ballin bedeutete das vor allem Verantwortung: Der Visionär war niemals ein Hasardeur. Die Hapag-Bilanzen seiner Ära beweisen eindrucksvoll, auf welchem solidem finanziellen Fundament auch die ehrgeizigsten Projekte des Unternehmens jederzeit standen.

Ballins persönliches Verantwortungsgefühl war umfassend, verstand er doch die Hapag ebenso als integralen Bestandteil ihres Heimatlandes wie als eingebunden in eine Weltwirtschaft, deren Zusammenhänge er weit besser verstand als die meisten Politiker seiner Zeit. Er war ein erfolgreicher Schifffahrtsdiplomate, dem es über Jahrzehnte hinweg gelang, an der Spitze großer internationaler Konferenzen und Kooperationen auch strittigste Probleme konstruktiv zu lösen. Dieses Erfolgsmodell versuchte Ballin schließlich auch auf die Politik zu übertragen: Er setzte sich seit 1908 intensiv für deutsch-britische Verständigung ein – und musste dabei tragisch am militärisch-politischen Establishment scheitern.

Weitsicht und Pragmatismus gleichermaßen prägten auch das soziale Engagement des Hapag-Direktors: Er war es etwa, der 1911 durch diskreten Einsatz entscheidend dafür sorgte, dass der Naturpark Lüneburger Heide finanziert werden konnte. 1909 schon war er dem Verein Jordsand beigetreten und unterstützte das beispielhafte Umweltschutzprojekt, indem er den Ankauf der Hallig Norderoog mitfinanzierte. Darüber hinaus war er ein besonders großzügiger und vorausschauender Wissenschaftsmäzen: Ballin gehörte zum Beispiel zu den Geldgebern, die die Anfänge der heutigen Max-Planck-Gesellschaft ermöglichten.

Albert Ballin verkörperte, was als typisch hanseatisch gilt: Weltoffenheit, Aufgeschlossenheit und Dynamik, gepaart mit bodenständigem Realismus und klugem Geschäftssinn. Er hat unser Unternehmen ebenso wie seine Heimatstadt Hamburg nachhaltig geprägt, und mehr noch: Sein Name galt international als Inbegriff und Gütesiegel der deutschen Schifffahrt. Ballins Weitsicht, Einsatz und Einfluss gingen jedoch deutlich über den wirtschaftlichen Rahmen hinaus. Auch in der Hamburgischen Wissenschaftlichen Stiftung, deren Kuratoriumsmitglied er war, lebt das Engagement des großen Hamburgers bis heute weiter.



Michael Behrendt

PROLOG

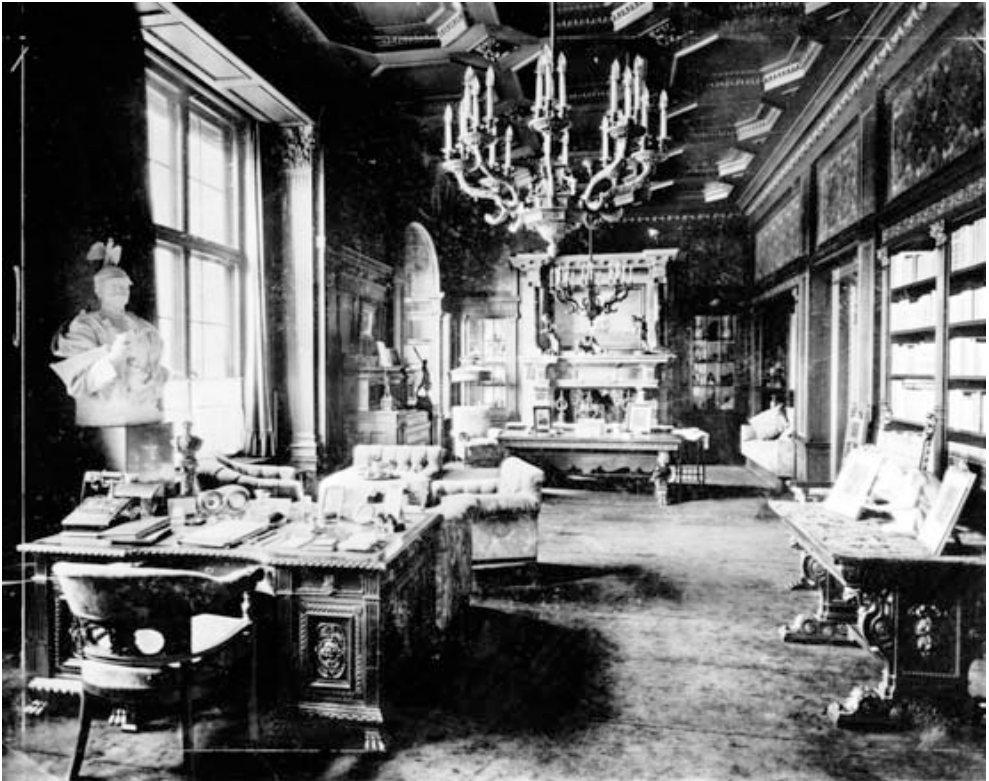


Albert Ballin, von Henning Edens

WENIGE Tage nach Albert Ballins Tod schrieb der Hauptschriftleiter des „Wirtschaftsdienst“ und spätere Dozent für Nationalökonomie an der Hamburger Universität Kurt Singer am 15. November 1918: „Deutschland verliert seinen größten Reeder, einen seiner genialsten Unterhändler und einen seiner treuesten Berater, zugleich

aber den Mann, der wie kein zweiter Art, Kraft und Grenze des nach-bismarckschen Reiches als Vertreter und als Sinnbild darstellte. Mit ihm und in ihm geht eine Epoche zu Ende.“¹

.....
BALLIN gehörte zu den Menschen, die in der wilhelminischen Gesellschaft rasant auf-



Albert Ballins Arbeitszimmer in seinem Haus in der Feldbrunnenstraße mit der Büste Wilhelms II.

stiegen und die Möglichkeiten ausschöpften, die sich im 1871 gegründeten deutschen Kaiserreich auftaten. Unter seiner Führung stieg die 1847 gegründete Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft, kurz Hapag genannt, zur größten Reederei der Welt auf. Sein Aufstieg ist umso eindrucksvoller, weil er als Sohn eines aus Dänemark nach Hamburg eingewanderten Juden alles andere als günstige Startbedingungen hatte.

.....
 BALLIN war ein „ehrlicher Bewunderer“ Wilhelms II.² Diese Einstellung teilte er mit vielen Angehörigen des Großbürgertums, mit Bankdirektoren, Industriearbeitern und

Reedern. Sie alle suchten die Nähe zum Monarchen, der den persönlichen Kontakt (anders als die Hohenzollern vor ihm) nicht grundsätzlich auf Angehörige des Adels beschränkte. Ballin war in der Lage, mit seinen Schiffen besondere Pracht um den Monarchen zu entfalten, was diesen zweifelsohne beeindruckte, schließlich besaß das wenige Jahre zuvor gegründete deutsche Kaiserreich kaum eine Vergangenheit mit Traditionen, die sich zu bestimmten Anlässen prachtvoll darstellen ließen. So sind die Hapag-Luxusliner „Imperator“, „Vaterland“ und „Bismarck“, die in den Jahren von 1912 bis 1914 vom Stapel liefen, als typische Beispiele des Wilhelminismus, als „schwimmende Sym-

bole“ eines ganzen Landes angesehen worden und, in gewisser Analogie, Albert Ballin als Wilhelminist.³

.....
DAS Prisma, durch welches die historische

Person Albert Ballin im Folgenden betrachtet wird, hat – die kurzen einleitenden Bemerkungen deuten es bereits an – zwei Brennpunkte: einen ökonomischen und einen politischen.

.....
1 *Singer, Töd*, S. 8.

2 *Stubmann, Feld*, S. 137.

3 *Hauschild-Thiessen, Generaldirektor*, S. 245; *Wiborg, Volldampf*, S. 24; *Röhl, Eulenburg*, S. 35.
.....

DIE FRÜHEN JAHRE

ELTERN UND KINDHEIT

ALBERT Ballins Vater Samuel Joel Ballin, der sich später Joseph Ballin nannte, war ein massiv gebauter Mann, der um 1830 aus Dänemark nach Hamburg einwanderte. Nachdem er zunächst als Textilunternehmer gearbeitet hatte, jedoch mit dieser Tätigkeit, ebenso wie später mit einer Kohlefirma, bankrott gegangen war, gründete er 1852 zusammen mit seinem Partner Samuel Moritz Hirsch eine unabhängige Auswanderer-Agentur. Diese firmierte unter dem Namen Morris & Co. (vermutlich wurde sie nach einem englischen Makler benannt) und besaß eine Konzession für die Vermittlung von Auswanderern aus Schleswig-Holstein, Mecklenburg und dem Ausland. Die Agentur kümmerte sich um deren Anwerbung und die Organisation ihres Transports vor allem in die Vereinigten Staaten. Jedoch liefen die Geschäfte nicht gut, und nur mit Mühe gelang es Samuel Ballin, seine große Familie zu ernähren.

SEIT 1850 stieg die Zahl der Auswanderer rasch an. Hatte zuvor in Deutschland Bremen die entscheidende Rolle im „Auswanderergeschäft“ gespielt – der Begriff ist zeitgenössisch und macht sehr plastisch deutlich, um was es ging –, so holte jetzt Hamburg nach und nach auf. Unabhängige Agenturen

wie die von Samuel Ballin hatten es allerdings weiterhin schwer. Ihre Tätigkeit war den Hamburger Schifffahrtslinien ein Dorn im Auge, da die Unabhängigen ein unliebsamer Konkurrent waren. Um 1850 begannen die Reedereien deshalb, ihnen keine Schiffsplätze mehr zuzuteilen. Dies war die Geburtsstunde des so genannten „indirekten Verkehrs“: Die unabhängigen Agenturen brachten die Auswanderer nach Hamburg, wo sie von kleinen britischen Schiffen übernommen und zu Häfen an der Ostküste Englands transportiert wurden. Anschließend fuhren die Passagiere mit der Bahn nach Liverpool und wurden dort auf Schiffe britischer Reedereien mit dem Ziel Amerika gesetzt.

ALBERT Ballin wurde am 15. August 1857 geboren. Seine Mutter Amalia Ballin, eine Tochter des begüterten Handelsmannes Joseph Meyer, war die zweite Ehefrau von Samuel Ballin, mit dem sie neun Kinder hatte. Zu diesen kamen noch vier weitere, die aus Ballins erster Ehe stammten. Albert war das jüngste Kind in dieser langen Reihe. Sein Geburtshaus existiert heute nicht mehr, es stand am Stubbenhuk 17, kaum mehr als 30 Meter entfernt von einer belebten Ecke des Hamburger Hafens. Einige Jahre später zog die Familie an den Baumwall 6 um, wo sie wieder unmittelbar am Hafen wohnte. Al-



Die Eltern Albert Ballins (um 1862)

berts Kindheitseindrücke – „das ewig Bestimmende in einem Menschen“ (Berthold Auerbach) – entstammten also einem Milieu, das von Seeleuten und Schiffen, auf denen Güter jeglicher Art abgefertigt wurden, geprägt war. Zeitlebens war er dem Hamburger Hafen eng verbunden.

.....
DIE Ballins gehörten zur jüdischen Unterschicht in der Hansestadt, und je größer die Familie wurde, umso mehr nahmen die wirtschaftlichen Sorgen zu. Die Familie bewegte sich „in den trüben Zonen, in denen der Übergang vom Kleinbürgertum ins Proletariat oft nicht aufzuhalten ist“.⁴ Über Alberts Kinder- und Jugendzeit ist wenig bekannt. Später hat er hierüber nie geredet und auf solche Fragen „in der unfreundlichsten Weise“, wie seine Mitarbeiter berichteten, reagiert.⁵

.....
DIE schulische Bildung des Jungen ging nicht über den Besuch der Akademie Professor Goldmanns hinaus, einer Institution, deren klangvoller Name heute mehr verspricht, als sie damals halten konnte. Albert ist hier nicht durch besondere schulische Leistungen aufgefallen. Mit noch nicht einmal fünfzehn Jahren verließ er die Schule und trat in das väterliche Geschäft ein. Es heißt, er hätte sich vorübergehend für das Cellospiel interessiert. Allerdings steht zu vermuten, dass spätere Freunde mit solchen anekdotischen Details versuchten, im Rückblick einer trostlosen Kindheit einen Hauch von Bürgerlichkeit zu verleihen. Niemand hat Ballin als Erwachsenen je musizierend erlebt.⁶ 1910 schrieb er einmal über seine Ju-



Der junge Albert Ballin (um 1865)

gendzeit in einem Brief an einen Freund: „Ich glaube, Sie und ich sind nie jung gewesen. Dazu gehört Sorglosigkeit – und in dieser Beziehung sind wir beide arg belastet.“⁷

DER SPRUNG IN DIE SELBSTSTÄNDIGKEIT

ALS Ballin senior am 17. September 1874 starb, trat die Witwe Amalia Ballin selbst als Teilhaberin in die Firma ein. Ihre beiden Söhne, Albert und sein älterer Bruder Joseph, erhielten 1875 Prokura. Zur Seite stand ihnen der bisherige Teilhaber Wilhelm Wolffsohn, der jedoch 1877 wieder auschied. Joseph Ballin entschied sich schon bald für einen anderen Beruf, den des Fondsmaklers (er endete tragisch: 1909 erschoss er sich). So fiel dem 20-jährigen Prokuristen Albert Ballin die Führung der kleinen Firma zu: Im Winter 1877 reichte er das

Gesuch ein, vorzeitig mündig werden zu wollen, wozu er am 25. Januar 1878 erklärt wurde. Am 16. August 1879 wurde er Mitinhaber der Firma Morris & Co.⁸ Damit begann sein Aufstieg zu einem der bekanntesten Deutschen seiner Zeit.

FRAGT man nach den Gründen des Erfolges, so sind zunächst einmal die äußeren Faktoren zu nennen. Seit 1880 begann die Zahl der Auswanderungen von Europa nach Amerika wieder anzusteigen. Um nur einige Gründe hierfür aufzuzählen: Die wirtschaftliche Situation in den Vereinigten Staaten hatte sich gebessert, in den verschiedensten Teilen Russlands führten blutige Pogrome zum Anwachsen der Zahl auswanderungswilliger Juden, der Ausbau des europäischen Eisenbahnnetzes erhöhte insgesamt die Mobilität auf dem Kontinent und machte die Hafenstädte Mitteleuropas besser erreichbar.



Baumwall und Vorsetzen, gesehen vom Quaispeicher (1871)



Stubbenhuk

.....
 BALLIN gelang es in besonderer Weise, von diesen Entwicklungen, deren Konsequenzen er klar erkannte – und das machte den Unterschied aus –, zu profitieren. Mit relativ einfachen aber höchst effektiven Mitteln revolutionierte er das Auswanderergeschäft. Er erkannte schon bald, dass die von der väterlichen Agentur bisher betriebene indirekte Auswanderung auf Dauer keine Expansionsmöglichkeiten bot. Die Schlussfolgerung, die er daraus zog, war, selbst in das Geschäft der direkten Auswanderung einzusteigen und eine eigene Passagierlinie zu starten.

.....
 BALLIN kann in diesem Zusammenhang als Paradebeispiel eines Entrepreneurs gelten, wie ihn der bekannte Nationalökonom Joseph Schumpeter in seinem Hauptwerk „Theorie der wirtschaftlichen Entwicklung“ beschrieben hat. Der Schumpetersche Unternehmer setzt in einem Prozess der „schöpferischen Zerstörung“ des Bestehen-

den „neue Kombinationen“ durch – so auch neue Dienstleistungen, Transportmethoden und Organisationsformen. Die Durchsetzung neuer Kombinationen, so Schumpeter, sei „eine besondere Funktion und Privileg von Leuten, die viel weniger zahlreich sind als jene, die die äußere Möglichkeit dazu hätten“. Oft handele es sich dabei um Menschen, „denen jede äußere Möglichkeit dazu zu fehlen scheint“.⁹

.....
 WAS waren nun die neuen Kombinationen, die Ballin durchsetzte?

.....
 1881 trat er an den Neffen des Hamburger Großreeders Robert Miles Sloman jr., Edward Carr (1835-1892), mit einem ungewöhnlichen Vorschlag heran: Carr, der sich zwei Jahre zuvor selbstständig gemacht hatte, sollte seine beiden Frachter umbauen. Anders als die ansonsten üblichen Transatlantikdampfer, die in der ersten und zweiten Klasse Passagiere beförderten und im Zwischendeck Auswanderer, sollten sich Carrs



Albert Ballin als junger Mann, von Friedrich Wilhelm Graupenstein (1882)

umgebaute Frachter auf letztere beschränken. Hier deutet sich übrigens an, dass der Begriff „Auswanderer“ ein Klassenbegriff ist. Auch Passagiere wanderten aus. Von daher sind die Übergänge eigentlich fließend, und die scheinbar klare Trennung zwischen Passagieren und Auswanderern ist nicht so eindeutig, wie sie auf den ersten Blick erscheint.

.....

DER Umbau sei, so Ballin, nicht allzu aufwendig: Die Räumlichkeiten der Schiffe sollten nicht in Kabinen, sondern in große Mehrzweckräume aufgeteilt werden, die tagsüber als Aufenthaltsräume und nachts als Schlafsäle dienen könnten.¹⁰ Als Ausgleich für die einfache Unterbringung solle allen Personen Zugang zu den offenen Decks gewährt werden, bisher ein Privileg für Passagiere der ersten und zweiten Klasse. Durch das Fehlen der platzaufwendigen Kabinen gebe es mehr Frachtraum – eine zusätzliche Einnahmequelle. Außerdem bestehe die Möglichkeit, die Schiffe für die Rückreise von Amerika nach Hamburg durch wenige Handgriffe in reine Frachter umzuwandeln.

.....

DEN Reisenden konnte jetzt ein gewisses Maß an Komfort während der Überfahrt angeboten werden, und das zu einem Preis, der mit 82 Mark pro Kopf deutlich unter dem der Konkurrenz lag. Carr ging auf Ballins Vorschlag ein, versprach dieser doch Aussicht auf anhaltend gute Erträge, zumal Ballin ihm volle Schiffe, d. h. 600 Passagiere pro Fahrt, garantierte; ansonsten würde Morris & Co. Kompensationszahlungen leisten.¹¹ Ballin wiederum hatte sein Ziel, sich im direkten Auswanderergeschäft zu etablieren, erreicht.

.....

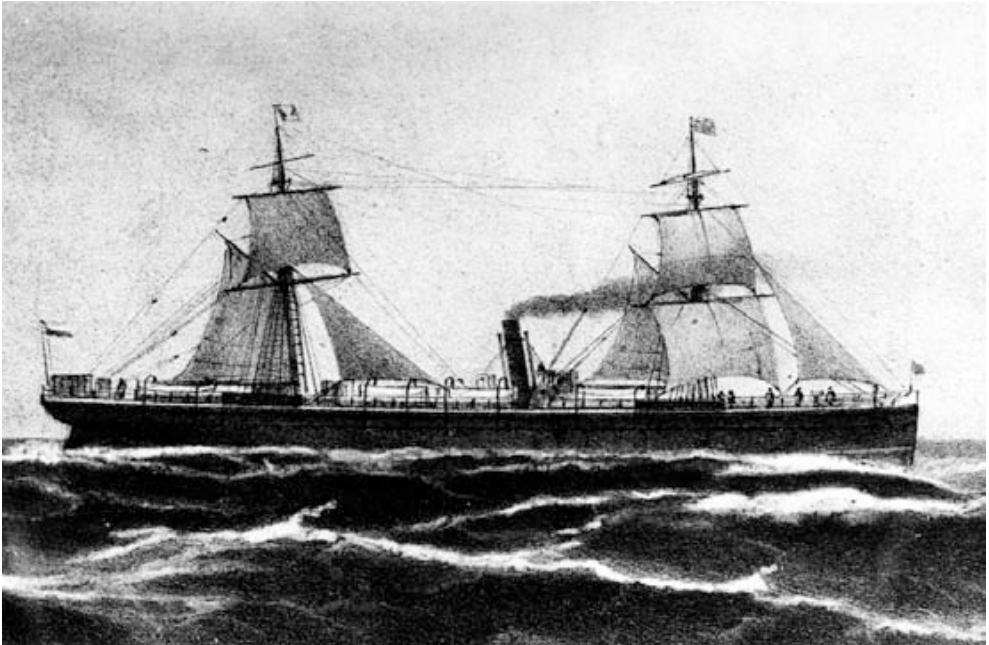
DIE Umsetzung seiner Ideen war von Beginn an ein voller Erfolg. Bereits nach einem Jahr, 1882, konnte Carr seine Flotte von zwei auf sechs Schiffe erweitern, denn Ballin schickte ihm 12.200 Emigranten, das waren etwa 17 Prozent des gesamten Hamburger Auswandererverkehrs. Und deren Zahl auf Carrs Schiffen stieg weiter an: 1883 waren es 16.500.¹²

.....

BALLINS und Carrs Konkurrent, die Hapag, transportierte in diesem Jahr etwa 53.400 Personen bei 76 Abfahrten nach Nordamerika. Dennoch blickten die hoch angesehenen Hanseaten an der Spitze der Reederei mit zunehmender Nervosität auf die Erfolge des Emporkömmlings. Schließlich ließen sie sich auf einen Preiskampf ein und senkten 1882 die Passagepreise der Hapag von 120 auf 90, ein Jahr später sogar auf 80 Mark. Carrs und Ballins Antwort war, die Preise ihrerseits mehr und mehr herabzusetzen. Um eine feindliche Übernahme zu verhindern, suchten sie zudem einen Partner und fanden ihn in Robert Miles Sloman & Co., mit dem sich die Carrsche Linie zur Union-Linie verband. Ballin führte während dieser Jahre den Kampf mit der Hapag aus einer Position der Stärke heraus. Gleichzeitig nahm er ihn sehr persönlich; es heißt, er habe nachts heimlich Plakate der Carrschen Reederei an das Bürohaus der Hapag in der Deichstraße geklebt.¹³

.....

1886 kam es dann endlich zu einer Verständigung, bei der die Kontrahenten eine Interessengemeinschaft bildeten: Der Union-Linie wurden niedrigere Passagepreise zugestanden, die Hapag übernahm dafür die Leitung des Passagedienstes für beide Linien mit der Verpflichtung, mindestens ein Viertel aller Reisenden dem bisherigen Konkur-



1882 erwarb die Carr-Linie die „Polonia“

renten zuzuweisen. Viel entscheidender für Ballins weitere Karriere war jedoch ein Separatvertrag mit der Hapag, durch den er Leiter der Passageabteilung wurde. Diese hatte die Hapag Anfang 1885 eingerichtet, wodurch nun auch in der Organisation der Gesellschaft die zunehmende Trennung von Fracht- und Passagierschiffahrt ihren Ausdruck fand.

AM 31. Mai 1886 trat Ballin den Posten als Abteilungsleiter mit einem Mindest-Jahresgehalt von 10.000 Mark und zusätzlicher Provision an.¹⁴ Der Jahresbericht der Hapag für 1886 bemerkt hierzu: „Besondere Wichtigkeit ist auch der Thatsache beizumessen, dass die Führung des Passagegeschäfts für beide Partheien, in Folge eines Abkommens mit Herrn Albert Ballin, in unsere Hände übergegangen ist. Es ist dadurch für diesen

wichtigen Geschäftszweig eine einheitliche Leitung geschaffen (...).“¹⁵

BALLIN blieb zunächst noch Inhaber von Morris & Co., trat jedoch schon 1888, bei seinem Eintritt in den Vorstand der Hapag, aus der väterlichen Firma aus, die dann ohne nennenswerte Tätigkeit noch bis 1907 weiter bestand.

HEIRAT

SCHON ein Jahr nachdem er ins direkte Auswanderergeschäft eingestiegen war, befand sich Ballin in einer wirtschaftlich gesicherten Situation, so dass er am 17. Oktober 1882 das hamburgische Bürgerrecht erwerben konnte.¹⁶ Dieses, nicht zu verwechseln mit der Staatsangehörigkeit, stand nur wohlhabenden Männern offen, die regelmäßig Steuern

Mai 1886.

Dortan ist mit Herrn Alb. Ballin über auf-
sere Vertrag abgepflogen worden:

Zwischen

der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actien-
Gesellschaft.

einerseits,

und

Herrn Albert Ballin

andererseits,

ist folgender folgenmüthiger Vertrag vereinbart.

§ 1.

Zu Vereinbarung mit dem zwischen der Ham-
burg-Amerikanischen Packetfahrt-Actien-Gesellschaft
und dem unter dem Namen Union verbundenen Vauyferer-
Gesellschaft am 22. Mai geschlossenem / y. Pool-Contract
nimmt die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-
Gesellschaft Herrn Albert Ballin zum selbstständigen
alleinigen Leiter ihrer gesammten Postpaß-Geschäfte nach
und von Nord-America. Zu denselben gehört die von
der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actien-Gesell-
schaft contractlich mit demselben vereinbarte Ver-
pflichtung für die Schiffe der Union.

Ausschnitt aus dem „Engagementsvertrag“ mit Albert Ballin



Albert, Marianne und Irmgard Ballin (1895)

und zudem noch eine Gebühr für den Erwerb des Bürgerbriefes zahlten.¹⁷

1883 heiratete Ballin im Alter von 26 Jahren Marianne Rauert, Tochter eines mittelständischen christlichen Tuchhändlers, der am Alten Steinweg ein Geschäft hatte. Die Trauung wurde nach protestantischem Ritus vollzogen, allerdings konvertierte Ballin nicht. Seine Frau stammte aus achtbarer bürgerlicher Familie, „gutem Mittelstand“, und hatte den Mut und die Weitsicht, „nach unten“ – wie es damals hieß – zu heiraten. Die Ehe der Ballins blieb kinderlos. 1893 adoptierte das Ehepaar ein Waisenkind. Irmgard, auch „Peter“ genannt, war eine Überlebende der Choleraepidemie in Hamburg von 1892 und stammte aus dem Verwandtenkreis Marianne Ballins.

Zu seinem Schwager Paul Rauert entwickelte Ballin in den folgenden Jahren enge Beziehungen. Rauert war ein berühmter Kunstsammler und Liebhaber der Kunst Emil Noldes und Karl Schmidt-Rottluffs. Beide malten ihn, Schmidt-Rottluff 1911, Nolde 1910 – „mit einem Strich“, woran sich Nolde besonders erinnerte¹⁸ – und abermals 1915.

VON Haus aus Rechtsanwalt, setzte sich Paul Rauert nach Machtübernahme der Nationalsozialisten unerschütterlich für viele seiner zahlreichen jüdischen Freunde ein.¹⁹

DIE Umstände der Eheschließung zeigen, dass Ballin sein Judentum weder verleugnete noch hervorkehrte. Für den in den 1890er Jahren aufkommenden Zionismus interessierte er sich nur mäßig und in Bezug auf die Religion war er indifferent. Aus seinen späteren Jahren ist überliefert, dass er – wie viele andere akkulturierte Juden auch – das christliche Weihnachtsfest feierte.²⁰ Nur selten besuchte er die Synagoge des deutsch-israelitischen Synagogenverbandes am Bornplatz, und zu orthodoxen Kreisen in Hamburg oder Altona hatte er keine Verbindung. Trotzdem war er für Fragen der religiösen Praxis sensibilisiert. So boten die Hapag-Schiffe wegen der zahlreichen osteuropäischen Auswanderer jüdischen Glaubens auch koschere Speisen an.²¹ Ballin selbst war jedoch wie viele andere Hamburger Juden bemüht, sich möglichst an seine nicht-jüdische Umwelt anzupassen, um Benachteiligungen zu entgehen. Orthodoxe Juden sahen in solcher Anpassung allerdings die Gefahr, dass damit auch die Emanzipation vom Judentum einherginge. Diese Befürchtung hatte eine gewisse Berechtigung, denn zu Ballins Lebzeiten ging der Gesamtanteil der

jüdischen Bevölkerung Hamburgs von vier auf ein Prozent zurück.

.....
PERSÖNLICHKEIT
.....

BALLIN war von kleiner Statur, in jungen Jahren hatte er dichte, dunkle und lockige Haare, die mit der Zeit ergrauten und sich lichteten. Er war mit Sicherheit nicht das, was man einen attraktiven Mann nennt. Seine dunkelbraunen Augen, verbunden mit einer klangvollen Stimme, die einen hamburgischen Klang hatte, machten aber mehr als wett, was dem Gesicht an Ansehnlichkeit abging.

.....
DER Bankier Carl Fürstenberg beschreibt den älteren Ballin folgendermaßen: „Er war sehr klein und sein von unzähligen Falten durchfurchtes Gesicht schien wie aus Gummi gebildet, so daß er beim ersten Eindruck beinahe komisch wirkte. Man mußte die

wundervollen Augen dieses Menschen gesehen haben, um zu fühlen, in welchem Maße sich hier Güte und Liebenswürdigkeit, Scharfsinn und Verschmitztheit zusammenfanden.“²² Ähnlich auch Richard von Kühlmann, von August 1917 bis Juli 1918 Staatssekretär des Auswärtigen Amts (einen Außenminister gab es im deutschen Kaiserreich nicht), über Ballin: „Der mittelgroße Mann mit leicht gekräuseltem Haar, der den Kopf stets nach vorne gesenkt und etwas schief hielt, war nichts weniger als schön. Die Natur hatte ihm aber eine sehr gewinnende Stimme verliehen. Diese Stimme, verbunden mit einer maßvollen Ruhe des Seins und des Sprechens und mit einem stets durchleuchtenden Anschein von Güte, verlieh ihm etwas sehr Überzeugendes.“²³

.....
BALLIN kleidete sich immer sorgfältig. Er zeichnete sich durch makellose Manieren und durch sprachliche Gewandtheit aus,



Albert Ballin mit seiner Familie in Nordafrika (um 1900)



Albert und Marianne Ballin (im weißen Kleid) auf dem Rennplatz in Groß-Borstel (1905)

war von großer Sensibilität und konnte hervorragend auf andere Menschen eingehen. Ein guter Freund Ballins, Theodor Wolff, Chefredakteur der größten überregionalen deutschen Tageszeitung, des „Berliner Tageblatts“, schrieb: „Er war nicht, wie viele andere und mindere Größen der deutschen Wirtschaft, von der eigenen Bedeutung aufgeschwemmt (...) [und, JG] hatte eine vollendete Gewandtheit im Verkehr, eine ungezwungene Eleganz, einen instinktiven Takt.“²⁴

GLEICHZEITIG war Ballin aber auch impulsiv und schwankte häufig zwischen extremen Stimmungen. Der für die Hapag tätige Schiffssingenieur Blumenthal äußerte einmal: „Ballin fährt immer nur erster Klasse oder mit dem bloßen auf den Schienen.“²⁵ Er war cholerisch veranlagt

und verlor leicht die Selbstbeherrschung, was er zumeist schnell bedauerte. Ballin war nicht nachtragend, erwartete dies aber auch von anderen, denen er bei einem seiner Temperamentsausbrüche zu nahe getreten sein mochte. Wie alle schnell denkenden und handelnden Menschen neigte er anderen gegenüber zur Ungeduld.

BEI seiner Arbeit – und Ballin arbeitete viel, 16 Stunden am Tag, sieben Tage die Woche – waren ihm Routineabläufe zuwider und er bediente sich häufig unkonventioneller Methoden. In wichtigen Angelegenheiten verließ er sich meist nur auf sein glänzendes Gedächtnis. Er überraschte mit Ideen, nicht aber mit fertig formulierten Vorschlägen und fand in Sitzungen, abseits der allgemeinen Gedankengänge, immer wieder neue Lösungsansätze.²⁶ Ein enger Mitarbeiter



Albert Ballin (um 1910)

Ballins, Erich Murken, schreibt: „Ballin war ein vorwiegend synthetischer Kopf. Die psychologische Analyse war in ihm stärker entwickelt als die rechnerische Analyse. Er war mehr ein Meister verwickelter Situationen als komplizierter Berechnungen und Statistiken.“²⁷

.....

ANGESICHTS solcher Fähigkeiten liegt es nahe, dass Ballin ein gefragter Gesprächsleiter war. Der gegenüber Ballin kritisch-distanziert eingestellte Max von Schinckel – seit 1897 Mitglied und seit 1910 Vorsitzender des Aufsichtsrats der Hapag; den Adelstitel erhielt der Patrizier mit aristokratischen Neigungen gerade noch rechtzeitig 1917 vor dem Ende der Monarchie – bemerkte in seinen Lebenserinnerungen: „Überall wurde ihm der Vorsitz auch in internationalen Besprechungen zuerkannt, und es kam schließlich so weit, dass, wenn Ballin verhindert war, die Engländer es ablehnten, zu einer

Besprechung zusammenzutreten, solange Mister Ballin nicht den Vorsitz führen könne.“²⁸ Ballin leitete die Verhandlungen stets mit ruhiger Stimme und sparsamen Gesten, die er jedoch sehr wirksam einsetzte.

.....

DER bekannte Schifffahrtsredakteur Kurt Himer, der auch für die Hapag tätig war, charakterisiert Ballin als eine „dämonische“ Persönlichkeit, die sich im gesprochenen Wort und im Handeln ungleich lebendiger kundgab“ als in ihren schriftlichen Äußerungen.²⁹ Eduard Rosenbaum verwendet Max Webers Begriff des „charismatischen Führers“, um Ballins Art der Gesprächsleitung zu beschreiben.

.....

INSGESAMT stellt Rosenbaum, der Ballin gut kannte, diesen als „Tatmenschen“ dar – eine Einschätzung, die Ballins Wesen wohl am besten trifft.³⁰

-
- 4 *Straub, Ballin, S. 18.*
 - 5 *Wiborg, Ballin, S. 75.*
 - 6 *Straub, Ballin, S. 19.*
 - 7 *Wiborg, Ballin, S. 13.*
 - 8 *Benja, Geburtstag, S. 13.*
 - 9 *Schumpeter, Theorie, S. 119.*
 - 10 *Vgl. zum Vorherigen Cecil, Ballin, S. 33.*
 - 11 *Stubmann, Feld, S. 25.*
 - 12 *Die Zahlen bei Mosse, Juden, S. 435.*
 - 13 *Stubmann, Feld, S. 25.*
 - 14 *Laut Himer, Geschichte, S. 10 nahm Ballin an diesem Tag zum ersten Mal an einer Sitzung von Aufsichtsrat und Vorstand der Hapag teil.*
 - 15 *Jahresbericht der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actien-Gesellschaft in Hamburg für die am 29. März 1887 stattfindende ordentliche General-Versammlung der Actionaire: 40stes Geschäftsjahr 1886 (Archiv der Hapag-Lloyd AG).*
 - 16 *StA Hbg., 332-7 Staatsangehörigkeitsaufsicht, A I f 160: Protocoll der Anmeldungen zur Erwerbung des Bürgerrechts 1882, S. 233.*
 - 17 *1879 besaßen von den rund 450.000 Einwohnern Hamburgs nur 22.000 das Bürgerrecht, an das die politischen Rechte gekoppelt waren (vgl. Jochmann, Handelsmetropole, S. 81).*
 - 18 *Zbikowski, Sammlung, S. 40.*
 - 19 *Rosenbaum, Ballin, S. 258.*
 - 20 *Schölzel, Ballin, S. 11.*
 - 21 *Laut Wigoder, Ballin, S. 44 geschah dies auf Initiative Ballins; vgl. jedoch Kludas, Geschichte, S. 54: „Auf Anregung des Israelitischen Unterstützungsvereins für Obdachlose richtet die Hapag auf allen nach Nordamerika fahrenden Schiffen eine israelitische Küche mit eigenem Geschirr für koschere Speisen (...) ein.“*
 - 22 *Fürstenberg, Fürstenberg, S. 436.*
 - 23 *Kühlmann, Erinnerungen, S. 214.*
 - 24 *Wolff, Marsch, S. 242.*
 - 25 *Zitiert nach: StA Hbg., 622-0162 Familie Merck, II 8, Konv 2b: Meine Erinnerungen an die Hamburg-Amerika Linie und an Albert Ballin 1896–1919 von Johannes Theodor Merck [Manuskriptreinschrift 1920–1921], S. 193.*
 - 26 *Stubmann, Feld, S. 120.*
 - 27 *Murken, Verbände, S. VII.*
 - 28 *Schinckel, Lebenserinnerungen, S. 269.*
 - 29 *Kurt Himer, Stubmanns Ballin-Biographie [1926] (Archiv der Hapag-Lloyd AG).*
 - 30 *Rosenbaum, Ballin, S. 264f. – Eduard Rosenbaum, der 1934 nach England emigrierte, wirkte seit 1914 an der Handelskammer.*
-

ALBERT BALLIN UND DER AUFSTIEG DER HAPAG

DIE HAPAG VOR ALBERT BALLIN

AM 27. Mai 1847 versammelten sich Hamburger Kaufleute und Reeder in einem Konferenzzimmer der Börsenhalle und gründeten die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft. Ferdinand Laeisz, der damals gerade seine ersten Schritte als Reeder unternahm, Ernst Merck, Teilhaber des Bank- und Handelshauses H. J. Merck & Co., und Adolph Godeffroy, der sich zwei Jahre zuvor in Hamburg selbstständig gemacht hatte, wurden auf der ersten Generalversammlung zu den Direktoren der Hapag gewählt. Diese bestimmten den erst 33-jährigen Adolph Godeffroy zu ihrem Vorsitzenden.

GUT ein halbes Jahr später, am 21. Dezember 1847, wurde auf der zweiten Generalversammlung der Hapag berichtet, dass „die Direktion den Bau von drei Schiffen (...) finaliter abgeschlossen“ habe.³¹ Diese trugen die Namen „Deutschland“, „Amerika“ (später in „Nord-Amerika“ umbenannt) und „Rhein“ und hatten einen Gesamtwert von 245.000 Mark Banco.³² Im Revolutionsjahr 1848 trat die „Deutschland“, eingerichtet für 20 Kajüten- und 200 Zwischendeckspassagiere, ihre erste Reise nach Amerika an. 1853 erklärte die Generalversammlung „per majora“, dass „die bisher von der Gesellschaft mit Segelschiffen betriebene Fahrt nach

New York in Zukunft auch durch grosse transatlantische Dampfschiffe vermittelt und deren Anschaffung fördersamst angestrebt werde“.³³ Während des Krimkrieges (1853 bis 1856) an die französische bzw. britische Regierung verchartert, standen die beiden in Auftrag gegebenen Dampfer „Hammonia“ und „Borussia“ erst ab 1856 für eine eigene Dampfschiff-Passage der Hapag von Hamburg nach New York bereit. Damit war die erste deutsche transatlantische Dampferlinie eröffnet.³⁴

DIE Hapag entwickelte sich in der Folgezeit langsam, aber stetig (sieht man einmal von den Krisenjahren 1857 bis 1859 ab). Als Godeffroy am Ende des Jahres 1880 in den Ruhestand trat,³⁵ ging eine Ära zu Ende. Er hinterließ eine Lücke, die zunächst nicht geschlossen wurde. Zu dieser Zeit hatte die Reederei keinen eigentlichen Kopf. Sie wurde von einem Direktorium älterer Hanseaten geleitet, die gegenüber technischen Neuerungen, wie z. B. modernen Schnelldampfern, nicht sonderlich aufgeschlossen waren. Außerdem engagierten sich die Direktoren mehr für ihre eigenen Firmen als für die Hapag, die sie mehr oder weniger nebenbei führten.³⁶ Entsprechend schlecht gingen die Geschäfte, zumal, wie gezeigt wurde, gerade in diesen Jahren Ballin und Carr der Hapag immer stärker Konkurrenz machten.



Aufnahme des Hamburger Hafens (1868) – in der Mitte die erste Lade- und Löschstelle der Hapag, die bis 1888 in Betrieb war, vor dem Speicher die hochgezogene Zugbrücke, mit der man vom Land an Bord der Dampfer gelangte

.....
 ALL dies führte zu immer größerer Unzufriedenheit bei den Hapag-Aktionären. 1884/85 kam es schließlich zu grundlegenden Änderungen in der Organisation der Reederei: Die alte Direktion wandelte sich in einen Aufsichtsrat um, der völlig neu besetzt wurde, und die bisherigen Bürochefs, die vorher als Prokuristen gezeichnet hatten, wurden zum Vorstand ernannt (Direktorium).³⁷ Die Reederei befand sich zu dieser Zeit also in einer Umbruchphase. Dass Ballin 1886 mit dem Vorschlag reüssieren konnte, eine Passageabteilung für die Hapag und die Union-Linie unter seiner Leitung einzurichten, ist auch vor diesem Hintergrund zu sehen.

.....
DER ERSTE DEUTSCHE TOP-MANAGER

AUF seiner neuen Position zog Ballin schon bald die Aufmerksamkeit des einflussrei-

chen Hamburger Reeders Carl Laeisz,³⁸ Sohnes des Hapag-Mitbegründers Ferdinand Laeisz, auf sich. Carl Laeisz – der wie Ballin nicht zum alteingesessenen Hamburger Geldadel gehörte – wurde in den folgenden Jahren zu seinem Mentor und veranlasste 1888, dass Ballin in den Vorstand der Hapag aufrückte. Vier Jahre später trat dann Laeisz als stellvertretender Vorsitzender in den Aufsichtsrat der Hapag ein und wurde dort schnell zur dominierenden Persönlichkeit, „es geschah (...) nichts, was er nicht billigte und genehmigte“.³⁹

.....
 MIT Carl Laeisz verband Ballin eine große persönliche Zuneigung, wenn es „auch hier mitunter nicht an Reibungsflächen (fehlte)“.⁴⁰ Als Ballin 1901 auf einer Reise vom Tod des Reeders hörte, schrieb er an seine Mutter: „(...) und unser Aufenthalt in Kobe war ganz unter den Eindruck gestellt, den der Verlust meines alten Laeisz ausübte. Daß



Carl Laeisz und Albert Ballin an Bord der „Potosi“ (um 1900)

ich heimkehrend seinen Platz leer finden soll, will mir noch immer nicht in den Sinn.“⁴¹

.....
 LAEISZ' Einsatz für Ballin zeugt von besonderem Weitblick. Zum ersten Mal übertrug die Hapag wichtige Aufgaben an einen angestellten Manager. Laeisz hatte zeitlebens, trotz reger Beteiligung an der Hamburger Wirtschaft, seine ökonomische Basis in dem eigenen Familienunternehmen. Dasselbe gilt auch für Adolph Woermann, neben Laeisz der bekannteste Hamburger Reeder des ausgehenden 19. Jahrhunderts. Ballin hingegen baute „ein Schifffahrtsreich eigener Art“ auf.⁴² Die Interessengemeinschaft der Hapag mit der Carr-Linie war, so Ballins Biograph Peter Franz Stubmann, „ideell und personell mehr eine Eroberung der Hapag

durch die maßgebenden Männer der Carr-Linie“.⁴³ Neben Ballin trat 1886 auch dessen Vertrauter Guido Wolff, bisher Hauptleiter und Teilhaber der Carr-Linie, in den Dienst der Hapag. Bis 1907 war Wolff im Vorstand der Reederei für die Finanzen zuständig.

.....
 DER Manager Ballin verkörperte einen neuen sozialen Typus, der für einen Wandel in der Unternehmensführung stand und die überkommenen patriarchalischen Strukturen der ins Hintertreffen geratenen Hapag erneuerte. Auch beim Norddeutschen Lloyd in Bremen trat 1892 mit dem Juristen Heinrich Wiegand ein Manager an die Spitze der Reederei.

.....
 DASS nicht nur ein Firmeninhaber, sondern auch ein angestellter Manager große Auf-



Das erste eigene Haus der Hapag an der Deichstraße 7 wurde 1870 bezogen



Das Hapag-Verwaltungsgebäude am Dovenfleth 19–20



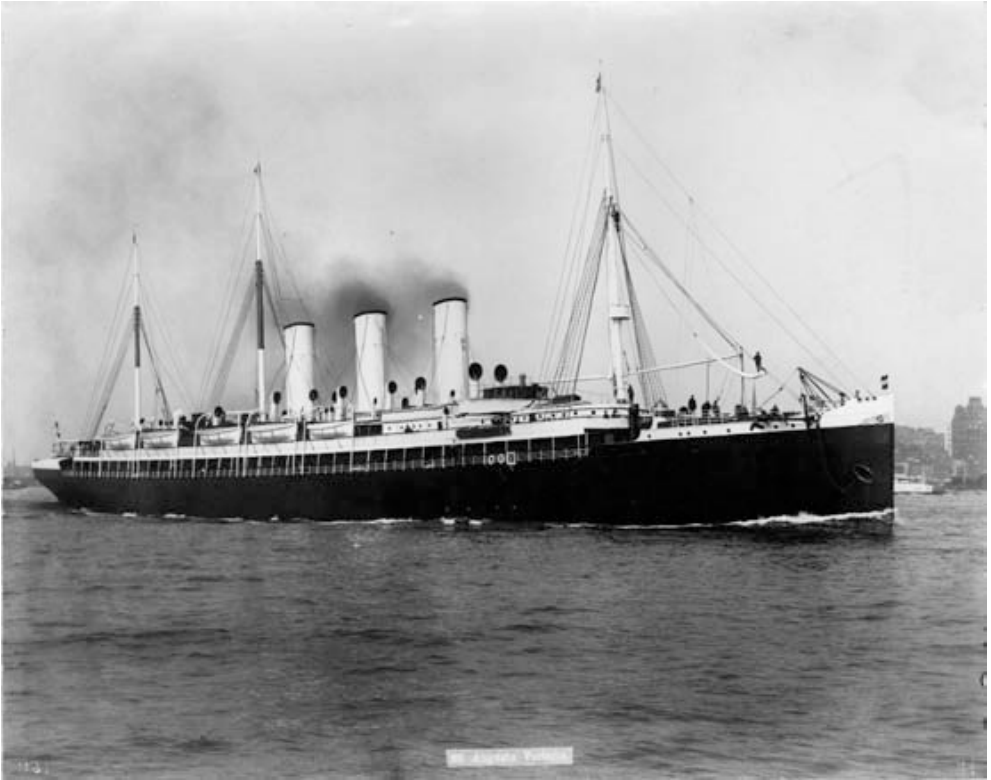
Das Verwaltungsgebäude der Hapag am Alsterdamm 25

merksamkeit erregen konnte, war im deutschen Kaiserreich etwas ganz Neues. Und Ballin sorgte von Beginn an für Aufmerksamkeit.

DER bereits oben erwähnte Kurt Himer schreibt, Ballin habe einen „natürlichen Sinn für die werbende Kraft der Repräsentation“ gehabt.⁴⁴ Gleich nach seinem Eintritt in die Hapag setzte er sich dafür ein, der Verwaltung der Linie eine angemessene Unterbringung zu verschaffen. Ballin forderte ein neues Gebäude für den wenig attraktiven Firmensitz der Hapag an der Deichstraße. Er setzte sich durch, wohl auch, weil er stichhaltige wirtschaftliche Gründe für seinen Vorschlag anführen konnte: Neue Empfangsräumlichkeiten würden auf mög-

liche Passagiere einen wesentlich besseren Eindruck machen.

1889/90 errichteten die Architekten Martin Haller und J. Eduard Ahrens ein neues Verwaltungsgebäude am Dovenfleth. Doch schon 10 Jahre später benötigte die inzwischen zur größten Reederei der Welt aufgestiegene Hapag ein neues Domizil. Haller bekam, dieses Mal zusammen mit Hermann Geißler, erneut den Auftrag und überredete Ballin, den Firmensitz an die Alster zu verlegen. Die beiden Rathausbaumeister entwarfen einen Bau in Neorenaissance-Formen und 1903 konnte die Hapag nach dreijähriger Bauzeit in das Gebäude einziehen.⁴⁵



1889 wurde der erste Schnelldampfer der Hapag, die „Augusta Victoria“, in Dienst gestellt

Das Gebäude markiert den Beginn monofunktionaler Verwaltungsgebäude in der damals noch von Wohnen und Arbeiten geprägten Hamburger Innenstadt.⁴⁶ Es diente zugleich auch als Abfertigungsraum für die Passagierdienste. In der Eingangshalle am Alsterdamm wurden die Passagiere der ersten Klasse empfangen, die hier ihre Schiffspassagen buchten. Die anderen Reisenden betraten das Haus durch den Eingang an der Ferdinandstraße.⁴⁷ Auf dem Dach des neuen Domizils stand ein sieben Meter hoher bronzener Neptun mit Dreizack und Wogenrossen. Dieses Werk des damals noch unbekannteren Ernst Barlach „machte weit über die Alster hin eine etwas lächerliche Fi-

gur“, so das Urteil des engagierten Förderers der modernen Kunst in Hamburg Gustav Schiefeler, der damit nicht allein dastand.⁴⁸ Im Ersten Weltkrieg wurden die Figuren eingeschmolzen. Es ist nicht bekannt, dass irgendjemand dagegen protestiert hätte.

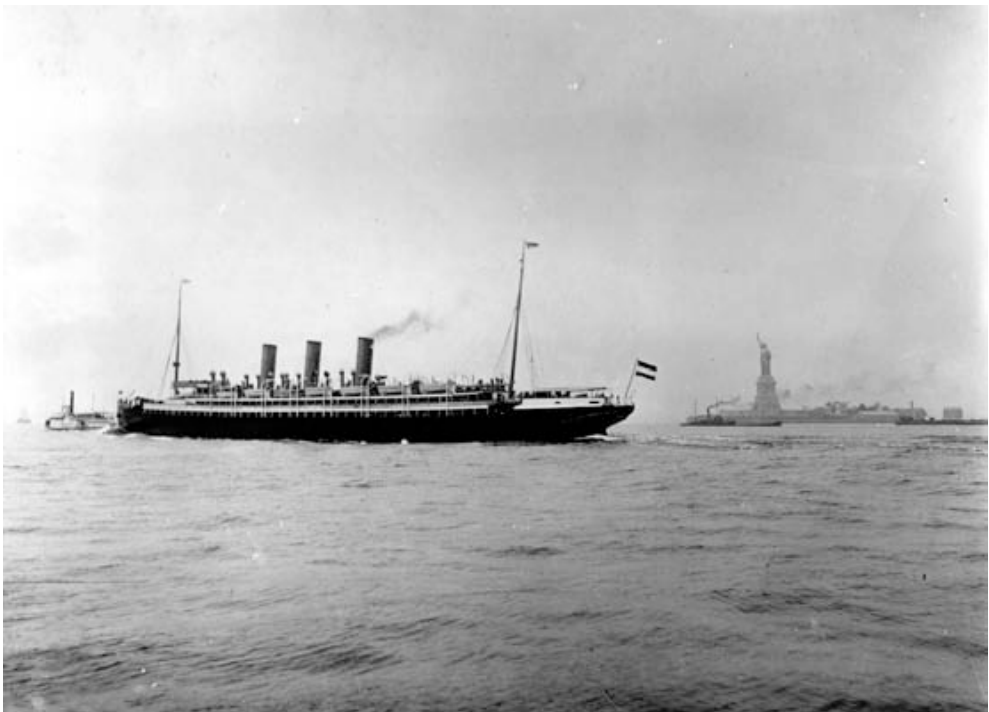
.....
 AUCH dieses Verwaltungsgebäude erwies sich bereits nach wenigen Jahren als zu klein. Verschiedene Architekten – darunter auch Franz Bach, der seit 1908 bei der Entstehung der Mönckebergstraße entscheidend mitwirkte – entwickelten Erweiterungs- und Umbaupläne.⁴⁹ Ballin beauftragte schließlich Fritz Höger, den späteren Erbauer des Chilehauses. Högers neoklassi-

zistischer Entwurf, der noch einmal durch den Berliner Stadtbaurat Ludwig Hoffmann überarbeitet wurde, entsprach am ehesten dem Selbstbewusstsein der Hapag auf dem Zenit ihres Erfolges kurz vor dem Ersten Weltkrieg, ließ jedoch, sehr zum Leidwesen Hallers, vom ursprünglichen Charakter des Gebäudes nicht mehr viel übrig.⁵⁰ Sein Altbau wurde nunmehr um ein weiteres Stockwerk auf vier Etagen erhöht, wohingegen der neue Trakt bei gleicher Außenhöhe ein zusätzliches Geschoss erhielt. Dafür waren hier die Räume ein wenig niedriger. Beide Gebäudeteile wurden dann mit einer einzigen Fassade verbunden.⁵¹ Der 1913 begonnene Umbau wurde erst 1921 abgeschlossen, so dass Ballin die Fertigstellung nicht mehr erlebte.

.....
SCHIFFBAUPOLITIK

GLEICH nachdem Ballin seine Idee durchgesetzt hatte, einen neuen Firmensitz bauen zu lassen, stieß er 1887 das nächste Großprojekt an. Er überzeugte Aufsichtsrat und Vorstand der Hapag, das Kapital der Gesellschaft von 15 auf 20 Millionen Mark zu erhöhen, um den Bau von modernen Doppelschrauben-Schnelldampfern finanzieren zu können. Zwei Jahre später wurden die beiden Dampfer „Augusta Victoria“ und „Columbia“ in Dienst gestellt, 1890/91 die „Normannia“ und die „Fürst Bismarck“.

.....
 AUF ihrer Jungferntour benötigte die „Augusta Victoria“ von Southampton nach



Die „Augusta Victoria“ verlässt New York



Damenzimmer und Lichtschacht der „Augusta Victoria“

New York nur sieben Tage und brach damit gleich einen Rekord. Sie war der erste Doppelschrauben-Schnelldampfer, der im Deutschen Reich gebaut worden war, und zwar von der Stettiner Werft Vulcan. Dass die Deutsche Kaiserin und Namenspatin eigentlich Auguste Victoria hieß, fiel keinem der Hapag-Verantwortlichen in der Hansestadt auf. 1897 wurde dieser Irrtum stillschweigend berichtigt.

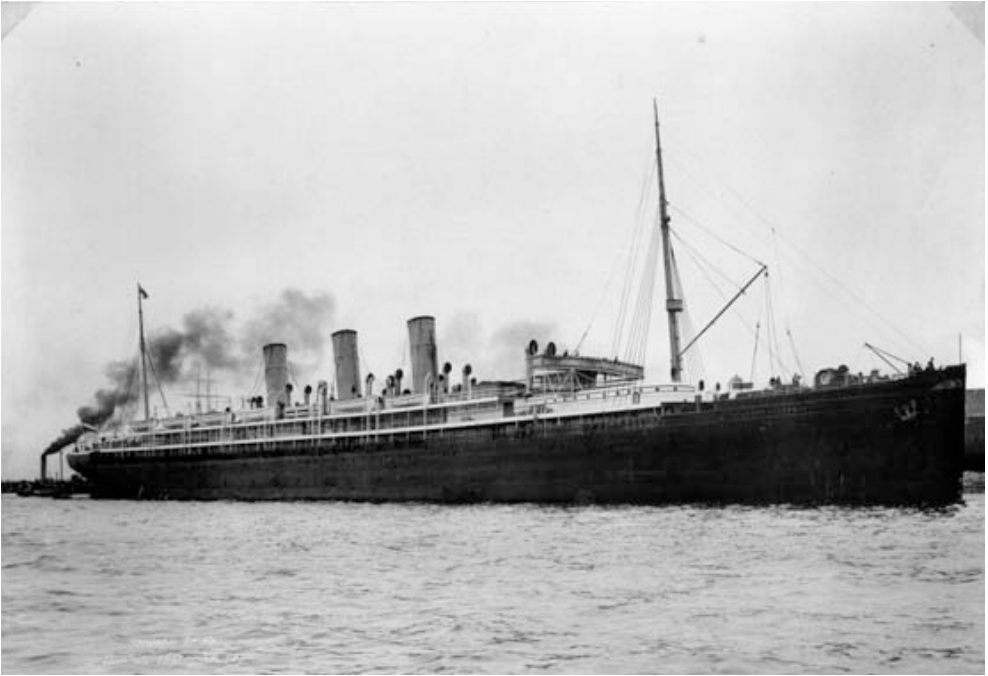
VON Anfang an übertraf „Augusta Victoria“ die Einschrauben-Dampfer des Norddeutschen Lloyd in allen relevanten Bereichen: Größe, Schnelligkeit und Komfort. Zusammen mit den anderen Neubauten ermöglichte sie der Hapag, einen wöchentlichen Verkehr nach New York anzubieten. Diese erhebliche Ausdehnung des Passagierver-

kehrs katapultierte das Unternehmen an die Spitze der Atlantik-Reedereien.⁵² Die neuen Schiffe erhielten zusätzliche Aufbaudecks, außerdem wurden im Inneren repräsentative Aufenthaltsräume eingebaut, wodurch ein großbürgerliches Umfeld für das gesellschaftliche Leben auf den Schiffen geschaffen wurde.⁵³

FÜR kurze Zeit beteiligte sich die Hapag an dem Kampf um das „Blaue Band“, jene inoffizielle Ehrung für die schnellste Atlantik-Überquerung auf der Route Europa-New York. 1900 lief die „Deutschland“ vom Stapel und gewann als erster und einziger Hapag-Dampfer diese Auszeichnung. Ballin hatte von Anfang an Bedenken wegen der mangelnden Wirtschaftlichkeit des Schiffes gehabt. Tatsächlich zeigte sich sehr bald,



Festtafel auf der „Auguste Victoria“ am 27. Mai 1897



Die „Auguste Victoria“ nach der Verlängerung im Jahr 1897

dass die Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit unverhältnismäßig hohe Energiekosten verursachte. Außerdem war der Reisekomfort durch starke Vibrationen erheblich beeinträchtigt. Deshalb beendete die Hapag mit diesem Dampfer ihr Streben nach Geschwindigkeitsrekorden und setzte fortan auf möglichst große und komfortable Passagierschiffe. Dieses Konzept fand seine Umsetzung im Bau der Schwesterschiffe „Amerika“ und „Kaiserin Auguste Victoria“, die 1905 bzw. 1906 in Dienst gestellt wurden.

.....
 DIE beiden Dampfer waren Teil einer umfassenden Erneuerung der Schiffsflotte der Hapag. In den Jahren 1904 und 1905 kaufte und erbaute sie insgesamt 21 Dampfer. Diese konnten finanziert werden, weil die Reederei beim Russisch-Japanischen Krieg

(1904/1905) zum einen durch die Beförderung walischer Kohle für die russische Flotte, zum anderen durch den Verkauf von 16 alten Schiffen an Russland bedeutende Gewinne erzielt hatte.⁵⁴ Das war ein gewagtes Geschäft, denn das Deutsche Reich war neutral und England ein Verbündeter Japans. Es warf jedoch einen hohen Geschäftsgewinn ab, der sich 1905 auf knapp 38 Millionen Mark belief; 1903 hatte er noch bei rund 22 Millionen Mark gelegen.

.....
 DIESE Gewinne erlaubten der Hapag, bei der Innenausstattung der neuen Luxusdampfer neue Maßstäbe zu setzen. Ballin gewann den bekannten französischen Architekten Charles Mewes dafür, die Innenausstattung der „Amerika“ zu entwerfen. Ritz-Carlton übernahm auf dem Dampfer den

Betrieb eines à la carte-Restaurants. Eine weitere Weltneuheit der „Amerika“ war ein Fahrstuhl an Bord, der während der Jungfernfahrt beinahe zweitausend Mal benutzt wurde. Im Zwischendeck des Schiffes konnten die Passagiere für einen geringen Aufpreis auch Kabinen statt der großen Schlafsäle bekommen. Diese dritte Klasse, die die Hapag als erste Reederei überhaupt anbot, war äußerst beliebt und wurde besonders von Familien viel genutzt. Aus ihr entstand später die Touristenklasse.⁵⁵

.....
IN den Herbst- und Wintermonaten waren die Passagierschiffe der Hapag schlecht ausgelastet und nicht rentabel. Ballin kam deshalb auf den Gedanken, Schiffsreisen anzubieten, die nicht mehr der Beförderung galten, sondern vielmehr der Erholung, der Bildung und dem Vergnügen. Was ihm vor-

schwebte, war eine „Lustfahrt“ in das Mittelmeer und den Orient mit gut organisierten Landausflügen in verschiedenen Häfen.⁵⁶

.....
IM Januar 1891 war es soweit. Auf der „Augusta Victoria“ versammelten sich 241 „kühne Reisende“ (wie Ballin sie nannte), betuchte Passagiere aus dem In- und Ausland, darunter 67 überwiegend englische Damen. In Deutschland galten damals noch für Frauen längere Touren – oder gar derartige Bildungsreisen – als körperlich und geistig zu anspruchsvoll. Ballin teilte diese Ansicht offenbar nicht, denn seine Gattin Marianne war ebenfalls an Bord.⁵⁷ Dass er selbst an der Reise teilnahm und sie auch persönlich leitete, trug erheblich zum Erfolg des ganzen Unternehmens bei. Außerdem konnte Ballin auf diese Weise „seinen Be-



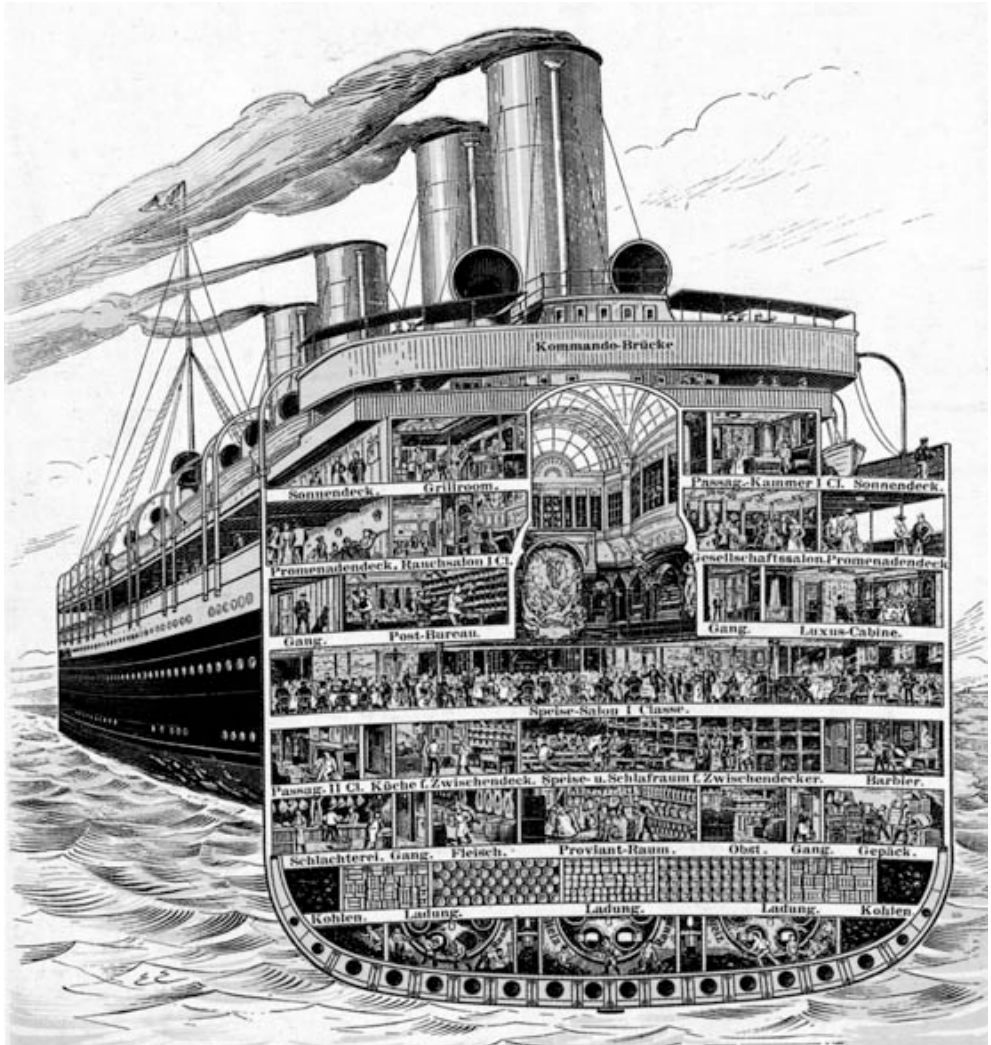
Der Schnelldampfer „Deutschland“ errang im Sommer 1900 schon auf der Jungfernreise das „Blaue Band“

kanntenkreis in allen Teilen Deutschlands (erweitern) und wurde im besten Sinne des Wortes ein sehr populärer Mann“.⁵⁸

.....
 DIE „Augusta Victoria“ wurde zum ersten Kreuzfahrtschiff überhaupt, und Ballin hatte wieder einmal eine Marktlücke entdeckt. Die Hapag bot fortan regelmäßig „Lustfahr-

ten“ an, neben den Mittelmeer- und Orient- auch Westindien- und Nordlandreisen. Gerade letztere waren im Kaiserreich sehr populär – schließlich kreuzte auch Wilhelm II. auf der kaiserlichen Yacht „Hohenzollern“ jeden Sommer vor der norwegischen Küste.

.....



Querschnitt der „Deutschland“, der die Trennung der Passagiere nach den jeweiligen Decksklassen erkennen lässt



Das Ritz-Carlton-Restaurant der „Amerika“ gehörte zu den Einrichtungen, die unter der Ägide Ballins erstmals auf einem Schiff geboten wurden

DIE Kreuzfahrt nahm in den folgenden Jahren immer mehr Ressourcen in Anspruch, so dass sie die Hapag schon bald nicht mehr allein mit den aus der Linienfahrt herausgezogenen Dampfern bewältigen konnte. 1900 lief deshalb die „Prinzessin Victoria Luise“ vom Stapel, das erste speziell für Kreuzfahrten gebaute Luxussschiff. Im Jahr zuvor hatte Ballin an den Journalisten Ernst Francke geschrieben, die Hapag habe sich entschlossen, „einen Dampfer erbauen zu lassen, der lediglich für (...) Vergnügungsreisen zur See bestimmt ist. Es soll also eine große Yacht erbaut werden, welche weder Ladung noch Post befördert und nur für die Aufnahme von Reisenden erster Classe ein-

gerichtet ist. Dieses, wie gesagt, ganz eigenartige Fahrzeug wird den Passagieren einen Comfort bieten, wie er bisher auf Schiffen niemals erreicht worden ist.“⁵⁹

BEI allem innovativen Engagement, das Ballin für die renommeeträchtigen Passagier- und Kreuzfahrtschiffe zeigte, legte er – anders als sein Kollege Wiegand beim Norddeutschen Lloyd – den Schwerpunkt der Hapag nicht auf den Personenverkehr, sondern auf das weniger krisenanfällige Frachtgeschäft.⁶⁰

BEREITS 1893 hatte Ballin einen entscheidenden Wandel in der Schiffbaupolitik voll-



Schlafräume für Auswanderer auf der „Amerika“

zogen. Im Jahresbericht der Hapag heißt es: „Einen Schritt von grosser Bedeutung (...) bildet die Bestellung von vier mächtigen Doppel-Schraubendampfern, (...). Diese Dampfer, welche für die Aufnahme von ca. 2500 Zwischendecks-Passagieren hergerichtet werden können, und bei voller Ausnutzung ihrer Räume annähernd 7500 Tons Schwergut zu laden vermögen, sind durch Verwerthung der neuesten bezüglichlichen Verbesserungen und Erfindungen in ihrem Betriebe so öconomisch, dass uns eine Geschwindigkeit von 13 Meilen per Stunde bei einem Kohlen-Consum von nur 55 resp. 60 Tons pro Tag garantiert ist.“⁶¹

.....
 DIE vier neuen Schiffe trugen die Namen „Prussia“, „Phoenicia“, „Persia“ und „Pa-

tria“. Ein Jahr später wurde noch die „Palatia“ nachbestellt. Es handelte sich um Kombischiffe, die entweder Ladung oder Passagiere transportieren konnten. Ballin griff also auf seine bewährte Idee aus dem Jahr 1881 zurück, setzte sie jedoch dieses Mal mit weiterentwickelten Doppelschraubendampfern um, die sich in den Jahren zuvor bei der Hapag bereits in der Passagierfahrt bewährt hatten. Dies war ein voller Erfolg. Vor allem wegen ihres niedrigen Kohleverbrauches wurden die „P-Dampfer“ schnell zur neuen Haupteinnahmequelle der Hapag.⁶²

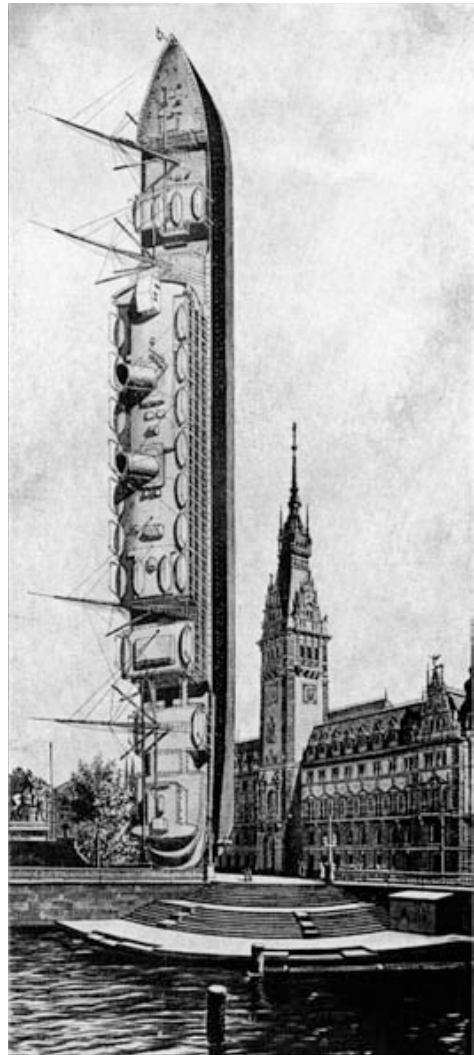
.....
 DIE erfolgreiche Geschäftsidee wurde 1897 mit den „großen P-Dampfern“, „Pennsylvania“, „Pretoria“, „Patricia“ und „Graf Wal-

dersee“, ausgebaut. Bei diesen handelte es sich um vier kombinierte Fracht- und Passagierdampfer, die eine Geschwindigkeit von 14 Knoten erreichten, und mit 13.000 Bruttoregistertonnen (BRT) seinerzeit die größten Schiffe der Welt waren. Johannes Merck, seit 1896 Ballins Vorstandskollege bei der Hapag, bemerkt dazu in seinen Erinnerungen: „Mit keiner einzigen Klasse von Schiffen, weder vorher noch nachher, hat Ballin so den Vogel abgeschossen, wie mit dieser.“⁶³

1910 forcierte Ballin erneut einen Wandel in der Schiffbaupolitik der Hapag. In diesem Jahr begann der Bau von Riesenschiffen der Imperatorklasse. Am 23. Mai 1912 lief der „Imperator“ (52.000 BRT), erbaut auf der Hamburger Werft des Vulcan, vom Stapel, am 3. April 1913 die „Vaterland“ (54.000 BRT) und am 20. Juni 1914 die „Bismarck“ (56.000 BRT), beide von Blohm & Voss hergestellt. Alle drei Dampfer waren Vierschraubenturbinenschiffe. Ihre Tonnage, die mit der von Containerriesen der 1980er Jahre vergleichbar ist, verdeutlicht, welche Entwicklung die Hapag seit ihrer Gründung genommen hatte: 1848 hatte sie mit der „Deutschland“, einem Segler von 538 BRT, ihren Liniendienst eröffnet.

WICHTIGES Motiv für den erneuten Kurswechsel Ballins war, dass die britische White Star Linie 1907 damit begonnen hatte, moderne Schnelldampfer mit rund 45.000 BRT zu bauen.⁶⁴ Ihre Namen „Olympic“, „Titanic“ und „Gigantic“, ebenso wie die ihrer deutschen Pendanten, verdeutlichen, dass die Schiffe als Symbole nationaler Größe und technischen Fortschritts angesehen wurden. Ballin selbst war sich der Bedeutung der Schiffsnamen durchaus bewusst.

Er wollte das neue Flaggschiff der Hapag eigentlich „Europa“ nennen; Wilhelm II. bestand jedoch auf den Namen „Imperator“. Entgegen den üblichen Gepflogenheiten hieß der Dampfer dann auch „der“ und nicht „die Imperator“ und war damit das



Die „Kaiserin Auguste Victoria“ überragt den Hamburger Rathhausturm – eine Abbildung mit hohem Symbolcharakter



Rauchsalon erster Klasse auf der „Kaiserin Auguste Victoria“

einziges Schiff männlichen Geschlechts, das damals die Weltmeere befuhr.

.....

INNERHALB der Hapag war der Bau der Riesendampfer nicht unumstritten: Vor allem der Aufsichtsratsvorsitzende Max Schinckel – der die Geschäfte der Norddeutschen Bank, der Hausbank der Hapag, führte – und Johannes Merck – im Vorstand der Hapag u. a. für die Buchhaltung zuständig – kritisierten das Finanzgebaren Ballins.⁶⁵ 1913 hatte die Hapag für die Neubauten der Imperatorklasse mit 70 Millionen Mark fast die Hälfte ihres gesamten Aktienkapitals investiert.⁶⁶ Für Ballin war jedoch entscheidend, mit den neuen Schiffen die Spitzenposition der Hapag gegenüber der englischen Konkurrenz zu festigen. Rücken-

deckung erhielt er dabei von seinem engen Freund Max Warburg, dem Seniorpartner des bekannten Familienbankhauses in Hamburg, der seit 1911 dem Aufsichtsrat der Hapag angehörte.⁶⁷ Auch in der neuesten Literatur ist zu Recht darauf hingewiesen worden, dass der Bau der Dampfer das Produkt einer korrekten Markteinschätzung gewesen sei.⁶⁸

.....

UNGEACHTET der internen Diskussionen war der Stapellauf des „Imperator“ am 23. Mai 1912 ein Ereignis von nationaler Bedeutung. Ballins Biographin Susanne Wiborg schreibt: „Es war ein Tag, an dem wie in einem Prisma alle Facetten der Bedeutung, der besonderen Rolle der Hapag sichtbar wurden.“⁶⁹ Der „Hamburgische Correspon-

dent“ brachte noch am selben Tag in seiner Abendausgabe die vorherrschende Stimmung mit folgenden Worten zum Ausdruck: „Ein glänzender Festtag für Hamburg, ein Tag des Triumphes für den deutschen Schiffbau ist angebrochen. Das größte Schiff der Welt, ein Ozeanriese von nie geahnten Dimensionen, soll seinem Element übergeben werden. Und der Kaiser selbst ist gekommen, dem stolzen Dampfer den Namen zu geben.“⁷⁰

ANGESICHTS der Dimension des Schiffes fiel es den Hamburger Journalisten schwer, adäquate Vergleiche zu finden. Hatte die Hapag 1906 in einer Broschüre die „Kaise-

rin Auguste Victoria“ bereits dem Hamburger Rathausturm gegenübergestellt, so schrieb nun das „Hamburger Fremdenblatt“: „Ganz märchenhaft und durch Zahlen nicht zu versinnlichen ist die Länge des Riesenbaus von 268 Metern; zwölf große Häuser müsste man aufeinander türmen, um zu dieser Höhe zu gelangen, man könnte den Kölner Dom beinahe noch einmal auf den Kölner Dom stellen, um ein gleiches Maß zu finden.“⁷¹

1913, nach der ersten Seereise des „Imperator“, veröffentlichte die Hapag eine Broschüre, in der die Autoren, allesamt renommierte Journalisten, das Schiff zu einem



Eine Kabine dritter Klasse auf der „Kaiserin Auguste Victoria“ (um 1906)

1895-1896.

REISEPLÄNE

für die
Doppel-Schrauben-SCHNELLDAMPFER
 der

Hamburg-Amerika Linie
*Augusta Victoria,
 Columbia,
 Fürst Bismarck,
 Normannia.*



Nordlandreisen
 im Juni und Juli

Westindienreisen
 im Januar und Februar

Mittelmeer- und Orientreisen
 im Februar und März.

K.D. Pressel Hamburg

Reisepläne für die Doppelschrauben-Schnelldampfer der Hapag für 1895-1896



Doppelschraubendampfer „Pennsylvania“

„Träger deutscher Kultur“ und damit zu einem wesentlichen Stifter nationaler Identität stilisierten.⁷² Auch Verse zweifelhafter literarischer Qualität, etwa das Gedicht „Imperator“ von Bernhard Reuter, atmen diesen hochgestimmten wilhelminischen Zeitgeist:

„Von deutschem Geist ersonnen schuf dich
deutsche Kraft,
Und staunend steht die Welt vor einem
Werke,
Das – riesenhaft und frei und stolz und
kühn –
Verkündet Deutschlands Einigkeit und
Stärke“.

.....
EIN gewisser Demetrius Hornicke stimmte
in Prosa ähnliche Töne an: „Du bist Aus-

druck zusammengezogener Volkskraft, Herold schöpferischen Vermögens, imperativen Willens zur Vollendung. Im innersten Kerne dich erfassen, heißt demütig und stolz zugleich erkennen, daß deutscher Genius in dir zur Tat geworden.“⁷³

.....
DIE Inneneinrichtung des „Imperator“ (und auch der „Vaterland“) stammte von Charles Mewes, der bereits zuvor für die Hapag tätig gewesen war. Die von ihm entworfene Ausstattung stellte einen letzten Höhepunkt gründerzeitlicher Ästhetik dar, die durch den Rückgriff auf Stilmittel fast aller Kunstrichtungen gekennzeichnet ist: So lehnte sich z.B. das Rauchzimmer auf dem „Imperator“ an das Tudorhaus des beginnenden 16. Jahrhunderts an, die Badehalle



Der „Imperator“ in Cuxhaven vor der ersten Ausreise im Juni 1913

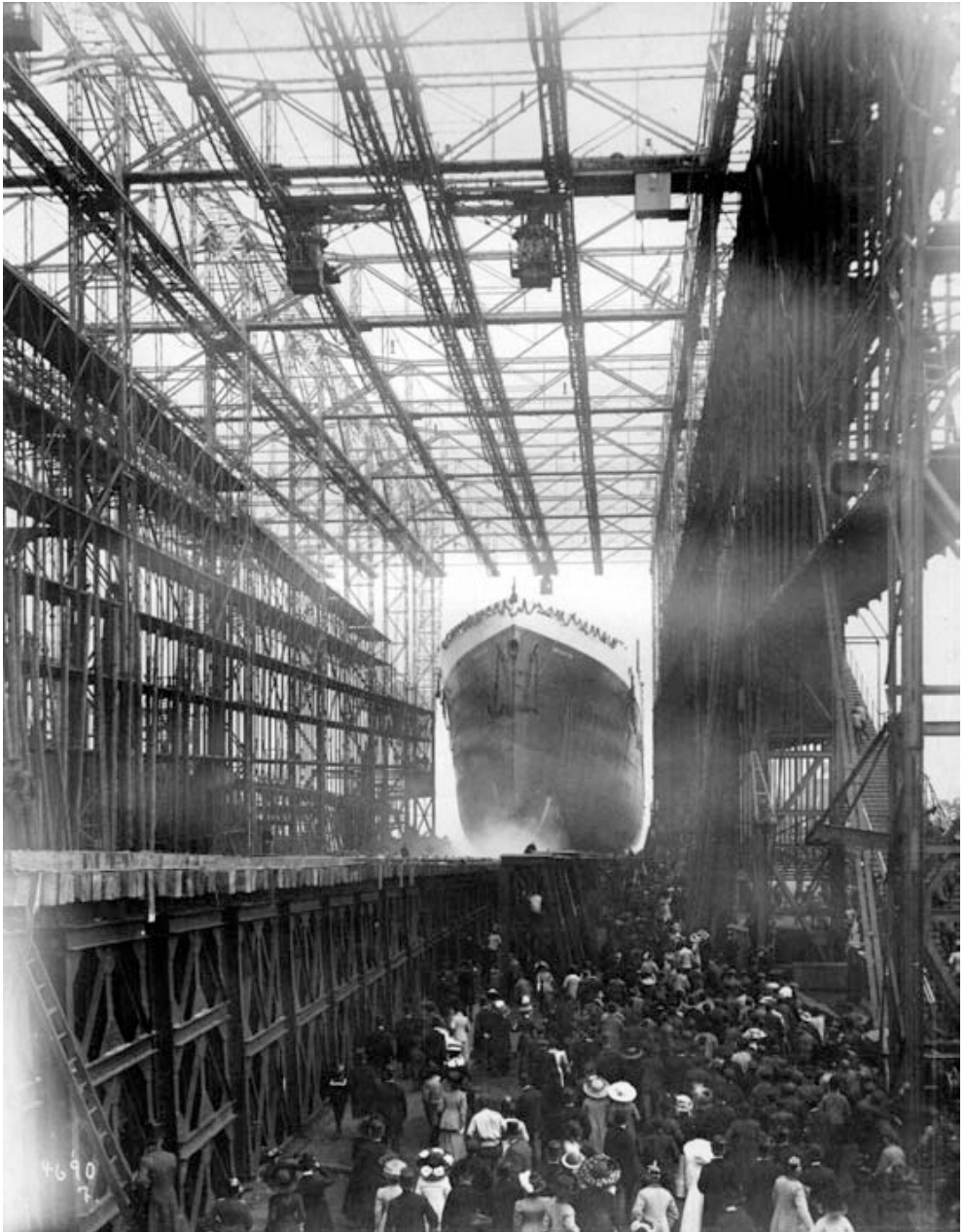
des erstmals auf einem Schiff eingerichteten Hallenbades ahmte pompejanische Vorbilder nach.⁷⁴ All dieses war ganz im Sinne Ballins, dessen Kunstgeschmack, wie sein Biograph Lamar Cecil schreibt, an alten Formen und Werten hing und Neuerungen eher ablehnend gegenüberstand.⁷⁵

.....
 MIT solchen Interieurs wurde für die zahlungskräftigen Passagiere ein nahezu perfekter Erlebnisraum mit Rauchsalons, Damenzimmern, Kinderspielräumen, Turnsälen, Massageräumen, Büchereien, Notensammlungen, Musikräumen, Geschäften etc. geschaffen. Dies war die Voraussetzung zur „Erfüllung wesentlicher kultureller Ansprüche (...) wie in einer blühenden Stadt“.⁷⁶ Aber wie in jeder Stadt gab es nicht nur „gute“ Viertel, die auf dem „Imperator“ von

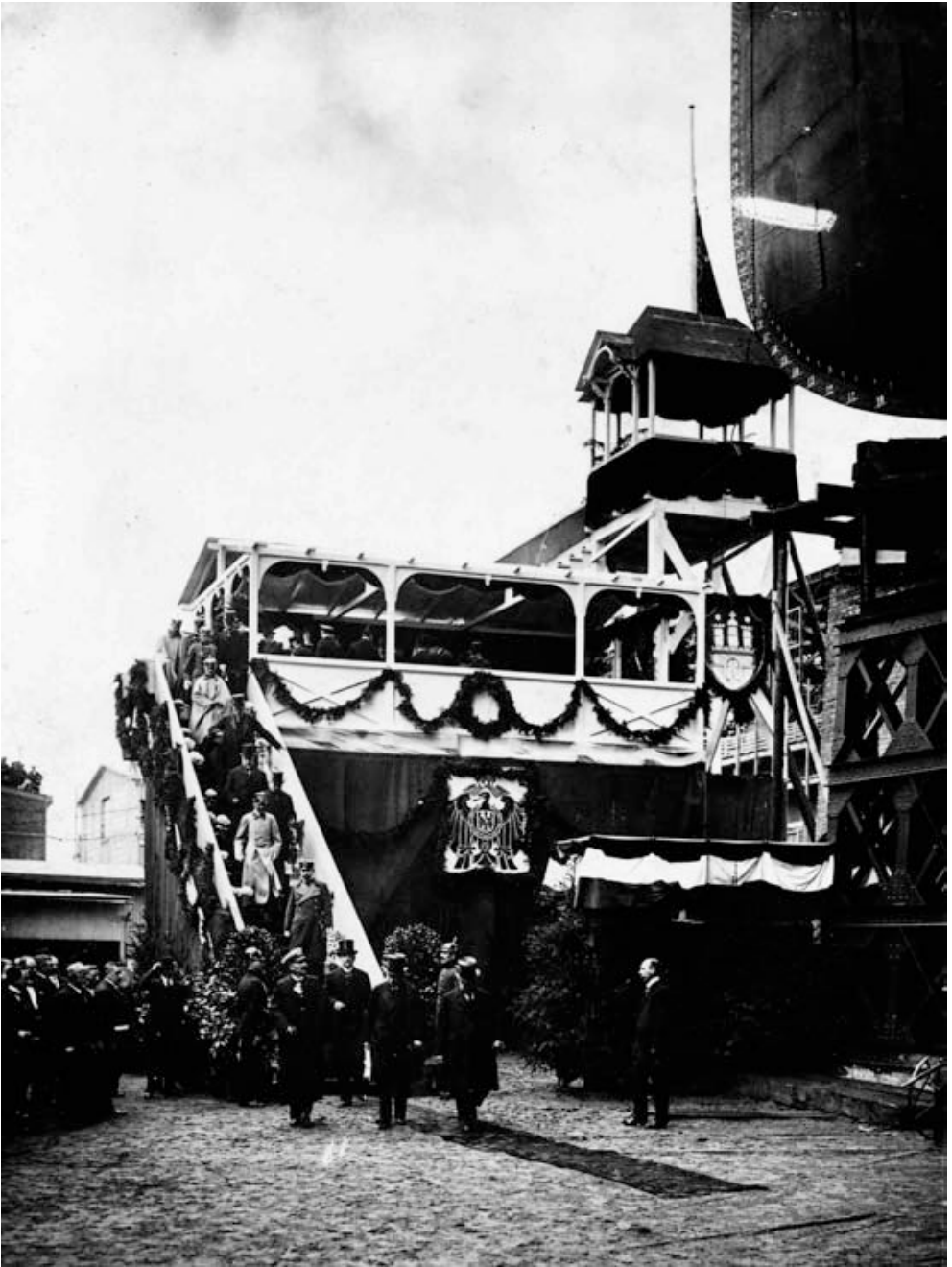
der ersten und zweiten Klasse repräsentiert wurden, sondern auch weniger privilegierte. Allerdings hatte sich vor allem in der dritten Klasse, aber auch auf dem Zwischendeck, die Unterbringung deutlich verbessert. Die Räumlichkeiten des Schiffes waren so aufgeteilt, dass die reichen und vornehmen Passagiere sorgfältig abgeschirmt waren und nicht mit Auswanderern und Frachtgut in Berührung kamen.

.....
DIE HAPAG ALS TOURISMUS-ANBIETER

.....
 WIE bereits gezeigt wurde, gilt Ballin als Erfinder der modernen Kreuzfahrt. In den Jahren nach 1891 gelang es ihm, die Hapag – die sich seit 1893 auch Hamburg-Amerika Linie nannte – von einer reinen Reederei zu



Der Stapellauf des „Imperator“ am 23. Mai 1912



Nach der Taufrede für den „Imperator“

einem Tourismus-Anbieter auszubauen.⁷⁷ Hierfür reichte es allerdings nicht, sich nur auf das Segment der wohlhabenden Kreuzfahrt-Passagiere zu konzentrieren. Ballin „demokratisierte“ deshalb den Luxus auf älteren Schiffen, die nicht mehr höchsten Ansprüchen genügten. Deren erste Klasse wurde nun auch weniger wohlhabenden Passagieren eingeräumt.

VOR allem begann die Hapag, neben den Vergnügungsreisen auf See auch andere Sparten des Tourismus auf- und auszubauen. Der Jahresbericht für 1904 schildert dies in folgender Weise:

„EINE Ausdehnung unseres Geschäftsbetriebes auf ein bisher noch nicht von uns gepflegtes Gebiet haben wir durch die Errichtung eines Allgemeinen Reisebureaus vorgenommen. Der große Erfolg, dessen sich die von uns veranstalteten Vergnügungsreisen zur See zu erfreuen hatten, legte uns den Gedanken nahe, unsere Tätigkeit auch auf die Veranstaltung von Gesellschaftsreisen zu Lande, auf die Vermittlung des Verkaufs von Eisenbahn-Fahrkarten, insbesondere Rundreise-Billets, kurz, auf alle, der Förderung des Reiseverkehrs dienenden Geschäfte zu erstrecken. Um dieses neue Unternehmen auf einem bereits bewährten Verkehrs-Institut aufzubauen, haben wir mit Carl Stangen's Reisebureau eine Vereinbarung getroffen, auf Grund deren dieses älteste und größte unter den deutschen Reise-Bureaus am 1. Januar d. J. von uns übernommen wird.“⁷⁸

Es war vor allem Ballin, der die Übernahme des Reisebüros betrieb. Entscheidend war dabei für ihn der Aspekt der Unternehmenskonzentration: Das Reisebüro von Carl



Die Gallionsfigur des „Imperator“

Stangen war seinerzeit das größte und bedeutendste im Deutschen Reich; die Übernahme war deshalb eine wichtige Etappe auf dem Weg, die Hapag zu einem Tourismus-Anbieter auszubauen.

SEIT 1910 verkauften die Reisebüros der Hamburg-Amerika Linie, wie sie seit der Übernahme genannt wurden, exklusiv die Tickets für die Luftschiffe des Grafen Zeppelin, bis 1914 rund 42.000 Stück. Ballin wurde dadurch auch zu einem der geschäftlichen Pioniere der zivilen Luftfahrt.

WOLLTE die Hapag als Tourismus-Anbieter erfolgreich sein, so war hierfür gute Öffentlichkeitsarbeit erforderlich. Ballin erkannte dies und regte auf diesem Gebiet Entwicklungen an, die bis heute nachwirken: Im 19. Jahrhundert waren Unternehmen und Un-



Das erstmals auf einem Schiffe eingerichtete Hallenbad ahmte pompejanische Vorbilder nach

ternehmer noch gleichzusetzen und der Charakter einer Firma wurde weitgehend durch deren Gründer oder Inhaber repräsentiert. Diese sorgten mehr oder weniger allein für die Außendarstellung. Der angestellte Manager Ballin war einer der ersten, der in einem deutschen Unternehmen eine eigene Presseabteilung ins Leben rief. Seit 1900 unterhielt die Hapag ein „Literarisches Büro“, welches sich gezielt um ein positives Image des Unternehmens kümmerte und auf eine Zusammenarbeit mit der Presse im Sinne der Interessen der Hapag hinwirkte.

FOLGENDE Episode charakterisiert Ballins

außerordentliches Gespür für die Wirksamkeit von Werbung. Als ihm ein Mitarbeiter eines Tages entrüstet mitteilte, dass in einem großen Restaurant in Düsseldorf das aufwändig gestaltete Bild der „Deutschland“ anstatt im Saal auf der Toilette hänge, erwiderte Ballin: „Sehr richtig, da kriegt sie denn ja auch jeder zu sehen.“⁷⁹

Zu den Aufgaben des „Literarischen Büros“ gehörte die Organisation der Postkarten- und Plakatwerbung, die sich die Hapag einiges kosten ließ: 1902 wurden ca. 100.000 Mark für die Plakatreklame bei einer Auflage von 10.000 bis 15.000 Stück pro Plakativ investiert.⁸⁰ Diese wurden von den



Vorderes Treppenhaus für die erste Klasse des „Imperator“



Der Blick vom Wintergarten ins Ritz-Carlton-Restaurant

besten Marinemalern entworfen und finden bis heute öffentliches Interesse.⁸¹

DIE AUSWANDERERHALLEN

SEIT Anfang der 1880er Jahre hatte das Auswanderergeschäft wieder erheblich an Bedeutung gewonnen und war für die Hapag zu einer wichtigen Einnahmequelle geworden. Als jedoch im Sommer 1892 in Hamburg innerhalb kürzester Zeit über 8.600 Menschen einer schweren Cholera-Epidemie zum Opfer fielen, die aufgrund der katastrophalen wasserhygienischen Verhältnisse ausgebrochen war, wurde der Hafen der Stadt für alle osteuropäischen Zwischendeckspassagiere gesperrt. Dies geschah wohl vor allem deshalb, weil die öffentliche Mei-

nung russische Auswanderer für den Ausbruch der Epidemie verantwortlich machte. Das Auswanderergeschäft der Hapag kam in diesen Monaten praktisch zum Erliegen.⁸²

IN dieser schwierigen Phase erreichte Ballin durch geschickte Verhandlungen, dass ab 1893 der Auswandererverkehr wieder aufgenommen werden konnte. An den Grenzstationen, in den Durchgangsbahnhöfen und den Hafenstädten des Reiches wurden fortan unter staatlicher Aufsicht medizinische Kontrollen und Desinfektionsmaßnahmen vorgenommen. Die Kosten hierfür übernahmen im Wesentlichen die Hapag und der Norddeutsche Lloyd.⁸³

BEREITS im Cholera-Jahr 1892 hatte die

Hapag auf einem vom Staat zur Verfügung gestellten Grundstück am Amerika-Kai Baracken zur Unterbringung von maximal 1.400 Auswanderern in zehn Schlafsälen errichtet. Die sanitären und hygienischen Verhältnisse dort waren allerdings alles andere als vorbildlich.

ALS das Gelände für andere Zwecke benötigt wurde, baute die Hapag, wiederum auf Staatsgrund, eine neue Anlage auf der Veddel, die u.a. aus vier Schlaf- und Wohnpavillons bestand und im Dezember 1901 in Betrieb genommen wurde. 1905 kamen acht provisorische Bleiben und 1907 weitere 18 Unterkünfte in Pavillonform hinzu. Auf einem abgegrenzten umzäunten Areal von

etwa 55.000 qm standen jetzt mehr als 30 Gebäude, die bis zu 5.000 Menschen gleichzeitig aufnehmen konnten.⁸⁴ Diese wurden von 180 Hapag-Angestellten, darunter 28 Dolmetscher, betreut.

.....
DIE gesamte Anlage hatte damals Vorbildcharakter – heute würde man wohl von einer gelungenen „Public Private Partnership“ sprechen. Sie unterschied sich wesentlich von den bisherigen kasernenartigen Massenquartieren. Im Vergleich zu früher hatten sich vor allem die sanitären Verhältnisse verbessert, da es nunmehr ein eigenes Sielsystem gab. Die Pavillons boten neben den Schlafräumen für je 22 Personen eigene Toiletten und Aufenthaltsräume. Ferner befand



Der Speisesaal dritter Klasse auf dem „Imperator“



Oceanfahrt 6 Tage, von Jürgens & Bornemann (1897/1900) – eines der wenigen Hapag-Plakate, auf denen eine allegorische Darstellung Verwendung findet

[Das Bild ist in der Buchfassung abgedruckt]

*Hamburg-Amerika, von Hans Bohrdt (1902/1903) – Bohrdt, Lieblingsmaler von Wilhelm II.,
war einer der anerkannten Marinemaler seiner Zeit*

[Das Bild ist in der Buchfassung abgedruckt]

*Berlin-Alexandrien in 100 Stunden,
von Hans Bohrdt (1906/1907)*

Hamburg-Amerika Linie



Vergnügungsreisen zur See:

Nordlandfahrten, Orientfahrten, Mittelmeerfahrten,
Westindienfahrten, Fahrten nach Portugal, Fahrten nach berühmten Badeorten,
Fahrten nach den Nordischen Hauptstädten, Rivierafahrten, Reisen um die Welt.

Wegen Fahrgelagesheit wendet man sich an die Abteilung „Personenverkehr der Hamburg-Amerika Linie, Hamburg, sowie an deren in- und ausländische Agenturen“.

Vergnügungsreisen zur See, von Felix Schwormstädt (um 1904) – die geschickt angeordnete Gruppenszene setzt die Phantasie des Betrachters in Gang und suggeriert die Möglichkeit eines „Abenteurers“ an Bord

[Das Bild ist in der Buchfassung abgedruckt]

Zeitgenössische Gesamtansicht der Auswandererhallen

sich auf dem Gelände neben einer Kirche mit einem größeren katholischen und einem kleineren evangelischen Kirchenraum auch eine Synagoge. Außerdem wurden in eigenen Küchen koschere Speisen gekocht, die in separaten Sälen verzehrt werden konnten.

.....
SICHERLICH nicht ganz uneigennützig hatte sich die Hapag für das neuartige Konzept der Auswandererhallen entschieden, die bewusst nicht mehr Baracken genannt wurden. Die Hallen stellten eine perfekte Werbung für die Reederei dar. Bereits 1900 wurde auf der Weltausstellung in Paris ein Modell der Auswandererstadt präsentiert.

.....
VOR 1901 waren viele Emigranten, die nach Hamburg kamen, Opfer von Betrügereien geworden. Hamburg hatte einen denkbar schlechten Ruf. Die Betrüger waren hier so gut organisiert, dass es für sie sogar eine eigene Berufsbezeichnung, die des „Litzers“, gab.⁸⁵ Nach dem Bau der Auswandererhallen konnten sich die Auswanderer dort für einen moderaten Preis aufhalten.

.....
AUSWANDERER reisten in der Regel zwar nur einmal, aber sie schrieben den Nachfolgenden ihre Erfahrungen und kauften oft von der neuen Heimat aus selbst die Tickets für nachziehende Familienmitglieder. Der Begriff „Kettenauswanderung“ charakterisiert dieses Phänomen treffend: Typisch für die großen Auswanderungswellen seit den 1880er Jahren ist, dass sich zunächst relativ junge Männer auf den Weg machten, meistens aus osteuropäischen Ländern nach Nordamerika. Diese nahmen mit ihren zurückgebliebenen Verwandten brieflichen Kontakt auf, was dank der verbesserten Kommunikationsmöglichkeiten wesentlich einfacher war als noch in der Mitte des 19. Jahrhunderts. Schließlich zogen dann andere Familienmitglieder nach.

.....
DURCH die neu gebauten Auswandererhallen verbesserte sich für die Hapag nicht nur das Image der Reederei. Ein weiterer positiver Effekt für das Unternehmen war die Verminderung des finanziellen Risikos im Auswanderergeschäft: Die US-Einwande-

rungsbestimmungen schrieben vor, dass Personen, die deren gesundheitliche Bedingungen nicht erfüllten, auf Kosten der jeweiligen Reedereien zurückgeschickt werden mussten. Um dies zu vermeiden, sorgten in der Auswandererstadt vier fest angestellte Ärzte für die medizinische Überwachung. Neuankömmlinge wurden untersucht, geduscht, desinfiziert und geimpft.⁸⁶ Es stand ihnen frei, vor ihrer Abreise die Anlage zwischenzeitlich zu verlassen.⁸⁷

.....
MIT den Auswandererhallen als zentralem Bestandteil etablierte die Hapag im Auswanderergeschäft ein mehr oder weniger lückenloses, gut funktionierendes und gewinnbringendes System. Die zahlreichen

Agenten der Reederei warben die Auswanderer mit „All-inclusive-Angeboten“: Mit den Schiffstickets erwarben diese auch Bahnfahrkarten für die Fahrt in Sonderzügen von den Grenzkontrollstationen zu den Hafenstädten einschließlich der Unterbringung und Verpflegung in den Auswandererhallen.⁸⁸ Auf einen ähnlichen Ansatz wurde bereits in einem ganz anderen Zusammenhang verwiesen, nämlich bei der kompletten Organisation der Kreuzfahrten aus einer Hand.

.....
FÜR die Emigranten bedeutete dieses Komplettangebot eine Mischung aus Betreuung und Wohlfahrt auf der einen und Bevormundung auf der anderen Seite.⁸⁹ Manche Zeitgenossen, für die Letzteres mehr wog,

[Das Bild ist in der Buchfassung abgedruckt]

Straßenszene mit Auswanderern und Polizisten (um 1909)



Auswanderer beim täglichen Nachmittagskonzert auf dem Platz vor dem großen Pavillon – im Hintergrund die Kirche, ganz hinten links das Wahrzeichen der Anlage, der Turm des Empfangsgebäudes

übten denn auch Kritik. So erschien z.B. im „Hamburger Echo“, dem Sprachrohr der Hamburger SPD, ein Artikel mit der Überschrift „Bade bei Ballin“. Dort hieß es: „Der Herr beschütze Dich vor dem Bad!“ Das ist der letzte Glückwunsch, der dem jüdischen Auswanderer aus Russland auf dem Weg gegeben zu werden pflegt, und gemeint ist damit: ‚Der Herr behüte Dich vor Ballin und seinen hygienischen Kontrollstationen.‘⁹⁰

Dass die Auswandererhallen – ungeachtet solcher Stimmen – Anfang des 20. Jahrhunderts Dreh- und Angelpunkt der Auswanderung über Hamburg waren, verdeutlichen folgende Zahlen: Von den 156.000 Auswanderern, die 1907 Hamburg verließen, fanden rund 113.000 in der Hapag-Anlage Unterkunft. Der allergrößte Teil dieser Personen,

94 Prozent, reiste in die USA. 1913 verzeichnete Hamburg mit rund 193.000 Menschen die höchste Zahl an Auswanderern. Mit dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges kam das Auswanderergeschäft der Hapag dann jedoch vollständig zum Erliegen.

DIE AUSDEHNUNG DER HAPAG-FAHRTGEBIETE

ALS Ballin 1886 zur Hapag kam, unterhielt die Reederei einen Postdampferdienst von Hamburg nach New York und eine „Westindisch-Mexikanische Linie“.⁹¹ Am Vorabend des Ersten Weltkrieges hatte sich diese Zahl auf insgesamt 67 Linien erhöht.⁹² Sie verbanden Hamburg mit verschiedenen Häfen in Nord-, Mittel- und Südamerika, in Süd- und Ostasien, am Persischen Golf

und in Afrika. Ferner gab es einen Seebä-
dienst sowie diverse Küstenlinien und Ha-
pag-Routen, die Hamburg nicht berührten.
.....

DIE Hapag besaß nicht nur in Hamburg,
sondern auch in Cuxhaven, New York und
auf der Karibikinsel Saint Thomas eigene
Kaianlagen, um ihr globales Liniennetz be-
treiben zu können. Der entscheidende Kno-
tenpunkt war der Hamburger Hafen: 1898
war die Hapag mit der Stadt Hamburg
übereingekommen, dass auf dem südlichen
Elbufer, dem Kuhwärder, neue ausgedehnte
Hafenanlagen gebaut und zu einem großen
Teil der Reederei verpachtet werden sollten.
1903 wurden die neuen Kuhwärderhäfen
eingeweiht. Die Hapag verfügte nunmehr
über ein Viertel des gesamten überdachten
Lagerraums des Hamburger Hafens.⁹³
.....

DER Ausbau des imposanten Hapag-Lini-
ennetzes ging mit einem enormen Konzen-
trationsprozess einher, in dessen Verlauf die
meisten Hamburger Reedereien unter Bal-
lins Einfluss gerieten. Die Hapag übernahm
viele kleinere Linien und entwickelte sich zu
einem trustartigen Gebilde. Ähnlich ver-
hielt es sich übrigens auch beim Norddeut-
schen Lloyd, der – wenn auch etwas verzö-
gert – eine ähnliche Unternehmenspolitik
verfolgte.
.....

ANDERS die Situation im Vereinigten Kö-
nigreich: Dort spielte die Linien-Schiffahrt
eine viel geringere Rolle als im Deutschen
Reich, die Tramp-Schiffahrt hingegen, d. h.
die Beförderung vor allem von Fracht je
nach Marktlage zwischen unterschiedlichen
Häfen, eine größere. Dies wirkte sich auf
den Grad der Unternehmenskonzentration
aus, der bei britischen Reedereien insgesamt
geringer war als bei deutschen.⁹⁴ Die briti-

schen Linienreedereien waren also in einer
schwächeren Position. Bei ihnen setzte erst
nach 1902 ein Konzentrationsprozess ein. Er
nahm seinen Anfang mit der vom amerika-
nischen Milliardär John Pierpont Morgan
gegründeten International Mercantile Ma-
rine Company, von der noch zu sprechen
sein wird.⁹⁵
.....

INNERHALB der Führungsgremien der
Hapag stieß Ballins Expansionspolitik nicht
auf ungeteilte Zustimmung. Die bereits ge-
nannten Johannes Merck und Max Schin-
ckel gehörten zu Ballins schärfsten Kritikern.
Schinckel vertrat die Ansicht, dass „spezielle
Gebiete befahrende Reedereien (...) ihren
Aktionären bessere Erträge als eine genial
geleitete monopolisierende Riesengesell-
schaft (bieten)“.⁹⁶ Festzuhalten bleibt je-
doch, dass die Hapag unter Ballins Führung
permanent riesige Gewinne erzielte (sieht
man einmal von den Cholera-Jahren 1892
und folgende ab).
.....

NICHT nur von Schinckel, auch im volks-
wirtschaftlichen Diskurs dieser Jahre wurde
die Vertrustung als eine unvorteilhafte Or-
ganisationsform kritisiert. So unterschied
z.B. der Ökonom Gustav Schmoller auf der
Tagung des „Vereins für Socialpolitik“ im
Jahr 1905 zwischen „amerikanischem“ Trust
und „deutschem“ Kartell. Nur die „richtige“
Kartellierung könne Gerechtigkeit schaffen.
Schmoller fand mit dieser Gegenüberstel-
lung natürlich den Beifall der auf der Ta-
gung anwesenden Vertreter des Stahlwerks-
verbandes und des Rheinisch-Westfälischen
Kohlensyndikats.⁹⁷ Schließlich hatte in der
deutschen Industrie nach Otto von Bismarcks
Hinwendung zur Schutzzollpolitik 1879 eine
Neuorientierung eingesetzt, die von der
Schwerindustrie ausging. Das Mo-

dell des freien Marktes verlor an Attraktivität. Viele Unternehmer setzten fortan auf eine kollektive, vertragliche Ordnung durch einen interventionistischen Staat. Ballin hatte hier eine andere Position, da er – abgesehen von seinen letzten Lebensjahren – Anhänger des Laissez-faire-Prinzips war.

IM Folgenden werden die wichtigsten Fahrtgebiete der Hapag im Einzelnen näher betrachtet.

DIE *Nordatlantikfahrt* – die stets zentraler Bereich der Geschäftspolitik des Unternehmens blieb – bot seit Mitte der 1890er Jahre nur noch wenige Expansionsmöglichkeiten. Deshalb suchte Ballin über die Amerikafahrt hinaus Gelegenheiten, neue Liniendienste einzurichten.⁹⁸

ZUM zentralen Bestandteil dieser Expansion wurde das *Ostasiengeschäft*, vor allem mit China. Als wichtigste Etappen können dabei folgende Ereignisse gelten: 1897 ließ das Deutsche Reich in einem militärischen Handstreich die Bucht von Kiautschou in China besetzen, die ein ertragreiches Hinterland besaß; 1898 eröffnete die Hapag einen monatlichen Frachtdampferdienst mit eigener Tonnage von Hamburg und Antwerpen nach Penang, Singapur, Hongkong, Shanghai, Yokohama und Kobe und übernahm die Kingsin-Linie mit ihren 13 Dampfern und der gesamten Belegschaft; im selben Jahr vereinbarte die Hapag außerdem mit dem Norddeutschen Lloyd eine Betriebsgemeinschaft für den Postdampferdienst von Hamburg bzw. Bremen nach Ostasien und erhielt vom Deutschen Reich hierfür einen jährlichen Zuschuss.⁹⁹

DIESER kursorische Überblick macht be-

reits deutlich, wie sich in Ostasien Ende des 19. Jahrhunderts die Interessen der deutschen Wirtschaft mit denen des Deutschen Reiches vermengten.¹⁰⁰ Während des Boxerkrieges im Frühsommer 1900 bekamen die Hapag und der Norddeutsche Lloyd den Auftrag, das deutsche Militärkontingent zum Kriegsschauplatz zu transportieren. Acht Staaten – neben dem Deutschen Reich waren dies Frankreich, Großbritannien, Italien, Japan, Österreich-Ungarn, Russland und die USA – hatten beschlossen, gemeinsam militärisch gegen chinesische Truppen und Boxerverbände vorzugehen, welche sich gegen den zunehmenden Einfluss der Kolonialmächte in China wehrten.

ANFANG 1900 hatte sich die soziale Bewegung der „Boxer“ über weite Teile Nordchinas ausgebreitet. „Faustkämpfer für Gerechtigkeit und Harmonie“ ist eine der unterschiedlichen Übersetzungen der chinesischen Bezeichnung „Yihequan“. Sie verdeutlicht den Einfluss volkstümlicher Kultur und Religion, besonders verschiedener Kampfkunstschulen, auf die Mitglieder, zumeist männliche Bauern und Landarbeiter.

DIE Intervention, die im Reichstag von sozialdemokratischer und linksliberaler Seite verurteilt wurde, teilweise äußerten auch Vertreter der Kirche Vorbehalte, entwickelte sich zu einer verheerenden Strafaktion: Tausende von Chinesen wurden getötet, Landstriche verwüstet und Kulturschätze geplündert.¹⁰¹

NACH der Beendigung des Krieges entschloss sich Ballin 1901 zu einer Reise in den Fernen Osten. Im Jahresbericht der Hapag heißt es dazu: „Die Entwicklung der Handels- und Schifffahrtsverhältnisse in Ostasien hat unserem Herrn Generaldirector

Ballin Veranlassung gegeben, im Januar d. J. eine Informationsreise nach China und Japan anzutreten, welche bereits das Ergebnis gehabt hat, dass wir uns entschlossen haben, auch dem internen Verkehr zwischen den ostasiatischen Häfen, an welchem wir bisher überhaupt nicht beteiligt waren, unsere Aufmerksamkeit zuzuwenden.“¹⁰² Im selben Jahr wurde auch ein Liniendienst von Hamburg nach Shanghai, Tianjin und Tsingtao, der Hauptstadt des „Deutschen Schutzgebietes Kiautschou“, ins Leben gerufen, und zusammen mit dem Norddeutschen Lloyd wurde ein Gemeinschaftsdienst auf dem Jangtse zwischen Hankou und Shanghai eingerichtet.¹⁰³

.....

ENTSCHEIDEND für die Beteiligung der Hapag am Schifffahrtsverkehr mit *Südamerika* wurden die Jahre 1900/1901. In dieser Zeit erwarb die Hapag die de Freitas-Linie, welche nach Brasilien und in die La-Plata-Staaten fuhr. Außerdem schloss sie Betriebsgemeinschaften mit der Deutschen Dampfschiffahrts-Gesellschaft Kosmos und der Hamburg Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft.¹⁰⁴ Hierbei ging Ballin sehr geschickt vor, indem er diskret mit seinem alten Freund Carl Laeisz, dem Vorsitzenden der Hamburg-Süd, verhandelte: „Laeisz war ein alter Mann geworden und wußte den klugen Werbungen Ballins nicht mehr den rechten Widerstand entgegenzusetzen. Halb zog es ihn, halb sank er hin. Er verkaufte in aller Stille seinen großen Besitz an H.S.D.G.-Aktien zu einem hohen Preise an die Packetfahrt (...).“¹⁰⁵

.....

NACH Bildung der Betriebsgemeinschaft mit der Kosmos-Linie gelang es Ballin bald, beherrschenden Einfluss auf diese auszuüben. Im Aufsichtsrat der Linie hatte seit

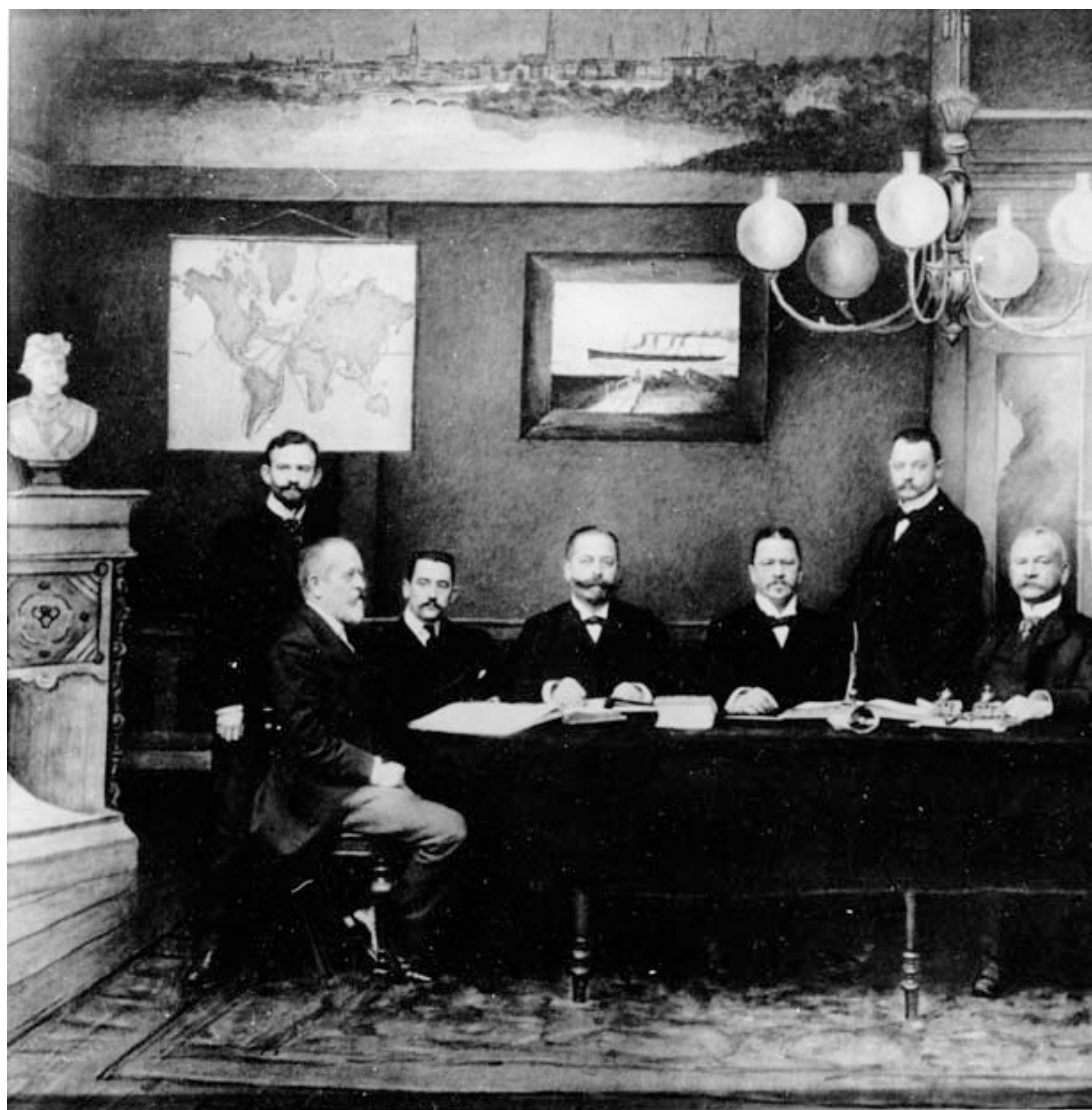
längerem Adolph Vorwerk den Vorsitz inne;¹⁰⁶ neben ihm gehörte Ballin dem Gremium an. Als die Reederei nach dem schweren Erdbeben, das im August 1906 Valparaíso verwüstete, in Schwierigkeiten geriet, wusste Ballin die Situation zu seinem Vorteil zu nutzen. Bestimmte Versäumnisse der Firma nahm er zum Anlass, eine Revision im Aufsichtsrat durchzusetzen. Er griff den „Gedanken auf, wonach den Verladern oder gar der Gesellschaft nicht damit gedient sei, daß einer der bedeutendsten Verloader (...) [die Firma Vorwerk Gebr. & Co., JG] auch den Vorsitzenden des Aufsichtsrats (...) stellte“. Vorwerk trat daraufhin vom Aufsichtsrat zurück und Ballin wurde zu dessen Vorsitzenden gewählt.¹⁰⁷

.....

DER Hamburger *Afrikahandel* wurde um die Wende zum 20. Jahrhundert von der Woermann-Linie und der Deutschen Ost-Afrika-Linie beherrscht. Bei beiden Linien saß Ballin im Aufsichtsrat. Als sich jedoch der Norddeutsche Lloyd mit der Hamburg-Bremer-Afrika-Linie AG verband, einer kleinen Linie, die 1907 die Westafrikafahrt aufgenommen hatte, geriet die Woermann-Linie unter Konkurrenzdruck und ging im selben Jahr eine Betriebsgemeinschaft mit der Hapag ein. Diese übernahm acht Woermann-Dampfer für den Westafrikadienst. Kurz darauf einigten sich die Woermann-Linie, die Hamburg-Bremer-Afrika-Linie, die Deutsche Ost-Afrika-Linie und die Hapag auf einen Gemeinschaftsdienst nach Afrika.¹⁰⁸ Adolph Woermann wurde in den Aufsichtsrat der Hapag gewählt und gehörte diesem bis zu seinem Tode 1911 an.

.....

Es waren jedoch nicht nur die genannten wirtschaftlichen Gründe, weshalb die bis dahin strikt auf ihre Selbstständigkeit be-



1892 — NORDATLANTISCHER
Coln 2

Sejdic
Bremen

Ch. Tattet
Paris

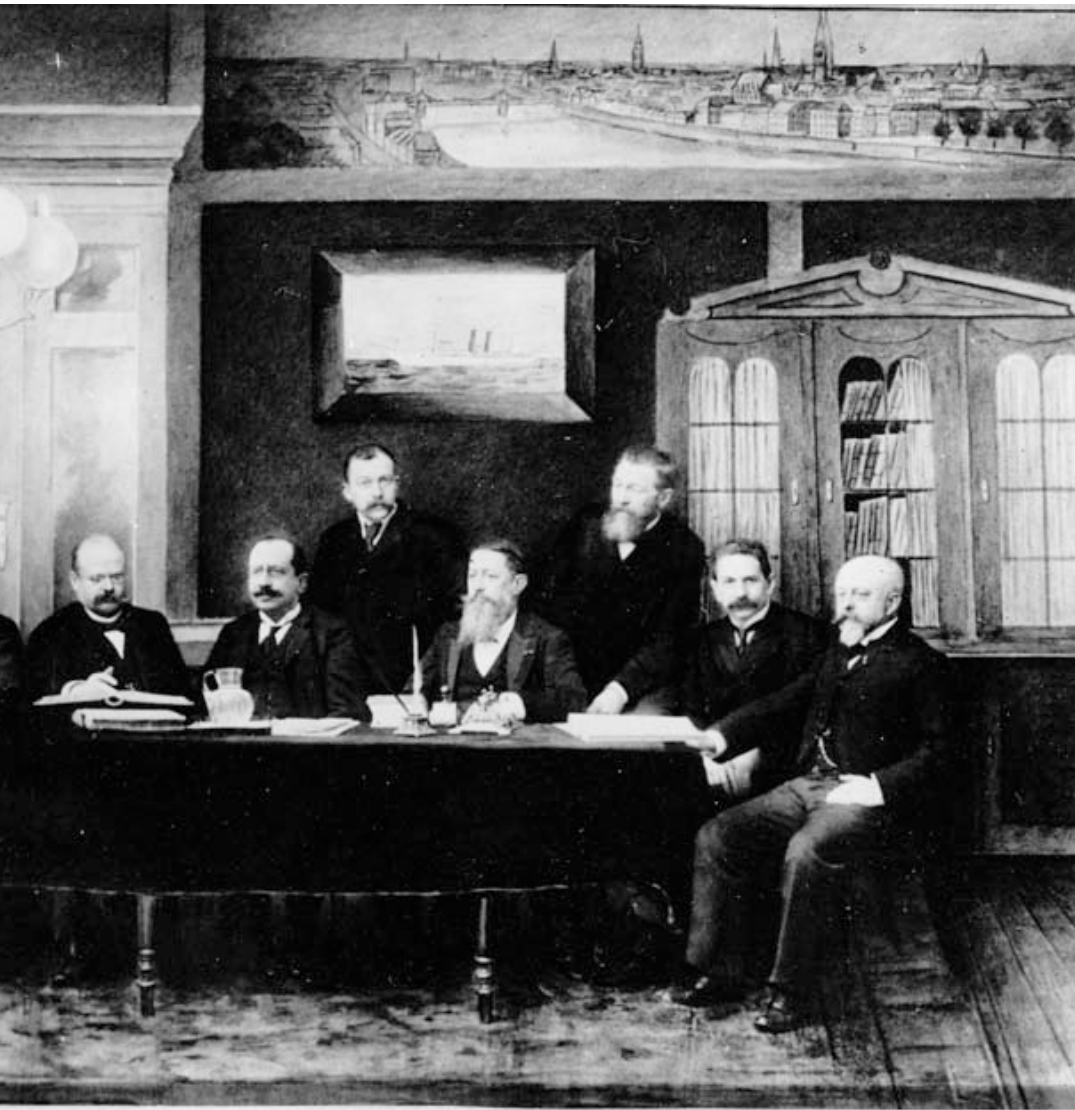
J. C. Reuchlin
Rotterdam

Ad. Storm
Hamburg

Dr. Ecker
Hamburg

A. Bossé
Hamburg

E. Straacker
Antwerpen



DAMPFER-LINIEN VERBAND — 1902

3. Januar 1902

Dr Wiegand
Bremen

A. Ballin
Hamburg

J. Wilmsk
Osnabrück

O. Reuchlin
Rotterdam

H. Peters
Jena

v. Helmholtz
Bremen

W. H. Van den Toorn
Rotterdam

Sitzung des 1892 gegründeten Nordatlantischen Dampferlinienverbandes in Köln

dachte Woermann-Linie eine Betriebsgemeinschaft mit der Hapag bildete: Woermann war 1904 „in einen Strudel politischer Kämpfe“ wegen seiner Truppentransportverträge mit dem Deutschen Reich geraten.¹⁰⁹ Im Januar 1904 hatte der Aufstand der Herero gegen die deutsche Kolonialherrschaft in Deutsch-Südwestafrika begonnen, dem sich später die Nama anschlossen. Den Kolonialherren ging es nicht allein um dessen Niederschlagung. Anfang Oktober 1904 ordnete der deutsche Oberbefehlshaber, Generalleutnant Lothar von Trotha, an, dass innerhalb der deutschen Grenze jeder Herero erschossen werden solle.¹¹⁰ Im Jahr 1911 lebten von den ehemals etwa 80.000 Herero noch 15.130 und von den ehemals 20.000 Nama noch 9.781. In Prozenten ausgedrückt bedeutete das, dass zu diesem Zeitpunkt 80 Prozent der Herero und 50 Prozent der Nama der deutschen Kolonialherrschaft zum Opfer gefallen waren.¹¹¹

.....
WOERMANN, dessen Reederei faktisch ein Monopol für alle Militärtransporte nach Südwestafrika besaß, gehörte zu den Großverdienern an diesem kolonialen Krieg, in dessen Verlauf rund 15.000 Soldaten und mehr als 11.000 Pferde nach Südwest verschifft wurden. So schreibt z.B. Johannes Merck in seinen Erinnerungen, dass Woermann bei den Truppenverladungen mit seinen Afrika-Linien „den dicksten Rahm von der Milch abschöpfte – und er war sehr dick, dieser Rahm (...)“.¹¹²

.....
ALS 1906 im Reichstag über das Budget des Krieges debattiert wurde, deckte der Abgeordnete der Zentrumsparterie Matthias Erzberger auf, dass die Woermann-Linie während des Krieges dem Reich rund drei Millionen Mark an überhöhten Frachtgel-

dern und noch einmal soviel für Liegegelder in Rechnung gestellt hatte. Die Reichsregierung reagierte auf Erzbergers Kritik mit der Aufhebung der Vereinbarungen, die sie mit der Woermann-Linie getroffen hatte, und mit der Einstellung der Zahlungen an die Reederei. Woermann selbst wurde zur Persona non grata und beim Besuch des Kaisers 1908 in Hamburg ließ dieser den Hamburger Senat in Kenntnis setzen: „Die Gegenwart des Kaufmanns Adolph Woermann ist Seiner Majestät nicht erwünscht.“¹¹³ Dennoch gehörte Ballin zu denjenigen, die Woermann in Schutz nahmen und bestritten, dass dieser das Reich übervorteilt hätte.¹¹⁴

.....
MIT der Bildung des Gemeinschaftsdienstes nach Afrika war die Ausdehnung der Fahrtgebiete der Hapag unter Ballins Ägide im Wesentlichen abgeschlossen. In den folgenden Jahren lag der Schwerpunkt der Reederei darin, die bestehenden Linien auszubauen.¹¹⁵

.....
SCHIFFFAHRTSDIPLOMATIE

.....
WEITER oben wurde darüber gesprochen, wie Ballin eine vertikale und horizontale Unternehmenskonzentration betrieb, indem die Hapag Reedereien und andere Unternehmen übernahm. Im Folgenden geht es darum, wie Ballin auf nationaler und internationaler Ebene Absprachen zwischen Reedereien über Raten, Schifffahrtslinien und Gewinnverteilung initiierte. Diese sogenannten „Pools“ oder „Konferenzen“ können als Kartelle angesehen werden, da es sich um Kooperationsformen handelte, bei denen keine Kapitalverflechtung vorlag.

.....
HATTE Ballin als junger Mann mit der

Carr-Linie noch die Möglichkeiten, die der freie Markt ihm bot, nach allen Regeln der Kunst genutzt, so strebte er nunmehr danach, im Namen des freien Wettbewerbes diesen einzuschränken und eine Front gegen neu gegründete Konkurrenzunternehmen aufzubauen.¹¹⁶ Seit den 1890er Jahren vollzog sich die Entwicklung des atlantischen Passagiergeschäfts „im Zeichen eines Netzes von ausgleichenden Absprachen und Abgrenzungen“¹¹⁷ – und Ballin spielte hierbei von Anfang an die entscheidende Rolle.

1892 bildeten die Union-Linie, die Hapag, der Norddeutsche Lloyd sowie die belgische Red Star Linie und die Niederländisch-Amerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft den Nordatlantischen Dampferlinienverband, die „Mutterzelle der späteren atlantischen Poolverträge“.¹¹⁸ Die fünf Linien vereinbarten Preise und eine Aufteilung des Zwischendeckverkehrs, von dem die Hapag und die Union-Linie zusammen 28 Prozent (westwärts) zugesprochen bekamen. Der Anteil war zwar deutlich geringer als der des Norddeutschen Lloyd (46 Prozent). Ballin kompensierte dies jedoch durch die Einführung eines beweglichen Faktors, welcher auch Schiffsneubauten der einzelnen Reedereien berücksichtigte. Mit der Vereinbarung war es Ballin gelungen – und darauf kam es ihm an –, den Norddeutschen Lloyd als größten Konkurrenten vertraglich einzubinden. Später wurden die Absprachen zeitweilig auch auf den Frachtverkehr und die Raten für Kajütenpassagiere ausgedehnt.

Die Gründung des Nordatlantischen Dampferlinienverbandes war der Startschuss für eine Serie immer größer werdender Konferenzen und immer komplizierterer Preisabsprachen: „In monatlichen Poolkonferen-

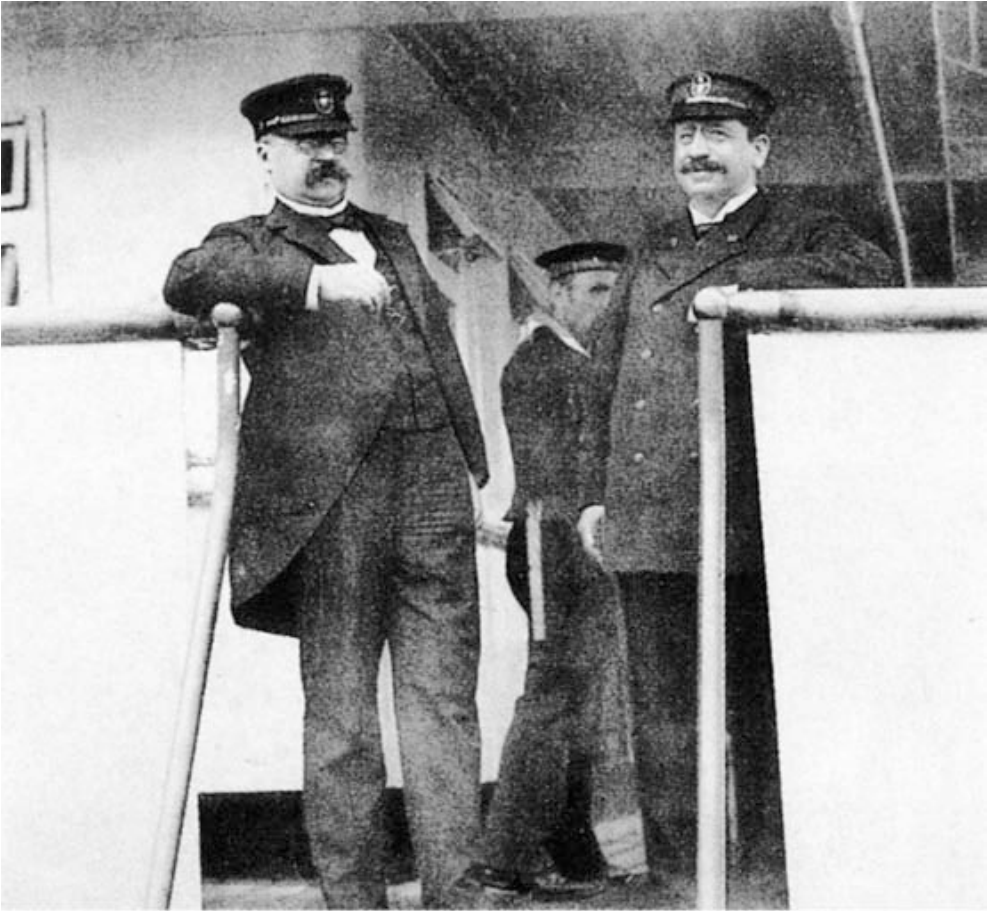


Eine seltene Aufnahme des berühmten John Pierpont Morgan, der sich nur ungern fotografieren ließ

zen, meist an neutralem Ort, (...) trafen sich Direktoren und Prokuristen, um (...) auf Grund von genauen statistischen Zahlen die Ergebnisse des Geschäfts zu vergleichen, Raten zu vereinbaren und Ausgleichs zu veranlassen.“¹¹⁹

Um die Jahrhundertwende änderte sich die Situation grundlegend: Die bisher von Außenstehenden relativ unbeachteten Poolbildungen wurden zu einem Politikum. Auslöser hierfür war das Eintreten des amerikanischen Bank-, Kohle- und Stahlmagnaten John Pierpont Morgan in das Schiffahrtsgeschäft.

Im Frühjahr 1901 hatte Morgan die Mehrheit des Aktienkapitals der britischen Leyland-Linie gekauft; 1902 sicherte er sich mit der White-Star-Linie und der Dominion-Linie zwei weitere britische Reedereien. Morgan, der auch die meisten Eisenbahnen an der amerikanischen Ostküste kontrollierte, beabsichtigte, diese mit der transatlantischen Schiffahrt zu einem großen Transportverbund in seiner Hand zu verknüpfen. Dies alarmierte Ballin, der das Frachtgeschäft der Hapag mit den bereits er-



Die Generaldirektoren Heinrich Wiegand und Albert Ballin Anfang 1902 auf der Überfahrt nach New York

wähnten „großen P-Dampfern“ und vor allem ihre Selbstständigkeit gefährdet sah.¹²⁰ Deshalb begann er Verhandlungen mit Morgan. Sein Bremer Kollege Wiegand stand dieser Initiative allerdings ablehnend gegenüber, was vor allem daran lag, dass die Interessen beim Norddeutschen Lloyd anders gelagert waren als bei der Hapag: Während letztere im Atlantikverkehr ihr Hauptgeschäft mit der Ladung machte, beförderte der Lloyd vor allem Passagiere. Wilhelm II. intervenierte jedoch persönlich und sprach sich

dafür aus, dass sich auch der Norddeutsche Lloyd an den Verhandlungen beteilige.¹²¹

.....
Im Februar 1902 kam es zu einer Übereinkunft der beiden deutschen Reedereien mit der International Mercantile Marine Company (IMMC), wie sich der Morgan-Trust nannte. Vereinbart wurde, dass die IMMC ohne Zustimmung der deutschen Linien keine Dienste nach Deutschland einrichten werde, während die Hapag und der Lloyd zusicherten, ihren Verkehr mit England und

Belgien nicht weiter auszubauen. Außerdem wurde ausgemacht, dass sich Morgan mit seinem Kapital nicht direkt an den beiden Reedereien beteiligen werde. Man einigte sich vielmehr auf eine fiktive Beteiligung, die bei den beiden deutschen Gesellschaften je 20 Millionen Mark ausmachte.¹²² In einem Jahresbericht der Hapag heißt es hierzu: „Unser Vertrag mit der International Mercantile Marine Co. bestimmt, daß wir dieser Gesellschaft jährlich eine Summe zu zahlen haben, welche unserer Dividende, auf ein Aktienkapital von 20 Millionen Mark berechnet, entspricht, während sie uns den gleichen Kapitalbetrag mit 6 Prozent zu verzinsen hat.“¹²³ Die Reaktion der deutschen Presse auf das Vertragswerk war mehr als wohlwollend, „sie grenzte schon an Selbstgefälligkeit“.¹²⁴

FINANZIELL gesehen war die Vereinbarung mit Morgan für die Hapag, deren durchschnittliche Dividende im Zeitraum 1897 bis 1913 7,5 Prozent betrug, ein Verlustgeschäft.¹²⁵ In den acht Jahren von 1903 bis 1911 überwies sie mehr als 1,5 Millionen Mark an die amerikanische Gesellschaft, während ausgerechnet der Lloyd, der ursprünglich gegen den Vertrag gewesen war, per Saldo knapp 4,6 Millionen Mark aus den USA erhielt, da er sehr viel geringere Gewinne als die Hapag machte.¹²⁶ Noch schwerer wog allerdings, dass sich die britische Regierung wegen der Übereinkunft entschloss, die Cunard-Linie zu subventionieren, um sie gegen eine Übernahme durch den Morgan-Trust zu schützen. Sie wurde dadurch zum eigentlichen Gewinner des Abkommens. 1912 wurde der Vertrag mit der IMMC gelöst. Es hatte sich inzwischen gezeigt, dass Morgans Plan, mit einem Schifffahrtstrust die monopolistische Kon-

trolle über den Atlantik zu gewinnen, gescheitert war.¹²⁷

NACHHALTIGERE Ergebnisse brachten Verhandlungen, die im Februar 1908 auf Ballins Initiative hin und unter seinem Vorsitz in England stattfanden und zur Gründung der Nordatlantik-Konferenz führten. Sie ähnelte dem Nordatlantischen Dampferlinienverband von 1892, war aber, was Regelungstiefe und Mitgliederzahl angeht, wesentlich umfassender. Insgesamt zehn Schifffahrtsgesellschaften, darunter auch die Cunard-Linie, und vier angeschlossene Linien einigten sich auf ein Abkommen, das den Zwischendecksverkehr von den nordeuropäischen und Atlantikhäfen nach Nordamerika neu regelte, ferner auf ein Abkommen, das die Vertragspartner zum ersten Mal zur Erhaltung von Minimalraten im Kajütsverkehr verpflichtete.¹²⁸ Nun waren deutsche und britische sowie belgische, dänische, französische, niederländische, österreichische, russische und sämtliche Linien des Morgan-Trusts unter einem Dach vereint und Ballin hatte, so der Journalist und Publizist Kurt Zielenziger, „ein Ziel seiner Lebensarbeit erreicht“.¹²⁹

FÜNF Jahre später, im Oktober 1913, kündigte die Hapag allerdings die Verträge der Nordatlantik-Konferenz, „da die bisher bestehenden Abkommen dem natürlichen Wachstum unserer Gesellschaft nicht genügend Rechnung trugen“.¹³⁰ Wesentlicher Grund für diesen Schritt war der inzwischen vollzogene Wandel der Schiffbaupolitik mit dem Neubau der Dampfer der Imperator-Klasse. Ballin hatte deshalb einen größeren Anteil am Zwischendeckpool gefordert, stieß jedoch bei den übrigen Mitgliedern der Konferenz, allen voran beim Norddeut-

schen Lloyd, auf Ablehnung. Das Jahr 1913 ist denn auch als ein Höhepunkt in der Rivalität der beiden Gesellschaften bezeichnet worden.¹³¹

.....
ZWAR gelang im Frühjahr und Sommer 1914 eine Einigung zwischen beiden Reedereien, die praktisch abgeschlossenen Verhandlungen mit den britischen und amerikanischen Linien kamen jedoch mit Ausbruch des Ersten Weltkrieges zum Erliegen. Nun waren auch die zuvor getroffenen Vereinbarungen der Hapag mit dem Lloyd, die in erster Linie eine Interessengemeinschaft der beiden Gesellschaften für den Nordatlantikverkehr vorsahen, nur noch Makulatur, denn die Rahmenbedingungen hatten sich schlagartig geändert.

.....
ZUM Schluss dieses Kapitels über Albert Ballin und den Aufstieg der Hapag sei noch einmal festgehalten: Als Ballin 1886 als Abteilungsleiter in die Hapag eintrat, befand sich diese, weit überflügelt vom Norddeut-

schen Lloyd, ohne eigentliche Führung „in einem Zustand der Stagnation“.¹³² In der Rangfolge der weltweit größten Linien stand sie auf dem 22. Rang.¹³³ Dank Ballins ausgeprägter Fähigkeit, Chancen zu erkennen, die der Markt bot, gelang es ihm sehr schnell, eine Trendwende herbeizuführen. 1897, zum 50-jährigen Bestehen der Hapag, war diese unter seiner Leitung zur größten Reederei der Welt geworden und blieb es bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges. Ballins hervorragende Verdienste um diesen Aufstieg kamen auch darin zum Ausdruck, dass er 1897 bei der Hapag an die erste Stelle der drei Vorstandsmitglieder als „Erster Director“ trat und zwei Jahre später vom Aufsichtsrat zum Generaldirektor ernannt wurde. In den Jahren zwischen 1885 und 1913 stieg die Zahl der Hapag-Dampfer durch Neubauten, Ankäufe und Verschmelzung mit anderen Linien von 23 auf 194, die Tonnage von knapp 55.000 auf über 1.300.000 BRT und das Aktienkapital von 15 auf 180 Millionen Mark.¹³⁴

.....
31 Jahresberichte und Bilanzen der Hamburg-Amerika Linie. Erster Band: Geschäftsjahre 1847–1880, Hamburg 1903, Selbstverlag der Hamburg-Amerika Linie, S. 7 (Archiv der Hapag-Lloyd AG).

32 Die Mark Banco war bis 1873 die Rechnungsvaluta des Hamburger Großhandels, die Zahlungseinheit der 1619 gegründeten Hamburger Bank – eine Währung, die eine sichere Grundlage bot und nicht der Abnutzung unterlag. Sie lief nicht als Münze um, war aber durch Silberbarren gedeckt. Gezahlt wurde, zum ersten Mal in der Geschichte des deutschen Bankwesens, mit „Gutschriften“, die unseren heutigen Girochecks entsprechen. Das

- allgemeine Zahlungsmittel war bis 1867 die Mark Courant, ab 1871 die Mark (1871: 1 Mark Courant = 1,2 Mark und 1 Mark Banco = 1,5 Mark).*
- 33 *Jahresberichte und Bilanzen der Hamburg-Amerika Linie. Erster Band: Geschäftsjahre 1847–1880, Hamburg 1903, Selbstverlag der Hamburg-Amerika Linie, S. 24 (Archiv der Hapag-Lloyd AG).*
- 34 *Zielenziger, Ballin, S. 176.*
- 35 *Diese Angabe bei Himer, Jahre, S. 60.*
- 36 *Wiborg, Ballin, S. 21.*
- 37 *Herschel, Hapag, S. 39; Mathies, Reederei, S. 39, 130; Matthes, Hapag, S. 9.*
- 38 *Zum Leben Carl Laeisz' vgl. den zweiten Band der Reihe „Mäzene für Wissenschaft“: Gerhardt, Laeisz.*
- 39 *Schinckel, Lebenserinnerungen, S. 266.*
- 40 *StA Hbg., 622-0162 Familie Merck, II 8, Konv 2b: Meine Erinnerungen an die Hamburg-Amerika Linie und an Albert Ballin 1896–1919 von Johannes Theodor Merck [Manuskriptreinschrift 1920–1921], S. 28.*
- 41 *Albert Ballin an Amalia Ballin, 31. März 1901: Stubmann, Feld, S. 169.*
- 42 *Cecil, Ballin, S. 11; vgl. Straub, Ballin, S. 151 und Wiborg, Ballin, S. 22.*
- 43 *Stubmann, Feld, S. 68.*
- 44 *Himer, Geschichte, S. 10.*
- 45 *Klemm, Verwaltungsgebäude, S. 160.*
- 46 *Ebd.*
- 47 *Hapag-Lloyd, Ballin-Haus, S. 8.*
- 48 *Schiefler, Kulturgeschichte, S. 475.*
- 49 *StA Hbg., 622-0162 Familie Merck, II 8, Konv 2b: Meine Erinnerungen an die Hamburg-Amerika Linie und an Albert Ballin 1896–1919 von Johannes Theodor Merck [Manuskriptreinschrift 1920–1921], S. 129, der Bach erwähnt.*
- 50 *Klemm, Verwaltungsgebäude, S. 160.*
- 51 *Hapag-Lloyd, Ballin-Haus, S. 12.*
- 52 *Wiborg, Ballin, S. 28.*
- 53 *Prange, Entwicklung, S. 33.*
- 54 *Aagaard, Life, S. 3.*
- 55 *Wiborg, Ballin, S. 72.*
- 56 *Hamann, Traumreisen, S. 10.*
- 57 *Ebd., S. 14. – Die Passagierliste ist abgedruckt im Hamburger Fremdenblatt Nr. 17 (21. Januar 1891).*
- 58 *StA Hbg., 622-0162 Familie Merck, II 8, Konv 2b: Meine Erinnerungen an die Hamburg-Amerika Linie und an Albert Ballin 1896–1919 von Johannes Theodor Merck [Manuskriptreinschrift 1920–1921], S. 60.*
- 59 *Albert Ballin an Ernst Francke, 17. August 1899: Stubmann, Feld, S. 176.*
- 60 *Petzet, Wiegand, S. 34.*
- 61 *Jahresbericht der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actien-Gesellschaft in Hamburg für die am 31. März 1894 stattfindende ordentliche General-Versammlung der Actionaire: 47stes Geschäftsjahr 1893 (Archiv der Hapag-Lloyd AG).*
- 62 *Wiborg, Feld, S. 104.*
- 63 *StA Hbg., 622-0162 Familie Merck, II 8, Konv 2b: Meine Erinnerungen an die Hamburg-Amerika Linie und an Albert Ballin 1896–1919 von Johannes Theodor Merck [Manuskriptreinschrift 1920–1921], S. 9.*
- 64 *Abrens; Hauschild-Thiessen, Reeder, S. 55.*
- 65 *Vgl. StA Hbg., 622-0162 Familie Merck, II 8, Konv 2b: Meine Erinnerungen an die Hamburg-Amerika Linie und an Albert Ballin 1896–1919 von Johannes Theodor Merck [Manuskriptreinschrift 1920–1921], S. 28, 125 und 193; Straub, Ballin, S. 152.*
- 66 *Matthes, Hapag, S. 14.*
- 67 *Ebd.; Straub, Ballin, S. 97.*
- 68 *Kludas, Geschichte, S. 186; vgl. hingegen Ritter, Kaiser, S. 139, der der Kritik von Schinckel zustimmt.*
- 69 *Wiborg, Ballin, S. 96.*

- 70 *Hamburgischer Correspondent* Nr. 260 (23. Mai 1912).
- 71 *Hamburger Fremdenblatt* Nr. 120 (24. Mai 1912).
- 72 So z. B. Wilhelm Doerkes-Boppard (*Imperator auf See*, S. 15).
- 73 *Ebd.*, S. 24, 41.
- 74 Bracker, *Dampfer*, S. 67.
- 75 Cecil, Ballin, S. 100.
- 76 *Turbinen-Schnelldampfer Imperator*, S. 17.
- 77 Wiborg, Ballin, S. 39.
- 78 *Jahresbericht der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actien-Gesellschaft (Hamburg-Amerika Linie) in Hamburg für die am 30. März 1905 stattfindende ordentliche General-Versammlung der Actionaire: 58stes Geschäftsjahr 1904*, S. 7 (*Archiv der Hapag-Lloyd AG*).
- 79 *StA Hbg.*, 622-0162 Familie Merck, II 8, Konv 2b: *Meine Erinnerungen an die Hamburg-Amerika Linie und an Albert Ballin 1896–1919 von Johannes Theodor Merck [Manuskriptreinschrift 1920–1921]*, S. 55.
- 80 Klemm, *Schiffahrtsplakat*, S. 51.
- 81 Vgl. z. B. den Begleitband „Hamburg und die Hapag. Seefahrt im Plakat“, hg. von Matthes und Prange, zur Ausstellung im Museum für Hamburgische Geschichte.
- 82 Wiborg, Feld, S. 97.
- 83 Groppe, *Hamburg*, S. 21 ff.
- 84 Ders., *Modellstadt*, S. 34.
- 85 Guttmann, *Schattenriß*, S. 242.
- 86 Groppe, *Modellstadt*, S. 39; Wiborg, Feld, S. 152.
- 87 Dies geht z. B. aus dem Hapag-Rundschreiben Nr. 304 „An unsere Herren Agenten!“ vom 18. Juni 1906 hervor (*Archiv der Hapag-Lloyd AG*). Dort heißt es: „Sie [die russischen Auswanderer, JG] können die Auswanderhallen nach Belieben verlassen, um zu Einkäufen, zu Besorgungen, oder zum Besuch in die Stadt zu gehen, kurz, sie können wie alle übrigen Auswanderer während ihres Aufenthalts in Hamburg tun, was ihnen beliebt.“ – Ich danke Frau Susanne Wiborg für diesen Hinweis.
- 88 Groppe, *Hamburg*, S. 26.
- 89 Ders., *Modellstadt*, S. 46.
- 90 *Hamburger Echo* Nr. 242 (14. Oktober 1904).
- 91 *Jahresbericht der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actien-Gesellschaft in Hamburg für die am 29. März 1887 stattfindende ordentliche General-Versammlung der Actionaire: 40stes Geschäftsjahr 1886 (Archiv der Hapag-Lloyd AG)*.
- 92 Vgl. Kludas, *Geschichte*, S. 218 ff., der den Fahrplan der Hapag vom Juli 1914 abgedruckt hat.
- 93 Wiborg, Feld, S. 126 f.
- 94 Ritter, *Kaiser*, S. 142.
- 95 *Murken, Verbände*, S. 599.
- 96 Schinckel, *Lebenserinnerungen*, S. 270.
- 97 Blaich, *Kartellpolitik*, S. 30 ff.
- 98 Pelc, *Hamburg*, S. 19 f.
- 99 Seiler, *Jahre*, S. 49.
- 100 Pelc, *Hamburg*, S. 21.
- 101 Vgl. an neuerer Literatur zum Boxerkrieg insbesondere Cohen, *History* sowie die Beiträge im Sammelband „Kolonialkrieg in China“, hg. von Leutner und Mühlhahn, die Ereignisse, Hintergrund und Auswirkungen der Geschehnisse thematisieren.
- 102 *Jahresbericht der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actien-Gesellschaft (Hamburg-Amerika Linie) in Hamburg für die am 29. März 1901 stattfindende ordentliche General-Versammlung der Actionaire: 54stes Geschäftsjahr 1900*, S. 5 (*Archiv der Hapag-Lloyd AG*).
- 103 Cecil, Ballin, S. 75.
- 104 *Murken, Verbände*, S. 597 f.

- 105 StA Hbg., 622-0162 Familie Merck, II 8, Konv 2b: *Meine Erinnerungen an die Hamburg-Amerika Linie und an Albert Ballin 1896–1919 von Johannes Theodor Merck* [Manuskriptreinschrift 1920–1921], S. 86f.
- 106 *Zum Leben Adolph Vorwerks vgl. den fünften Band der Reihe „Mäzene für Wissenschaft“: Schröder, Vorwerk.*
- 107 *Vgl. mit Quellennachweis ebd., S. 39ff.*
- 108 *Pelc, Hamburg, S. 22.*
- 109 *Stubmann, Feld, S. 139.*
- 110 *Vgl. mit Quellennachweis Zimmerer, Herrschaft, S. 39.*
- 111 *Drechsler, Aufstände, S. 139f.; abweichende Zahlen bei Bühler, Namaaufstand, S. 338. – Zum genozidalen Kolonialkrieg gegen die Herero und Nama, der von 1904 bis 1907 dauerte und in der allgemeinen Geschichte des neuzeitlichen Völkermordes ein entscheidendes Bindeglied zwischen den frühen Völkermorden niedrigen staatlichen Organisationsgrades und den bürokratisierten Verbrechen des Nationalsozialismus darstellt, vgl. an neuerer Literatur: Zimmerer, Herrschaft, vor allem S. 31ff.; Bühler, Namaaufstand, vor allem S. 136ff.; Böhlke-Itzen, Kolonialschuld sowie die Beiträge im Sammelband „Völkermord in Deutsch-Südwestafrika“, hg. von Zimmerer und Zeller.*
- 112 StA Hbg., 622-0162 Familie Merck, II 8, Konv 2b: *Meine Erinnerungen an die Hamburg-Amerika Linie und an Albert Ballin 1896–1919 von Johannes Theodor Merck* [Manuskriptreinschrift 1920–1921], S. 49.
- 113 *Vgl. mit Quellennachweisen Bühler, Namaaufstand, S. 330f.*
- 114 *So Ballin in seinem Nachruf auf Woermann (Stubmann, Feld, S. 140); vgl. Wegner, Hanseaten, S. 289f.*
- 115 *Pelc, Hamburg, S. 23.*
- 116 *Cecil, Ballin, S. 55; Straub, Ballin, S. 37, 41.*
- 117 *Cecil, Ballin, S. 12.*
- 118 *Murken, Verbände, S. VII.*
- 119 StA Hbg., 622-0162 Familie Merck, II 8, Konv 2b: *Meine Erinnerungen an die Hamburg-Amerika Linie und an Albert Ballin 1896–1919 von Johannes Theodor Merck* [Manuskriptreinschrift 1920–1921], S. 4.
- 120 *Wiborg, Feld, S. 140.*
- 121 *Cecil, Ballin, S. 60.*
- 122 *Stubmann, Feld, S. 90.*
- 123 *Jahresbericht der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actien-Gesellschaft (Hamburg-Amerika Linie) in Hamburg für die am 30. März 1905 stattfindende ordentliche General-Versammlung der Actionaire: 58stes Geschäftsjahr 1904, S. 8 (Archiv der Hapag-Lloyd AG).*
- 124 *Cecil, Ballin, S. 63.*
- 125 StA Hbg., 622-0162 Familie Merck, II 8, Konv 2b: *Meine Erinnerungen an die Hamburg-Amerika Linie und an Albert Ballin 1896–1919 von Johannes Theodor Merck* [Manuskriptreinschrift 1920–1921], S. 140.
- 126 *Nathan, Schiffahrtskampf, S. 24f.*
- 127 *Wiborg, Feld, S. 143.*
- 128 *Witthöft, Hapag, S. 66.*
- 129 *Zielenziger, Ballin, S. 186.*
- 130 *Hamburg-Amerika Linie (Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft) in Hamburg. Jahresbericht für die am 27. März 1914 stattfindende ordentliche Generalversammlung der Aktionäre. 67stes Geschäftsjahr 1913, S. 3 (Archiv der Hapag-Lloyd AG).*
- 131 *Nathan, Schiffahrtskampf, S. 2.*
- 132 *Klein, Ballin, S. 561.*
- 133 *Cecil, Ballin, S. 36.*
- 134 *Die Zahlen aus: Jahresbericht der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actiengesellschaft in Hamburg für die am 31. März 1886 stattfindende ordentliche General-Versammlung der Actionaire, 39stes Geschäftsjahr 1885 sowie Hamburg-Amerika Linie (Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft) in Hamburg. Jahresbericht für die am 27. März 1914 stattfindende ordentliche Generalversammlung der Aktionäre. 67stes Geschäftsjahr 1913 (Archiv der Hapag-Lloyd AG).*
-

ALBERT BALLIN UND DIE POLITIK

„KLEIN POTSDAM“ UND HAMFELDE

NICHT nur bei der Hapag und ihrer Verwaltung sorgte Ballin für eine angemessene Unterbringung, auch für seine Ehefrau und sich legte er besonderen Wert auf eine repräsentative Umgebung.

NACH der Heirat 1883 zog das Paar zunächst in die Moorweidenstraße, 1885 dann in die Heimhuder Straße und 1902 in die Badestraße. Sechs Jahre später ließ Ballin von Werner Lundt und Georg Kallmorgen eine Villa an der Feldbrunnenstraße errichten. Die beiden Architekten, die damals als besonders modern galten, entwarfen eine mit Säulen geschmückte Residenz, bei der sich die Reformarchitektur des beginnenden 20. Jahrhunderts mit Motiven aus der klassizistischen Landhausarchitektur verband. Ballin, der eigentlich den konservativen Kunstgeschmack des Kaisers teilte, entschied sich hier also für eine Abkehr vom Historismus.¹³⁵ Heute befindet sich im Gebäude, das seit 1982 unter Denkmalschutz steht, das UNESCO Institute for Lifelong Learning.

DIE englische Zeitschrift „Daily Graphic“ nannte die Villa 1914 „Klein Potsdam“.¹³⁶ Damit wird deutlich, was Ballin mit dem Bau beabsichtigte: Neben dem Firmensitz

der Hapag sollte auch das private Haus ihres Generaldirektors ein repräsentatives Ambiente bilden. Ballin wollte ein Gebäude zur Verfügung haben, das höchsten Ansprüchen genüge – und die Villa Ballin bot ihm eine perfekte Kulisse für Gesellschaften und Dinners, die er im Interesse der Hapag gab. Hier wurde ein reges gesellschaftliches Leben inszeniert, das die Möglichkeit zu politischen und wirtschaftlichen Kontakten bot.

BEREITS 1906 hatte Ballin für 163.000 Mark ein Landhaus in Hamfelde bei Trittau erworben, in dem er vor allem die Sommermonate verbrachte. Das hierfür notwendige Kapital erhielt er durch den Verkauf der Nordsee-Linie und ihrer fünf Schiffe für den Seebäddienst. Diese Linie hatte er als Privatreeeder betrieben.

NACH dem Einzug in das Landhaus nahm Ballin enorme Veränderungen vor, um dieses für repräsentative Zwecke nutzen zu können. So ließ er z. B. in der Umgebung des Hauses hunderte elektrische Glühlampen installieren, die bei großen gesellschaftlichen Veranstaltungen den Park erleuchteten. Da es auf dem Land zu dieser Zeit noch keinen Strom gab, bezog Ballin diesen von einer örtlichen Brennerei, die zur Dampferzeugung einen Kessel mit 10.000 Litern Wasser erhitzte.



Albert Ballins Villa in der Feldbrunnenstraße

.....
ALS Gastgeber war Ballin unübertroffen: Ein Feinschmecker par excellence, außerdem ein blendender Erzähler, der heiter, witzig und charmant sein konnte. Bereits der Text der Hausordnung, die in der Eingangshalle des Landhauses aushing, vermittelt ein besonderes Flair: „Unsere verehrten Gäste bitten wir, in ihren Bewegungen und Verfügungen sich nicht durch Rücksichten auf uns beschränken zu lassen. Indem wir es vermeiden, sie mit mütterlicher Fürsorge und Bevormundung zu verfolgen, werden wir uns bemühen, unseren Freunden den Aufenthalt in unserem Hause heimatlich zu

gestalten. Was deutsche Gastfreundschaft so oft verleidet, ist die Erwartung, daß man während des ganzen Tages zusammenkleben und gegeneinander ‚niedlich‘ sein muß. Wir erwarten weder von unseren verehrten Gästen, daß sie uns ‚schön‘ tun, noch muten wir ihnen zu, unsere Gesellschaft öfter aufzusuchen, als ihnen lieb ist. Wir bitten über Automobile, Wagen, Reitpferde und Ruderboote (soweit der Vorrat reicht) frei verfügen zu wollen. Die Zeit für das erste Frühstück bitten wir selbst zu bestimmen und der Dienerschaft alle darauf bezüglichen Befehle zu geben. Das zweite Frühstück wird in der Regel gemeinsam um 1 Uhr eingenommen.



Albert Ballins Landhaus in Hamfelde

Nachmittags Tee 4 Uhr. Diner gegen 7 Uhr. 15 Minuten vor Beginn des zweiten Frühstücks und des Diners wird die Glocke geläutet, und zum zweiten Male – sobald angerichtet ist.¹³⁷

BEI den Ballins verkehrten Adlige aus Diplomatie und Heer, Offiziere, zumeist bürgerliche der Marine, Bürokraten, die in den Amtsdadel aufgestiegen waren, schlesische Magnaten, rheinische Industrielle, Berliner Bankiers und Journalisten. Auch Hamburger „von Familie“ waren häufig zu Gast, sahen jedoch ihrerseits davon ab, den sozialen Aufsteiger einzuladen.¹³⁸ Kaum anzutreffen waren hingegen Künstler¹³⁹ – ein deutlicher Unterschied zu den Berliner Salons Aniela Fürstenbergs, der Ehefrau des Bankiers Carl

Fürstenberg, mit dem Ballin befreundet war.

.....
ALBERT BALLIN UND DER KAISER

BALLIN, so der bereits erwähnte Theodor Wolff, „umgab die Hapag mit einem nie dagewesenen Glanz der Repräsentation“.¹⁴⁰ Dies wirkte auf den Kaiser, der eine Schwäche für Prunk hatte. Das erste persönliche Treffen zwischen Ballin und Wilhelm II. fand in Cuxhaven vor der Jungfernkreuzfahrt der „Augusta Victoria“ im Januar 1891 statt (über die bereits berichtet wurde). Der Kaiser hielt sich gerade dort auf und besichtigte den ersten in Deutschland gebauten Doppelschrauben-Schnelldampfer. In engere persönliche Beziehungen traten beide

1899 beim Jahresdiner der Hapag anlässlich der Unterelbe-Regatta, als Ballin an der Seite des Kaisers saß.

.....
SEIT 1905 kam Wilhelm II. jährlich zum „Gabelfrühstück“ (heute würde man dies zweites Frühstück nennen) in die Badestraße, später dann in die Feldbrunnenstraße. Das war zweifellos eine ganz besondere Ehrung für Ballin, denn damit brach der Monarch mit der Tradition preußischer Könige, die Wohnungen von Privatleuten nicht zu besuchen. In dieser Zeit bildete sich für die Besuche ein fest gefügter Ablauf her-

aus, der u. a. die folgenden Programmpunkte enthielt: Unterelbe-Regatta mit Festessen, „Kaiserin Auguste Victoria-Jagd-Rennen“ auf der Horner Rennbahn, Gabelfrühstück in der Villa Ballin und schließlich Weiterfahrt zur Kieler Woche. Dort lagen seit 1902 regelmäßig Hapag-Dampfer, die für die kaiserlichen Gäste als schwimmende Grand Hotels fungierten. Die beträchtlichen Kosten, die dabei für die Hapag anfielen, sah Ballin – der es nie eine ganze Woche in Kiel aushielt – als notwendige Investitionen an, um das Ansehen der Reederei zu fördern.



Empfang Kaiser Wilhelms II. durch Albert Ballin in der Feldbrunnenstraße (1913)

[Die beiden Bilder sind in der Buchfassung abgedruckt]

1910 ließ Ballin vom Kunsthandwerker Georg Hulbe für die kaiserlichen Besuche zwei Stühle anfertigen, einen mit gekröntem Reichsadler und Preußenwappen, den anderen mit Albert Ballins Familienwappen und dem der Hansestadt

.....
1910 musste allerdings der Programmablauf wegen eines Furunkels im kaiserlichen Knie modifiziert werden. Die „Hamburger Neuesten Nachrichten“ meldeten, dass „die Ankunft des Kaisers auf dem Altonaer Hauptbahnhof [und nicht wie sonst auf dem Vorzeigebahnhof Dammtor, JG] auf ärztlichem Rat erfolgt, da dem Monarchen jedes unnötige Treppensteigen mit Rücksicht auf die Kniewunde erspart werden soll“.¹⁴¹
.....

DAS „Hamburger Fremdenblatt“ berichtete seinen Lesern von einem Lichtbildervortrag über den Neubau eines großen Fracht- und Passagierdampfers, den Ballin dieses Mal für den Kaiser in der Feldbrunnenstraße pla-

ne.¹⁴² Ballin verstand es geschickt, Mitteilungen wie diese an die Presse zu lancieren, die sie dann auch begierig aufgriff. Seine eigene Wahrnehmung der Ereignisse spiegelt sich in einem Notizbuch wider, in dem er besondere Besuche in seinem Haus festgehalten hat:

.....
„DER Kaiser, der sich für Montag d. 20 Juni bei uns zum Frühstück u zur Entgegennahme eines Lichtbilder Vortrags über das neue Schiff [den späteren „Imperator“, JG] (Vulcan Bau 880-896) angesagt hatte, erkrankte an einem Knieleiden. Infolgedessen Absage des ganzen Hamburger Besuches.
.....

ZUM Rennen am 19ten kam die Kaiserin u.

der Kronprinz, mit dem längere Unterredung –. Wir waren auf d. Rennen mit dem Brautpaar [Ballins Tochter Irmgard und ihr Verlobter Heinz Bielfeld, die am 28. Oktober 1910 heirateten, JG], Mariette Strasser die seit 5 Tagen bei uns, Queenie + Fr. Mensing, nachher essen im Atlantic.

.....
MONTAG 20 Juni erhielt die Nachricht, der Kaiser würde doch zu uns kommen. Mittwoch 22 Juni 10 kam der Kaiser, der wegen des besser gelegenen Terrains bis Altona gefahren war, von Altona im Auto zu uns. Frühstück 23 Pers. S. M. Graf Eulenburg Exc. Plessen v. Mueller v. Valentini Flügeldj. v. Caprivi, Capt. v. Bülow Generalarzt Dr. Ilberg Gesandter v. Treutler Bürgerm. Predöhl Schroeder Burchard Oswald Graf Goetzen Bassewitz Schinckel Witt Ohlen-dorff das Brautpaar.

.....
NACH dem Frühstück der Vortrag gehalten von Dir. Schwarz Eggers, Dr. Bauer, Sachse für Mewes, der aber auch anwesend war, außerdem anwesend Merck u Warnholtz.

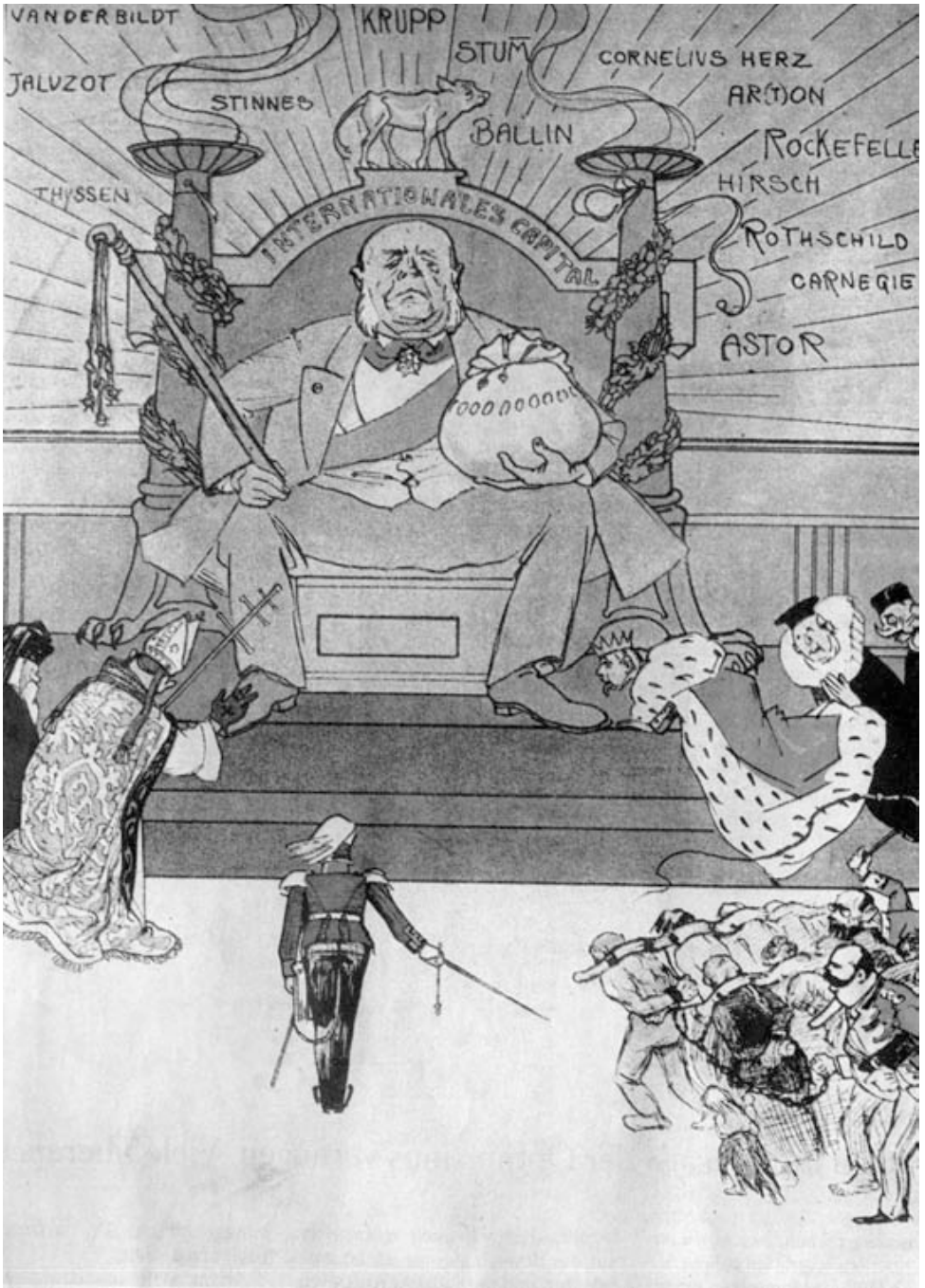
.....
DER Kaiser schenkte mir seine Marmor Büste. Nach Abfahrt des Kaisers fuhren wir an Oceana + gingen mit dieser um Skagen nach Kiel. In Kiel etwa 200 Gäste an Bord. Lange Unterredung mit Reichs Kanzler auf Meteor. Am Dienstag d 28. Juni nahm der Kaiser im Kreise aller Gäste den Thee auf Oceana + verweilte 3 Stunden.¹⁴³

.....
VIELEN, gerade in Hamburg, erschien Ballin als Experte für Berliner Politik, als einflussreicher „Berater“ Wilhelms II. in Wirtschafts- und Marinefragen – dabei aber auch misstrauisch beäugt von Nationalisten und Antisemiten, für die er diffuse Ängste vor dem „internationalen jüdischen Großkapi-

tal“ verkörperte, die sie durch Schlagwörter wie „Ballinismus“ und „verballinisiert“ zum Ausdruck brachten.¹⁴⁴ Der „Semi-Kürschner“, ein antisemitisches Lexikon übelster Sorte, schrieb in seinem Ballin-Artikel: „Der Jude ist als Großbankier, Großhändler, Großreeder, als Finanzier aller Kollektivbedürfnisse zwar nicht der offizielle Politiker (...); aber hinter den Kulissen ist er ohne Unterlaß tätig und unentbehrlich; er ist der eigentliche Drahtzieher und Akteur (...). Und darum, weil der Jude so tief im kapitalistisch gerichteten nationalen Leben nistet, schwirrt es an höchsten und allerhöchsten Orten von Ballins, Rathenaus, Fürstenbergs. Darum macht Sir Ernst Cassel Weltgeschichte.“¹⁴⁵

.....
BETRACHTET man das Verhältnis Ballins zu Wilhelm II. genauer, so zeigt sich, dass dieses ein ganz eigentümliches war. Ballin war der erste und der wichtigste der so genannten „Kaiserjuden“.¹⁴⁶ Darüber hinaus war er einer der wenigen Geschäftsmänner, die den Kaiser regelmäßig sahen, in den Jahren bis 1914 ungefähr alle zwei Monate bei gesellschaftlichen Anlässen und vielleicht ebenso häufig in geschäftlichen und politischen Angelegenheiten.¹⁴⁷

.....
DA Ballin kaum Beziehungen zu den Adligen unterhielt, die die Berliner Hofgesellschaft dominierten,¹⁴⁸ hing seine Stellung am Hof ganz von seinem persönlichen Verhältnis zum Monarchen ab. Für den Kaiser war Ballin – wie die anderen „Kaiserjuden“ auch – eine unersetzbare Informationsquelle, da er über Erfahrung auf einem Gebiet verfügte (in seinem Fall Wirtschafts –, insbesondere Schifffahrtsfragen), die keiner dieser Adligen besaß. Dies war der wesentliche Grund für das Interesse des Monar-



„Wie die Gelbe Gefahr in Wahrheit aussieht“ (Karikatur aus dem Jahr 1905)

chen an Ballin. Darüber hinaus war er ein Mann mit besten Kontakten, der Wilhelm II. in Hamburg oder Kiel mit Menschen zusammenbrachte, die ansonsten niemals zum Kaiser vorgedrungen wären.¹⁴⁹ Hierzu gehörten auch die anderen „Kaiserjuden“ wie Max Warburg oder der Unternehmer und Kunstmäzen James Simon.¹⁵⁰ Diese waren für Wilhelm II., dessen Weltbild eindeutig antisemitische Züge aufwies, „in Wirklichkeit überhaupt keine echten Juden“. „Echte“ Juden waren für den Kaiser solche, die ihm kritisch gegenüberstanden.¹⁵¹ Deutlich wird hier der Konstruktionscharakter, der immer dem Antisemitismus innewohnt. („Wer Jude ist, bestimme ich!“)

.....
DIE Beziehungen zwischen Ballin und Wilhelm II. gestalteten sich allerdings aus verschiedenen Gründen schwierig: Der Monarch war ein Autokrat, der keine Kritik ertrug, und Ballin seinerseits unternahm kaum Versuche, strittige Punkte offen anzusprechen. Vielmehr nahm er immer wieder Wilhelm II. in Schutz. Damit stand Ballin keineswegs allein.¹⁵² Baron Friedrich von der Ropp, ein deutschbaltischer Großgrundbesitzer in Litauen, schrieb im Rückblick: „Wir waren alle schwach dem Kaiser gegenüber. Keiner wollte seinen kindlich-frohen Optimismus trüben, der in eine fast haltlose Depression umschlug, wenn man eines seiner Lieblings-Themen kritisierte.“¹⁵³

.....
INSGESAMT gesehen war Ballins Einfluss auf den Kaiser begrenzt und ist von vielen überschätzt worden. Theodor Wolff bemerkt hierzu in seinen Erinnerungen: „Ballin hat in keiner großen Frage, in keinem wichtigen Augenblick einen Einfluß auf den Kaiser ausgeübt. (...) Bei keiner großen Aktion (...) erfuhr Ballin, was vorging, niemals

fragte Wilhelm II. in solchen Momenten nach seiner Meinung (...).“¹⁵⁴

.....
NEBEN der „Freundschaft“ mit Wilhelm II. waren für Ballin die Kontakte mit Reichskanzler Bernhard von Bülow von besonderer Bedeutung. Seit Mitte der 1890er Jahre mit Bülow bekannt, traf sich Ballin häufig mit ihm in Hamburg oder Berlin. In den nicht ohne Grund erst nach Bülows Tod veröffentlichten Memoiren – er überschüttet darin fast jeden seiner Weggefährten mit harscher Kritik – zeichnet der Kanzler von Ballin ein uneingeschränkt positives Bild: „Wenige Menschen sind mir so sympathisch gewesen, für wenige habe ich eine so aufrichtige Achtung gefühlt.“ An anderer Stelle heißt es: „Wenige Menschen haben in ihrem Leben soviel Gutes getan wie Ballin. (...) Er verkörperte wie kaum ein anderer den kühnen, wagemutigen, immer von neuem sich aufrichtenden, immer vorwärtsstrebenden Genius der mächtigsten deutschen Hafen- und Handelsstadt, des alten und immer jungen Hamburg.“¹⁵⁵

.....
IM Juli 1909 wurde Bülow als Reichskanzler entlassen. Wegen der Daily-Telegraph-Affäre, in der er den Kaiser nur halbherzig gegen Angriffe aus dem Reichstag infolge eines missratenen Interviews schützte, hatte er bereits zuvor das Vertrauen des Monarchen verloren. Von Bülows Nachfolger, Theobald von Bethmann Hollweg, hielt Ballin wenig – bei der Hapag hätte man für ihn höchstens Verwendung als Bibliothekar – und setzte sich deshalb wiederholt für eine politische Rückkehr Bülows ein.¹⁵⁶

.....
AUSSERHALB der Regierung waren es im Wesentlichen Angehörige zweier Gruppen, über die Ballin politischen Einfluss zu neh-

men suchte: Zum einen über führende Bankiers wie Max Warburg oder Carl Fürstenberg, zum anderen über einflussreiche Journalisten wie Maximilian Harden, Theodor Wolff oder Bernhard Huldermann, der 1908 Ballins Sekretär wurde und fünf Jahre später in den Vorstand der Hapag aufrückte.

BESONDERS feste Beziehungen verbanden Ballin mit Max Warburg, mit dem er durch eine private Telefonleitung in ständigem Kontakt stand.¹⁵⁷ Ballin sagte einmal über ihn, Warburg sei „einer der klügsten und patriotischsten Männer“, die er kenne.¹⁵⁸ Auch mit dem wohl bekanntesten Journalisten des wilhelminischen Kaiserreiches, Maximilian Harden, stand Ballin in enger Verbindung. Harden hatte sich durch seine immer wieder mit größter Schärfe vorgetragenen Angriffe auf die Person des Monarchen und seine Umgebung den Ruf erworben, einer der von Kaiser Wilhelm II. bestgehassten Männer im Deutschen Reich zu sein.¹⁵⁹

DIE zahlreichen gesellschaftlichen Ereignisse, die Ballin immer wieder organisierte, waren kein Selbstzweck. Vielmehr nutzte er diese Gelegenheiten dazu, um den Einfluss der Geschäftswelt auf die Regierungspolitik zu verstärken und einflussreichen Persönlichkeiten seine Ansichten zu wirtschaftlichen und politischen Fragen nahe zu bringen. Ballins besondere Aufmerksamkeit galt – neben dem Kaiser – jenen Regierungsbeamten, Bankiers und Journalisten, die mächtig genug waren, seine Ideen aufzunehmen und zu ihrer Umsetzung wesentlich beizutragen. Diese Privatisierung der Einflussnahme ist charakteristisch für Ballin, der nie nach politischer Macht in Form von öffentlichen Ämtern strebte – schon gar nicht in seiner Heimatstadt Hamburg, über

deren Rahmen er als Generaldirektor längst hinausgewachsen war und deren Hautevolee ihn, den sozialen Aufsteiger, immer mit einer gewissen Distanz betrachtete.

ALBERT BALLIN UND SEINE POLITISCHE EINFLUSSNAHME

EHER skeptisch stand Ballin der Arbeit der im Kaiserreich allgegenwärtigen Interessenverbände gegenüber. Er gehörte zwar vielen dieser Vereinigungen an und förderte sie teilweise auch, spielte aber ansonsten dort zumeist eine untergeordnete Rolle.¹⁶⁰

ZUNÄCHST engagierte er sich noch im 1898 gegründeten „Deutschen Flottenverein“, der mit über einer Million Mitgliedern der nationale Interessenverband im Kaiserreich war. Zusammen mit einer großen Anzahl von Hamburger Persönlichkeiten unterzeichnete Ballin die Einladung in die Hansestadt zur Gründungsversammlung des Vereins. Außerdem war er für diesen mehrere Jahre als Beisitzer aktiv und unterzeichnete 1907 einen Appell für Gelder, der 60.000 Mark erbrachte.¹⁶¹ Allerdings kritisierte er in den folgenden Jahren die geräuschvolle Tätigkeit dieser Akklamationsplattform, die für Flottenverstärkung und imperialistische Politik eintrat.¹⁶² Eine solche Propaganda ließe sich nur schwer wieder unter Kontrolle bringen, wenn ihr ursprünglicher Zweck einmal erfüllt sei.¹⁶³

BALLIN war auch Mitglied der „Deutschen Kolonialgesellschaft“, die 1887 aus dem Zusammenschluss zweier Vereine entstanden war. Die Mitglieder dieser Gesellschaft (1914 waren es 42.000) repräsentierten so ziemlich alle sozialen Schichten des damaligen Deutschlands. Durch professionelle Öffent-

lichkeitsarbeit in Form von Anzeigen, Drucken, Versammlungen, Ausstellungen und Vorträgen wurde die Vereinigung ein maßgebliches Agitationsforum, das sich für Kolonialvorlagen der Regierung und Postdampfersubventionsvorlagen einsetzte und ein transozeanisch-deutsches Imperium propagierte.¹⁶⁴ Ballin, der Kolonien nicht als sonderlich profitabel ansah und dem es mehr um Flottenstützpunkte und Geschäftsniederlassungen ging,¹⁶⁵ stand mit seinen Ansichten nicht immer im Einklang mit den Zielen der Kolonialgesellschaft und trat deshalb dort auch nicht besonders hervor.

.....
ÄHNLICH verhielt es sich beim „Bund der Industriellen“, dem Ballin ebenfalls angehörte. Diese Vereinigung war 1895 als Sammelpunkt der verarbeitenden Industrie gegründet worden. Im Gegensatz zum schwerindustriell geprägten „Centralverband deutscher Industrieller“ vertraten die meisten Mitglieder des Bundes – wie Ballin – eine freihändlerische Position.¹⁶⁶

.....
ALS Generaldirektor der weltweit tätigen Hapag maß er naturgemäß dem Feld der Außenpolitik besonderes Gewicht zu. Diplomatie war eine Angelegenheit der Krone, des Reicheskanzlers und des Auswärtigen Amtes, und zu allen drei verfügte Ballin über gute Kontakte. Der Reichstag mit seinen Parteien hatte auf diesem Gebiet hingegen nur wenige Kompetenzen. So verwundert es nicht, dass Ballin keine politische Partei finanziell unterstützt oder einer solchen angehört hat.

.....
AUCH wenn Ballin die Gestalter der Regierungspolitik häufig kritisierte (insbesondere die Spitzendiplomaten im Auswärtigen Amt

und deren mangelndes Verständnis für wirtschaftliche Belange), so akzeptierte er dennoch die dominierende Rolle des Adels auf diesem Feld. Fragt man danach, wie der Staat hätte verfasst sein sollen, der die deutsche „Weltpolitik“¹⁶⁷ trägt, so findet man bei Ballin wenig Stringentes. Dies deckt sich mit dem Befund seines Freundes Theodor Wolff, der über die Schwierigkeit schrieb, Ballin politisch einzuordnen: „Er wollte sich seine Wege möglichst frei von Verpflichtungen halten, und die Aufforderung, einen Standpunkt zu wählen, war ihm unbequem. Obgleich er in jeder moralischen Beziehung bis zur Empfindlichkeit auf Sauberkeit hielt, betrachtete er die Politik nicht nach Prinzipien und wahrscheinlich sah er in der Betonung allgemeiner Grundsätze eine unweitmännische Pedanterie.“¹⁶⁸

.....
MIT den Konservativen verband Ballin die Abneigung gegen Veränderungen, die in Richtung auf eine Parlamentarisierung des deutschen Konstitutionalismus zielten (der Reichstag konnte die Regierung kritisieren und kontrollieren, ihr jedoch nicht das Vertrauen entziehen und deren Rücktritt erzwingen). Ebenso erklärte sich Ballin gegen eine Änderung des Dreiklassenwahlrechts in Preußen, das bis 1918 für die Wahl des Abgeordnetenhauses die Wähler entsprechend der Höhe ihrer Steuerzahlungen in verschiedene Klassen einteilte und vor allem Adlige und Großgrundbesitzer, aber auch wohlhabende Kaufleute, privilegierte (der deutsche Reichstag wurde hingegen nach „allgemeinem“, freiem und direktem Wahlrecht gewählt; wahlberechtigt waren alle Männer ab 25 Jahren).¹⁶⁹

.....
1907 forderte Ballin eine Ergänzung des deutschen Reichstages „in Form berufsständ-

discher Angliederung von Vertretern der großen Erwerbsgebiete, also der Industrie und des Handels in allen ihren Verzweigungen“.170 Dabei berief er sich auf Überlegungen Bismarcks, einen Wirtschaftsrat zu bilden, um die Nachteile der „Parteiherrschaft“ zu mildern.171 Bereits ein Jahr später, im Zuge der Daily-Telegraph-Affäre, wechselte Ballin allerdings seine Position und zeigte Sympathien für eine Stärkung des Reichstages, die jedoch nur kurz währten.172

MIT den (meisten) Liberalen sprach er sich für eine freihändlerische Orientierung der deutschen Außenhandelspolitik aus. Eingedenk der Tatsache, dass die Einfuhr von amerikanischem Getreide einen wichtigen Teil des Übersee-Frachtgeschäfts der Hapag ausmachte, verwundert dies kaum.173 Berührungspunkte zur liberalen Programmatik gab es bei Ballin vor allem bei Fragen auf dem Gebiet der Wirtschaftspolitik. Hier finden sich denn auch die deutlichsten Differenzen zum Reichskanzler Bülow, der seit 1900 wieder eine stärker agrarprotektionistische Politik verfolgte. Für (links-)liberale Forderungen nach Ausbau der Verfassung mit einer dem Parlament verantwortlichen Regierung hatte Ballin hingegen nur wenig übrig. Er sah sie sogar als gefährlich an, weil ihr weiterer Fortgang nicht zu kontrollieren sei.174

GRUNDLEGENDE für Ballins sozialpolitische Position ist, dass er – wie die meisten Vertreter des Wirtschaftsbürgertums – keinerlei Sympathien für eine organisierte Arbeiterschaft zeigte. Ballin war ein dezidierter Gegner der Sozialdemokratie und jedweder Gewerkschaft. Wer einer solchen angehörte oder gestreikt hatte, wurde bei der Hapag gar nicht erst eingestellt. Auch Offiziere und

Kapitäne mussten sich darauf verpflichten, keine Beziehungen zu Gewerkschaften oder zu sozialdemokratischen Verbänden zu haben. All dies belastete das Verhältnis zwischen der Hapag-Führung auf der einen und deren Angestellten und Arbeitern auf der anderen Seite, die, so Susanne Wiborg, „in nahezu ständigem Hader“ lebten.175

DENNOCH zeigte Ballin durchaus soziale Anteilnahme. Diese hatte jedoch – auch das ist typisch für die meisten Vertreter des Wirtschaftsbürgertums – paternalistischen Charakter.176 Gleich nach seinem Eintritt in die Hapag verbesserte und ergänzte Ballin die Kranken- und Altersversorgung für Hapag-Beschäftigte. Im Jahresbericht für 1887 heißt es: „Wir sahen uns veranlasst, mit Beginn des gegenwärtigen Jahres eine Invaliden-, Wittwen- und Waisen-Pensions-Casse für Angestellte unserer Gesellschaft zu errichten und haben (...) damit eine Einrichtung ins Leben gerufen, welche nicht nur eine langentbehrte Wohlthat für die Angestellten ist, sondern auch unserer Gesellschaft nur zum Nutzen gereichen kann.“177

BEI den großen Streiks 1896/97 und 1906/07 zeigte Ballin eine flexiblere Haltung als andere Arbeitgeber. Allerdings war auch er nur zu Verhandlungen innerhalb der Hapag unter Ausschluss der Gewerkschaften bereit. Dies traf einen wichtigen Punkt. Schließlich protestierten die 16.700 Hafentarbeiter und Seeleute 1896/97 elf Wochen lang nicht nur gegen miserable Arbeitsbedingungen, niedrige Löhne und ihre schlechte Wohnsituation – ihnen ging es auch um grundsätzliche Fragen. Die Unternehmer lehnten jedoch ein Schiedsverfahren ab, weil sie in dem Streik einen „Machtstreik“ sahen. Die Auseinandersetzung blieb denn auch für die

Arbeiter erfolglos; erst in den folgenden Jahren gelang es ihnen, in kleinem Umfang Verbesserungen durchzusetzen.

.....
UNTER dem Eindruck der Arbeitskämpfe 1906/1907 entschloss sich Ballin, den Hapag-Beschäftigten entgegenzukommen. Verschiedene Wohlfahrtseinrichtungen wurden ausgebaut bzw. neu eingerichtet, „nämlich die Arbeiter-Invalidenkasse, die Arbeiter-Hülfskasse, die Spareinrichtung für Arbeiter, die Veteranenstiftung und die Vorschusskasse, von denen die erstgenannte allein etwa 14000 Mitglieder zählt“.¹⁷⁸ Die Hapag war hieran zu 50 Prozent beteiligt. 1909 begann sie, in Wilhelmsburg Wohnungen für ihre Arbeiter zu errichten.¹⁷⁹ Bereits 1907 hatte Ballin die verschiedenen Einrichtungen bei der Hapag zu einer eigenen „Sozialpolitischen Abteilung“ zusammengefasst, an deren Spitze zunächst E. Huben, 1912 dann der Rechtsanwalt Siegfried Heckscher trat.¹⁸⁰

.....
ALBERT BALLIN UND DER ADMIRAL
.....

AUCH wenn Ballin die geräuschvolle Propaganda des „Deutschen Flottenvereins“ missbilligte, so unterstützte er anfangs dessen Forderung nach einer Flottenvermehrung. Bis 1908 war Ballin einer der Hauptverfechter der Ideen des Admirals Alfred von Tirpitz.¹⁸¹

.....
TIRPITZ war die treibende Kraft, die hinter dem planmäßigen, durch immer neue Flottengesetze ermöglichten Aufbau der Schlachtflotte stand,¹⁸² und gehörte zu den Vätern der überseeischen „Weltpolitik“ des Kaiserreiches. Als Staatssekretär des Reichsmarineamts stand er seit 1897 in enger Beziehung zum Kaiser und konnte so seine ei-

genen Ideen mit dessen Flottenträumen verbinden. Die strategische Planung des Admirals basierte auf der so genannten „Risikotheorie“: Nach dieser könne das Deutsche Reich niemals eine so große Flotte wie die führende Seemacht England aufbauen. Deutschland müsse jedoch bestrebt sein, über eine Flotte zu verfügen, die in der Lage sei, der englischen Kriegsmarine ernsthaft zu schaden. Dies sei bei einem Verhältnis von zwei zu drei erreicht und in ungefähr 20 Jahren umzusetzen. Tirpitz vertrat die Ansicht, dass sich das Deutsche Reich den enormen finanziellen Aufwand für den Ausbau der Kriegsflotte eher leisten könne als England. Sobald das gewünschte Verhältnis von zwei zu drei erreicht sei, wäre es höchst

[Das Bild ist in der
Buchfassung abgedruckt]

Kaiser Wilhelm II. und die Admirale Alfred von Tirpitz und Henning von Holtzendorff (von links nach rechts) an Bord der Kaiserjacht „Hohenzollern“, aufgenommen am 23. Juni 1910 während der Kieler Woche

unwahrscheinlich, dass die Engländer gegen Deutschlands Flotte kämpfen.

UM die Jahrhundertwende machte sich Ballin gleich an verschiedenen Stellen für Tirpitz' Ideen stark: Im September 1899 überreichte er dem Kaiser eine „Abhandlung über die Notwendigkeit der schnelleren Verstärkung unserer Kriegsmarine“.¹⁸³ Wenige Monate später forderte er in den „Hamburger Neuesten Nachrichten“: „Hinter jedem deutschen Fahrzeug im Ausland muß virtuell die deutsche Schlachtflotte stehen!“ Deutschlands Ansehen solle durch eine starke Flotte auch auf dem Meere so gehoben werden, dass allein dieses Ansehen genüge, ohne äußere Kraftwirkung Vorgänge zu vermeiden, wie etwa die unberechtigte Beschlagnahme deutscher Handelsfahrzeuge durch englische Kriegsschiffe. Ballin führte weiter aus: „Die Reichsmarine muß sich der Entwicklung der Weltpolitik und unserer Wirtschaftsinteressen anpassen, und die patriotische That, unsere Flotte auf eine feste gesetzliche Grundlage gestellt zu haben, erhält erst dann ihre wahre Bedeutung, wenn Regierungen und Parlament auf diesem Fundament auch gemäß den Anforderungen der Zeit weiterbauen. Dies soll nun jetzt mit dem neuen Flottengesetz geschehen, das unsere heimische Schlachtflotte verdoppeln und auch die Auslandschiffe vermehren will. Wir in Hamburg, diesem wichtigen Thor des Weltverkehrs, durch das mehr als die Hälfte des gesamten deutschen Seehandels passirt, stimmen dieser Forderung mit Freuden zu. Wir wissen wohl, dass man große Geschäfte nicht ohne Unkosten und Spesen treiben kann, und so erheischt die Flottenverstärkung auch erhebliche Mittel.“¹⁸⁴ Kurz zuvor hatte Ballin im „Hamburgischen Correspondenten“ erklärt, „daß

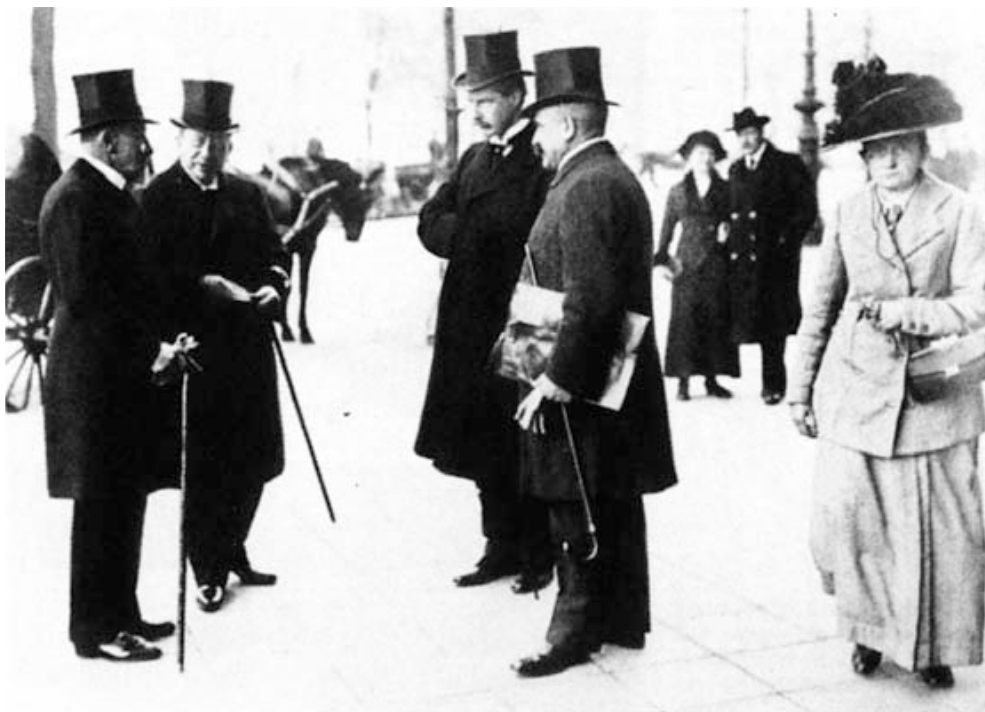
bei unseren heutigen weitverzweigten wirtschaftlichen Interessen die Stellung Deutschlands als Großmacht von der Schaffung einer leistungsfähigen Kriegsflotte abhängig sei. (...) Daß eine Verstärkung unserer Kriegsflotte außerdem auch unmittelbar fördernd auf die Entwicklung unseres überseeischen Handels wirkt, ist ebenso zweifellos.“¹⁸⁵

NIE wieder hat Ballin in der Öffentlichkeit so ausdrücklich Stellung für die Schlachtflotte genommen wie zu dieser Zeit.

ACHT Jahre später wandte er sich von dieser Position ab. Die Bülow-Tirpitzsche „Weltpolitik“ hatte an Strahlkraft verloren und der Fokus der deutschen Außenpolitik richtete sich jetzt wieder mehr auf den europäischen Kontinent. Ballin war zu der Überzeugung gelangt, dass das Kaiserreich inzwischen genug Schiffe besitze, um seine Interessen in Übersee schützen zu können, zumal die Ausdehnung der Fahrtgebiete der Hapag mit der Bildung des Gemeinschaftsdienstes nach Afrika 1907 abgeschlossen war. In sein Blickfeld rückte jetzt zunehmend die gefährliche Folge eines fortgesetzten Flottenbaus: Die weitere Verschlechterung des deutsch-englischen Verhältnisses.

ALBERT BALLIN UND DIE „GROSSE POLITIK“

VON daher verwundert nicht, dass Ballins „first major political action“ ihn im Juni 1908 nach London führte.¹⁸⁶ Ballin trat die Reise an, um sich mit Sir Ernest Cassel zu treffen, einem der einflussreichsten Bankiers in London. Cassel, ein Jude, der 1881 zum Katholizismus konvertiert war, stammte ur-



Sir Ernest Cassel, Albert Ballin, Felix Cassel und Max Warburg (1913)

sprünglich aus Köln. Als junger Mann wanderte er nach England aus und verdiente dort durch geschickte Finanzgeschäfte viel Geld. 1902 wurde er zum privaten Finanzberater des englischen Königs Eduard VII. ernannt, mit dem er auch freundschaftlich verbunden war. Cassel beabsichtigte, sich mit Ballin, der ihn durch Max Warburg kennen gelernt hatte, über die deutsch-englischen Beziehungen auszutauschen.¹⁸⁷ Das Gespräch endete damit, dass Cassel den Vorschlag machte, Deutschland und England sollten versuchen, ihre Differenzen auf dem Verhandlungswege auszuräumen.¹⁸⁸

.....
 DIE bereits erwähnte Daily-Telegraph-Affäre im Oktober 1908 verschlechterte die deutsch-englischen Beziehungen weiter.

Durch Initiative Ballins, der sich am 10. Juli 1909 zum zweiten Mal mit Cassel traf, kamen erneut Verhandlungen in Gang.¹⁸⁹ Auch Theobald von Bethmann Hollweg, vier Tage später zum Reichskanzler ernannt, war an guten Beziehungen zu England gelegen. Er hielt eine Flottenvereinbarung zwischen beiden Ländern für wünschenswert, war jedoch entschlossen, die Gespräche über reguläre diplomatische Kanäle zu führen, da er der semioffiziellen Verbindung über Cassel und Ballin misstraute, was diesen wiederum empfindlich traf.¹⁹⁰ Seit August 1909 ließen das Deutsche Reich und Großbritannien ihre Botschafter informell über die Flottenfrage reden, ohne dass bis 1910 allerdings irgendwelche Ergebnisse herauskamen.

ANFANG 1912 leistete Ballin dann ein weiteres Mal Vermittlerdienste. Er nahm erneut mit Cassel Kontakt auf und begann, mit ihm zu korrespondieren. Dies führte dazu, dass Cassel am 29. Januar 1912 nach Berlin reiste und zusammen mit Ballin ein Gespräch mit dem Kaiser und dem Reichskanzler führte.¹⁹¹ Am 2. Februar schickte der inzwischen nach England zurückgekehrte Cassel ein von ihm sowie von Winston Churchill (dem Ersten Lord der Admiralität), Lord Richard Burdon Haldane (dem britischen Kriegsminister) und Sir Edward Grey (dem britischen Außenminister) entworfenen Telegramm an Ballin, der es an den Reichskanzler weiterleitete. Dort hieß es: „Mitteile privatim, dass Absicht ist, eventuell ministre de la guerre Berlin zu senden, (...)“¹⁹²

KNAPP zwei Wochen später fanden in der Reichshauptstadt die geheimen Gespräche zwischen Haldane und Bethmann Hollweg (am 8. und 10. Februar) und zwischen Haldane, Wilhelm II. und Tirpitz (am 9. Februar) statt.¹⁹³ Letzterer war hier nicht bereit, auf die gerade angekündigte deutsche Flottennovelle zu verzichten, die – über die ursprünglichen Planungen hinausgehend – vor allem den Bau von drei weiteren Schlachtschiffen in den nächsten sechs Jahren vorsah. Tirpitz ließ sich lediglich darauf ein, eine Verlängerung der Bauzeiten in Aussicht zu stellen, eine Konzession, die Haldane zu befriedigen schien.¹⁹⁴ Dieser wiederum bot ein politisches Abkommen an, allerdings nicht das von den „Falken“ im Reichsmarineamt, bei Hofe, im Parlament und in der Öffentlichkeit geforderte Neutralitätsabkommen. Ein solches hätte England zu bedingungsloser Neutralität verpflichtet und somit Deutschlands kriegeri-

ches Risiko gegenüber Frankreich und Russland kalkulierbar gemacht.¹⁹⁵

NACH England zurückgekehrt, stieß Haldane schon bald auf Kritik, da ihm die britischen Marineexperten vorhielten, den wichtigen Punkt der Mannschaftsverstärkung übersehen zu haben, die die Deutschen ebenfalls planten. Obwohl Ballin in den folgenden Wochen noch häufiger mit dem Kaiser sprach und Mitte März an erneuten Verhandlungen mit England beteiligt war,¹⁹⁶ kam kein Ausgleich mehr zustande, und im Mai 1912 nahm der Reichstag mit den Stimmen der Konservativen, der Liberalen und des Zentrums die Flottennovelle an.

BALLIN führte das Scheitern der Haldane-Mission, welches für ihn einen schweren Schlag bedeutete, darauf zurück, dass Kaiser und Kanzler es unternommen hätten, selber die Sache von Anfang bis zu Ende durchzuführen.¹⁹⁷ Tirpitz wurde nur mittelbar in die Verantwortung genommen und konnte so den Versuch einer Verständigung mit England wesentlich leichter bekämpfen.¹⁹⁸ Allerdings hat Ballin selbst auch keinerlei Bemühungen unternommen, Tirpitz zum Fallenlassen der Flottennovelle zu bewegen.¹⁹⁹

BALLIN unterließ es in den folgenden Jahren, sich eindeutig von Tirpitz zu distanzieren.²⁰⁰ Den überzeugendsten Grund hierfür nennt der Ballin-Biograph Cecil: „Was Tirpitz aber besaß und was Ballin an dem Mann bewunderte, das waren Eigenschaften, die in dem übrigen Berlin vollkommen fehlten: Entschlusskraft und Können.“²⁰¹ Als Tirpitz im März 1916 nach Meinungsverschiedenheiten mit Wilhelm II. und Beth-

mann Hollweg wegen des uneingeschränkten U-Boot-Krieges zurücktrat, schrieb Ballin: „Daß man Tirpitz jetzt gehen ließ, ist der Gipfel der Dummheit!“²⁰²

.....
BALLIN und Cassel bemühten sich auch nach dem Scheitern der Haldane-Mission

weiter um eine Verständigung zwischen Großbritannien und dem Deutschen Reich. Jedoch vergeblich. Die ohnehin engen Spielräume hierfür hatten sich noch einmal erheblich beschränkt. Im August 1914 gingen dann in ganz Europa die Lichter aus.²⁰³

.....
135 *Wiborg, Ballin, S. 77.136 Cecil, Ballin, S. 103.*

137 *Buchwald, Dorf, S. 205.*

138 *Straub, Ballin, S. 141.*

139 *Mosse, Wilhelm II., S. 173: „Ballin (...) lacked conspicuous cultural interests or attainments.“*

140 *Wolff, Marsch, S. 245.*

- 141 *Hamburger Neueste Nachrichten* Nr. 144 (23. Juni 1910).
- 142 *Hamburger Fremdenblatt* Nr. 114 (23. Juni 1910).
- 143 *Privatarchiv Heinz Hueber*.
- 144 So äußerte Otto Böckler, Abgeordneter der antisemitischen Deutschen Reformpartei, 1904 im Reichstag: „Es ist dahin gekommen, dass unsere höchsten Stellen verballinisiert sind, dass bis an die höchsten Stufen des Throns die Fremdlinge aus Palästina und Amerika Zutritt haben.“ (Zitiert nach: Mosse, Wilhelm II., S. 189).
- 145 Art. Ballin, Albert, S. 374f. – Das Werk wurde übrigens nie in Buchhandlungen zum Verkauf angeboten, sondern konnte nur direkt beim U. Bodung Verlag in Erfurt bestellt werden. Jeder, der ein Exemplar kaufte, musste eine Erklärung mit folgendem Wortlaut unterschreiben: „Ich bin nicht jüdischer Abstammung, habe weder jüdisches Blut noch jüdische Verwandte. Ich verpflichte mich dazu, dieses Werk nicht zu verkaufen oder verschenken. Ich gebe mein Ehrenwort, dass ich nicht als Strohhalm für jemanden agiere.“
- 146 Mosse, Wilhelm II., S. 170; Matthes, Hapag, S. 13. – Der Ausdruck „Kaiserjude“ stammt vom ersten israelischen Staatspräsidenten Chaim Weizmann (vgl. Pulzer, Beteiligung, S. 217).
- 147 Cecil, Ballin, S. 103.
- 148 Zur Zusammensetzung vgl. die Einleitung in Vierhaus, Tagebuch, S. 15.
- 149 Cecil, Ballin, S. 100.
- 150 Zu diesem vgl. Schultz, Simon.
- 151 Röhl, Kaiser, S. 205; Cecil, Wilhelm II., S. 334ff., 341ff.; Zitat bei: Mosse, Wilhelm II., S. 180; vgl. Schmidt-Ott, Erlebtes, S. 195; Pfeiffer-Belli, Tagebücher, S. 386.
- 152 Eine der wenigen Ausnahmen war Max Warburg, der bei seinem ersten Gespräch mit Wilhelm II. im Jahr 1903 diesem offen widersprach. Warburg kommt denn auch in seinen Aufzeichnungen zu dem zutreffenden Urteil über den Kaiser, dass dieser vor eine Aufgabe gestellt gewesen sei, der er nicht gewachsen war (Warburg, Aufzeichnungen, S. 32).
- 153 Ropp, Gestern, S. 94; vgl. den Tagebucheintrag Hildegard Freifrau von Spitzemberg, 29. September 1912: „Ballin liebt den Kaiser, trotzdem er seine Fehler nur zu gut kennt, beklagt und sehr offen eingesteht.“ (Vierhaus, Tagebuch, S. 548).
- 154 Wölff, Marsch, S. 256.
- 155 Bülow, Denkwürdigkeiten 3, S. 283f., 285.
- 156 Ahrens; Hauschild-Thiessen, Reeder, S. 53; vgl. Hutten-Czapski, Jahre, S. 134.
- 157 Beide scheinen auch verwandt miteinander gewesen zu sein, denn in den Stamm- und Nachfahrentafeln der Hamburger Familie Warburg wird ein Zusammenhang der Familie Warburg mit den Ballins aufgezeichnet (vgl. Ballin, Familie, S. 65).
- 158 Zitiert nach: Schölzel, Ballin, S. 11f.
- 159 1908 erklärte der Monarch, Harden sei ein „Gifmolch aus dem Pfuhl der Hölle, [ein] Schandfleck an unserem Volk“ (zitiert nach: Cecil, Wilhelm II., S. 336).
- 160 Ders., Ballin, S. 122.
- 161 Pulzer, Beteiligung, S. 225.
- 162 Trepsdorf, Ego, S. 123f.
- 163 Tirpitz, Weltanschauung.
- 164 Trepsdorf, Ego, S. 109.
- 165 Straub, Ballin, S. 183.
- 166 Pierenkemper, Gewerbe, S. 82.
- 167 Der Begriff kam in den 1880er Jahren auf. 1900 verwendete ihn Reichskanzler Bülow, als er im Reichstag über die wirtschaftlichen Interessen des Deutschen Reichs im Ausland und die Möglichkeiten zu ihrem Schutz sprach (vgl. Bülow, Denkwürdigkeiten 1, S. 415f.).
- 168 Wölff, Marsch, S. 272.
- 169 Cecil, Ballin, S. 109.
- 170 Zitiert nach: Goetz, Ballin, S. 57.
- 171 Auch in den Debatten über die Reform der Reichsverfassung zur Zeit der Weimarer Republik und über die

Länderverfassungen nach 1945 traten vor allem Konservative und Rechtsliberale für eine berufsständische, aus Vertretern der verschiedenen Zweige des öffentlichen und wirtschaftlichen Lebens zusammengesetzte zweite Kammer ein, um so den Einfluss der Parteien zu beschneiden.

172 Straub, Ballin, S. 111.

173 Mosse, Gesellschaft, S. 92.

174 Cecil, Ballin, S. 293.

175 Wiborg, Ballin, S. 52.

176 So auch Cecil, Ballin, S. 295.

177 Jahresbericht der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actien-Gesellschaft in Hamburg für die am 28. März 1888 stattfindende ordentliche General-Versammlung der Actionaire: 41stes Geschäftsjahr 1887 (Archiv der Hapag-Lloyd AG).

178 Hamburg-Amerika Linie (Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft) in Hamburg. Jahresbericht für die am 30. März 1910 stattfindende ordentliche Generalversammlung der Aktionäre. 63stes Geschäftsjahr 1909, S. 9 (ebd.).

179 Straub, Ballin, S. 154.

180 Zeitschrift der Hamburg-Amerika Linie (1907), S. 52 und Zeitschrift der Hamburg-Amerika Linie (1912), S. 52 (Archiv der Hapag-Lloyd AG).

181 Cecil, Ballin, S. 139.

182 1907 wurde auf Wunsch von Tirpitz die aktive Schlachtflotte in „Hochseeflotte“ umbenannt.

183 Berghahn, Tirpitz, S. 141.

184 Hamburger Neueste Nachrichten Nr. 49 (28. Februar 1900).

185 Hamburgischer Correspondent Nr. 9 (6. Januar 1900).

186 Rosenbaum, Ballin, S. 279.

187 Aufzeichnung des Vortragenden Rates im Auswärtigen Amt Otto Hammann, abgedruckt in: Lepsius; Mendelssohn Bartholdy; Thimme, Politik 24, S. 52; Warburg, Aufzeichnungen, S. 25.

188 Cecil, Ballin, S. 152.

189 Zum Gespräch vgl. die Aufzeichnung Ballins vom 15. Juli über sein Gespräch mit Sir Ernest Cassel, abgedruckt in: Lepsius; Mendelssohn Bartholdy; Thimme, Politik 28, S. 205-209.

190 Ebd., S. 211.

191 Dies., Politik 31, S. 97.

192 Abgedruckt in: ebd., S. 102; die Übersetzung bei Huldermann, Ballin, S. 248f.

193 Während der Überfahrt über den Kanal wurde Haldane jedoch von einem Journalisten erkannt, so dass schon bald Gerüchte aufkamen (Williamson, Politics, S. 254).

194 Vgl. seine Niederschrift über die Unterredung mit Haldane vom 9. Februar 1912, abgedruckt in: Tirpitz, Dokumente, S. 286-289.

195 Hildebrand, Reich, S. 273ff.

196 Tagebucheintrag Hildegard Freifrau von Spitzemberg, 20. März 1912 (Vierhaus, Tagebuch, S. 542); Epkenhans, Leben, S. 212.

197 Huldermann, Ballin, S. 269.

198 Fischer, Griff, S. 29, sieht den Verlauf der Mission denn auch weniger als einen missglückten Versuch deutsch-englischer Annäherung, „sondern als Vehikel der deutschen Zielsetzung auf dem Kontinent“.

199 Epkenhans, Leben, S. 180.

200 Straub, Ballin, S. 75, 210.

201 Cecil, Ballin, S. 248.

202 Albert Ballin an Ernst Francke, 21. März 1916: Stubmann, Feld, S. 219.

203 So der Ausspruch Greys am 4. August 1914, dem Tag der englischen Kriegserklärung an das Deutsche Reich, als er von seinem Büro aus auf den Londoner St. James Park blickte, in dem gerade die Gaslaternen angezündet wurden.

.....

ALBERT BALLIN UND DIE „URKATASTROPHE DES 20. JAHRHUNDERTS“

WIRTSCHAFTLICHE EXPANSION UND MILITÄRISCHE KONFRONTATION

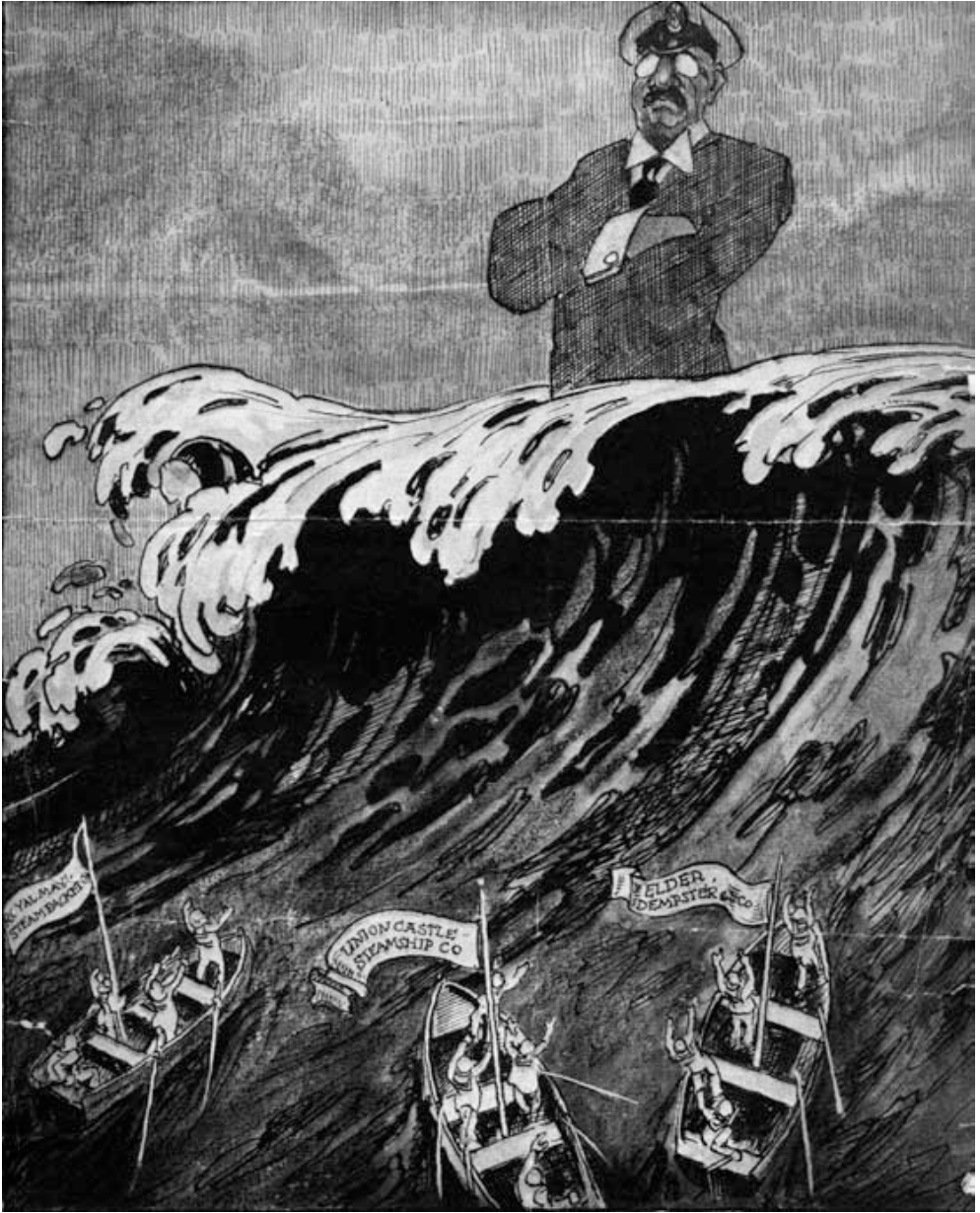
DIE griffige Formulierung „Urkatastrophe des 20. Jahrhunderts“ stammt vom amerikanischen Diplomaten und Historiker George F. Kennan.²⁰⁴ Dieser umschreibt damit den Ersten Weltkrieg als eine Epochenwende und lenkt zugleich das Augenmerk auf den spektakulären Moment des Kriegsausbruches im Juli 1914.

BLICKT man auf die langfristigen Ursachen des Krieges, so stellt sich – gerade im Rahmen einer Ballin-Biographie – schnell die Frage nach dem Zusammenhang zwischen wirtschaftlicher Expansion und militärischer Konfrontation. Im April 1915 schrieb Ballin an einen befreundeten Marineoffizier: „Ich gelte ja seltsamerweise in hohen Kreisen und sogar bei S. M. selbst für anglophil und doch bin ich der einzige Deutsche, der mit Recht behaupten kann, daß er seit 30 Jahren mit England in einem Kriege lebt um die Vorherrschaft auf dem Gebiete der Handelsschifffahrt. In dieser langen Zeit habe ich den Engländern, wenn ich mich dieses kühnen Vergleichs bedienen darf, einen Schützengraben nach dem anderen abgenommen und habe sie immer wieder attackiert, sobald ich die Mittel dazu aufbringen konnte.“²⁰⁵

DEUTLICH wird hier, dass es vor dem deutsch-britischen Wetttrüsten zur See, welches um die Jahrhundertwende einsetzte, bereits einen Wettbewerb der beiden Länder in der zivilen Schifffahrt gab. Noch 1914 übertraf allerdings Großbritanniens Handelsflotte mit über 20,5 Millionen BRT die deutsche um das vierfache und war fast so groß wie die gesamte Handelsflotte der übrigen Welt.²⁰⁶

BALLIN befürwortete, wie die meisten seiner Zeitgenossen, darunter auch Teile der Sozialdemokratie, die Ausdehnung der diplomatischen und wirtschaftlichen Macht des deutschen Kaiserreiches. Auch wenn es die martialische Sprache der oben genannten Briefstelle – die sich aus dem gerade während des Weltkrieges immer wieder erhobenen Vorwurf, Ballin sei ein Freund der Engländer, erklärt – verhehlen mag, so gehörte er, erst recht nach 1908, zu denjenigen, die ein friedliches Eindringen in Interessensphären bevorzugten. Er unterschied sich damit von den oben erwähnten „Falken“, die die deutsche Expansion als territorial verstanden und die Kriegsoption ganz bewusst einkalkulierten.²⁰⁷

SCHON früh ist Ballin unterstellt worden, dass sein „z. T. ganz unsinniger Ehrgeiz, die



„Der Schrecken der englischen Schiffahrtsgesellschaften“ (Karikatur aus dem Jahr 1906)

Engländer zu übertrumpfen, mit eine starke Veranlassung zum Kriege gegeben hat“, dass „seine Tätigkeit und seine Gewinne den Engländern allein schon Grund genug zu feindlichen Gedanken gegen Deutschland waren“. ²⁰⁸ Auch die neueren Biographen argumentieren, allerdings abgeschwächer, in diese Richtung, indem sie z. B. darauf hinweisen, dass „das rapide Wachstum der Hapag seinen Teil zu den deutsch-britischen Spannungen beitrug“. ²⁰⁹

WIRKLICH entscheidend war jedoch etwas anderes. Wenngleich Ballin mitunter äußerte, dass „unter der Regierung Kaiser Wilhelms II. (...) England im Überseeverkehr immense Verluste erlitten (hat)“, ²¹⁰ so sah er dennoch im Flottenbau die wesentliche Ursache für die deutsch-englische Rivalität, weshalb er sich auch auf diesem Gebiet für einen Ausgleich einsetzte. Diese Position teilte er mit dem deutschen Botschafter in London Paul Graf Wolff Metternich, der 1908 an Reichskanzler Bülow schrieb: „Ich kann es leider nicht ändern, wenn ich den Herrn Admiral [von Tirpitz, JG] dadurch verstimme, daß ich das Verhältnis Englands zu Deutschland in meiner Berichterstattung auf die wahre Ursache zurückführe und seine Ausflüchte nicht gelten lasse. (...) Es ist nicht die wirtschaftliche Entwicklung Deutschlands, welches unser Verhältnis zu England von Jahr zu Jahr verschlechtert, sondern es ist die rasche Zunahme unserer Flotte.“ ²¹¹

BALLIN führte die deutsch-englischen Spannungen auf das Versagen derjenigen Fürsten, Militärs, Diplomaten und Politiker zurück, denen es an ökonomischer Sachlichkeit abging. ²¹² In der Tat spielten bei vielen von ihnen – anders als bei Ballin – auf öko-

nomischem Fundament basierende Maßstäbe für ihr politisches Handeln nur eine untergeordnete Rolle. Entscheidend waren für sie vielmehr Kategorien der Psychologie und des Prestiges, die neuartige Kraft der Wirtschaft schätzten sie dagegen (noch) relativ gering. ²¹³

ALBERT BALLIN IM JULI 1914

AM 15. Juli 1914 schrieb der Staatssekretär im Auswärtigen Amt, Gottlieb von Jagow, an Ballin: „Sehr verehrter Herr Ballin! Entschuldigen Sie, wenn ich mit diesen Zeilen Ihre Badekur störe, aber es handelt sich um eine Frage, welche auch Ihr stetes Sorgenkind ist, unsere Beziehungen zu England. Sie werden die Veröffentlichungen des Berliner Tageblatts über gewisse maritime Abmachungen zwischen England und Russland gelesen haben [der britische Außenminister Sir Edward Grey war im Mai 1914 in Verhandlungen mit dem Zarenreich über eine Flottenkonvention eingetreten, JG] (...). Die Bedeutung, die die Angelegenheit für uns haben würde, brauche ich nicht näher dazulegen. An eine weitere Annäherung an England wäre für uns dann kaum mehr zu denken. Es erscheint mir daher sehr wichtig, noch einmal den Versuch zu machen, die Sache zum Scheitern zu bringen.“ ²¹⁴

OBGLEICH sich die Reichskanzlei und das Auswärtige Amt in der Vergangenheit häufiger gegen die inoffiziellen diplomatischen Verhandlungen Ballins verwahrt hatten, nahmen sie jetzt ausdrücklich dessen Dienste in Anspruch. Ballin machte sich auf den Weg nach London, um dort Mitglieder des englischen Kabinetts vor möglichen deutschen Gegenmaßnahmen gegen ein bri-

tisch-russisches Flottenabkommen zu warnen. Die Reise stand jedoch unter keinem guten Stern. Es erscheint fraglich, ob Ballins Mission zu diesem Zeitpunkt überhaupt noch ernst gemeint war, da er von Jagow ohne hinreichende Informationen zur Behandlung einer Frage von sekundärem Belang nach London geschickt wurde.²¹⁵ Überdies war der Londoner Botschafter, Karl Max Fürst von Lichnowsky, über die Reise Ballins, der seinerseits zur Geheimhaltung verpflichtet war, nicht informiert. Ballin hat denn auch später, so sein Sekretär und Biograph Bernhard Huldermann, das bittere Gefühl gehabt, man sei ihm gegenüber nicht offen gewesen und habe mit ihm und seinen freundschaftlichen Beziehungen zu den leitenden Männern in London Missbrauch getrieben.²¹⁶

.....

DAS zentrale Problem bei Ballins Gesprächen in London war die mögliche britische Neutralität im Fall eines deutsch-französischen Krieges. Großbritannien war das Zünglein an der Waage, hatte sich jedoch seit 1911 immer weiter an Frankreich angenähert: Auf der einen Seite stand der unter Bismarck ursprünglich defensiv angelegte Zweibund zwischen Deutschland und Österreich, der im Laufe der Jahre die deutsche Diplomatie in immer stärkere Abhängigkeit vom Habsburgerreich gebracht hatte. Dieses befand sich auf dem Balkan in scharfem Gegensatz zu Russland. Durch die Ermordung des österreichisch-ungarischen Thronfolgers am 28. Juni in Sarajevo spitzte sich die Situation erheblich zu, denn Österreich wollte das Attentat zum Anlass nehmen, den lang erwarteten militärischen Schlag gegen Serbien zu unternehmen. Auf der anderen Seite war die russisch-französische Allianz in den Jahren zuvor derart aus-

gebaut worden, dass die Armeen beider Länder im Kriegsfall zum sofortigen Übergang zur Offensive verpflichtet waren.

.....

AM 23. Juli traf sich Ballin mit dem englischen Außenminister Sir Edward Grey und Lord John Morley, dem Präsidenten des Staatsrates, zum Abendessen beim Kriegsmminister Lord Richard Burdon Haldane. Später berichtete er Max Warburg, Grey und Haldane hätten ihm versichert, England habe im Kriegsfall keinerlei Verpflichtungen irgendwelcher Art Frankreich gegenüber.²¹⁷ Zwei Tage später hatte Ballin eine Unterredung mit Winston Churchill, dem Ersten Lord der Admiralität. Dieser gibt in seinen Erinnerungen den Inhalt des Gesprächs folgendermaßen wieder: „Er [Ballin, JG] fuhr dann fort: ‚Wenn Russland gegen Österreich marschiert, so müssten wir es auch tun, und marschierten wir, so tut es Frankreich. Wie wird sich dann England verhalten?‘ Ich [Churchill, JG] konnte nicht mehr sagen, als dass es ein großer Fehler wäre anzunehmen, dass England notwendigerweise nichts unternehmen würde, und fügte hinzu, dass es seine Entschlüsse je nach den Umständen fassen müsste. Er erwiderte ernst: ‚Stellen Sie sich vor, wir müssten gegen Russland und Frankreich Krieg führen, nehmen wir weiter an, wir besiegten Frankreich und würden trotzdem nichts von seinem europäischen Besitz (...) annekieren, sondern uns nur auf kolonialem Gebiet schadlos halten, würde das einen Einfluß auf Englands Haltung haben?‘ Ich blieb dabei, dass England je nach den Umständen handeln müsse und dass man keinesfalls annehmen dürfe, dass wir uns unter allen Umständen zurückhalten würden.“²¹⁸

.....

AM 27. Juli kehrte Ballin nach Deutschland

zurück und war überzeugt, England werde sich in einem kontinentalen Krieg neutral verhalten, wenn das Deutsche Reich kein französisches Gebiet annektiere. In einem Interview, das zwei Tage später im „Hamburgischen Correspondenten“ erschien, erklärte er sogar: „England hat keine Veranlassung, und die höchsten Stellen in England, das steht positiv fest, sehen keinen Grund, gegenwärtig Maßnahmen zu treffen, die auf den Fall gerichtet sind, daß England aktiv an einem kriegerischen Konflikt teilzunehmen hat.“²¹⁹ Damit verkannte er die Lage, die sich am Abend desselben Tages weiter zuspitzte, als der britische Botschafter in Berlin, Sir William Edward Goschen, Reichskanzler Bethmann Hollweg mitteilte, dass das Deutsche Reich mit der Neutralität Großbritanniens nicht rechnen könne, da es aller Wahrscheinlichkeit nach Russland und Frankreich unterstützen werde. Einen Tag später erklärte Österreich Serbien den Krieg.

.....

DASS Ballin nach seinen Gesprächen in England die Situation falsch einschätzte, lag, so sein Biograph Lamar Cecil, an der „Unbestimmtheit der Ausdrucksweise, der sich beide Seiten befleißigten, um es zu vermeiden, die Tatsachen mit klarer Präzision auszusprechen“.²²⁰ Später machte sich Ballin den Vorwurf, er habe sich in England täuschen lassen und durch seinen Glauben an die britische Neutralität – der auf Wunschdenken aufgebaut war – die Verantwortlichen in Berlin in ihrem Leichtsinne bestärkt. Von dieser Enttäuschung hat er sich nie wieder richtig erholt. Das bemerkten viele, die in diesen Jahren mit ihm verkehrten, so z. B. sein guter Freund Carl Fürstenberg: „Erschütternd war für einen glühenden Patrioten wie Ballin das Gefühl der Verantwortlichkeit gegenüber dem Va-

terland. (...) Mochte er sich auch noch so deutlich sagen, daß kein Deutscher damals in der Lage gewesen wäre, die Dispositionen der englischen Politik zu durchschauen, so hielt er sich doch immer wieder vor Augen, daß sein Bericht dazu beigetragen haben könnte, die deutschen Staatsmänner noch einen Schritt näher an den Abgrund treten zu lassen, als sie es ohnehin getan hatten. An dieser inneren Tragödie ist Albert Ballin zugrunde gegangen. Ich habe ihn während des Krieges noch oft genug gesehen. Er war vollständig verändert, ein seelisch gebrochener Mann.“²²¹

.....

DIE HAPAG IM ERSTEN WELTKRIEG

.....

KENNANS Urteil von der „Urkatastrophe“ trifft nicht nur allgemein für den Moment des Kriegsausbruchs zu. Genauso lässt es sich auf die Person Albert Ballin beziehen, dessen Lebenswerk, die Hapag, durch den Ersten Weltkrieg zerstört wurde.

.....

MIT der Kriegserklärung Großbritanniens an das Deutsche Reich am 4. August änderte sich für die Hapag die Situation dramatisch. Anfang November 1914 erklärte die britische Admiralität die gesamte Nordsee zur Kriegszone und sperrte den Kanal und die Nordsee zwischen Norwegen und Schottland für die deutsche Schifffahrt. Tirpitz war immer von einer Nahblockade der deutschen Häfen ausgegangen, gegen die er einen Durchstoß der deutschen Flotte plante; dass England seine Flotte außerhalb der Reichweite der deutschen Schiffe ebenso zur Fernblockade einsetzen konnte (wie jetzt geschehen), diese Möglichkeit hatte er ignoriert. So blieb die deutsche Schlachtflotte im Wesentlichen zur Untätigkeit in der Nordsee verurteilt.

.....

BALLIN sah sich nach Ausbruch des Krieges vor allem mit zwei Problemen konfrontiert: zum einen die Unterbringung der Hapag-Beschäftigten, zum anderen die Sorge um die Schiffe der Reederei.

VON den rund 25.000 Angestellten und Arbeitern der Hapag wurde ungefähr die Hälfte zu Beginn des Krieges eingezogen. Ungefähr 4.000 Hapag-Mitarbeiter, die im Ausland stationiert waren oder in Entente-Häfen mit ihren Schiffen in die Hand des Kriegsgegners fielen, wurden interniert. Die übrigen arbeiteten, allerdings zu herabgesetzten Bezügen, weiter und erledigten Büroarbeiten oder hielten die Hapag-Schiffe im Hamburger Hafen instand. Mehrere Hundert Bürokräfte der Reederei kamen zudem in der Reichseinkaufs-Gesellschaft unter. Diese war am 26. August auf Initiative Ballins ins Leben gerufen worden und kümmerte sich um die Einfuhr von Lebensmitteln für die Zivilbevölkerung. Ballin suchte auf diese Weise, die bestehende Geschäftsorganisation der Hapag anderweitig zu nutzen. Zunächst als eine Abteilung der Reederei gegründet, entwickelte sich die Reichseinkaufs-Gesellschaft bis Januar 1915 zu einer staatlichen Handelsgesellschaft, nunmehr Zentral-Einkaufs-Gesellschaft genannt, die nach Berlin verlegt wurde. Sie beschäftigte über 8.000 Menschen und die Hapag fungierte weiterhin als einer ihrer Haupteinkaufsgagenten.²²²

NUR 80 der 175 Hapag-Dampfer befanden sich bei Kriegsbeginn in deutschen Häfen; einige von diesen übernahm die Marine als Hilfskreuzer oder Versorgungsschiffe. Ballin versuchte zunächst, die im neutralen Ausland liegenden Schiffe der Reederei zu verchartern, später dann, sie zu verkaufen (die-

jenigen, die in den Häfen der Entente-Länder lagen, waren sofort beschlagnahmt worden). Seine Bemühungen scheiterten allerdings zumeist am Widerstand des Admiralstabes, der seine ablehnende Haltung damit begründete, dass ein Verkauf der Schiffe zu einer Vergrößerung der Handelsflotte der Entente führe. Nach und nach mussten deshalb die meisten dieser Schiffe abgeschrieben werden. Nur neun von ihnen wurden im Laufe des Krieges verkauft.²²³

IM Frühjahr 1917 schrieb Ballin einen Beschwerdebrief an den Staatssekretär des Reichsamts des Innern, Karl Helfferich. Dieser hatte seine Einwilligung zum Verkauf einiger im New Yorker Hafen liegender Hapag-Schiffe erst gegeben, nachdem deren Maschinen unbrauchbar gemacht worden waren. In seinem Brief beklagte Ballin, dass die Hapag, die „bei Ausbruch des Krieges über Schiffe von etwa 1.500.000 tons verfügte (...), diese bis auf einen geringen Teil verloren“ habe, und dass dies „viel weniger durch Kaperungen und Versenkungen im Dienste der kaiserlichen Marine, als durch Handlungen unserer eigenen Regierung“ geschehen sei.²²⁴ Der Verkauf kam nicht mehr zustande und mit Kriegseintritt der Vereinigten Staaten im April 1917 wurden alle 35 Hapag-Schiffe, die in den US-Häfen vor Anker lagen, beschlagnahmt, darunter auch das Flaggschiff der Reederei, die „Vaterland“.

VOR diesem Hintergrund sind denn auch Ballins Bemühungen um ein Kriegsentschädigungsgesetz zugunsten der Schifffahrt zu sehen, für das er sich seit August 1915 einsetzte. Zwar bekam die Hapag schon zuvor von der Regierung monatlich zwei Millionen Mark als Darlehen. Dies reichte jedoch



Hugo Stinnes

nur aus, um die laufenden Kosten zu decken, verlorene Schiffe konnten damit nicht ersetzt werden. Regierung und die Marine waren gegen Ballins Vorhaben eingestellt, er fand jedoch im Reichstag Unterstützung. Dort setzte sich vor allem sein Freund Gustav Stresemann für die Interessen der Hapag ein.

HATTE Ballin in der Vorkriegszeit einer politischen Einflussnahme über den Reichstag noch skeptisch gegenübergestanden, so ging er jetzt genau diesen Weg. Zudem, hiervon zeugen seine Bemühungen um das Entschädigungsgesetz, lehnte er staatliche Förderungspolitik nicht mehr grundsätzlich ab, wie er es noch in den Jahren zuvor getan hatte. Dies ist sicherlich auch vor dem Hintergrund der allgemeinen Tendenz zur Verstaatlichung des wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Lebens zu sehen, die sich – nicht nur im Deutschen Reich – unter dem

Eindruck der Kriegsanforderungen in rapidem Tempo vollzog.

NACH sehr langen Verhandlungen trat am 7. November 1917 das „Gesetz über die Wiederherstellung der deutschen Handelsflotte“ in Kraft. Dieses sah billige, teils auch zinslose Kredite in Höhe von 50 Millionen Mark vor. Es wurde also keine Gesamtschädigung gewährt, wie sie die Reedereien eigentlich gewünscht hatten, sondern Beihilfen, die zur Wiederbeschaffung von Handelsschiffen dienen sollten.²²⁵

BALLINS Forderung nach staatlicher Hilfe hatte noch weitere Ursachen. Er brauchte sie, um gegen einen Konkurrenten bestehen zu können, der im Laufe der Kriegsjahre immer mehr Macht gewann: die rheinische Schwerindustrie, und hier namentlich Hugo Stinnes. Seit den 1890er Jahren hatte er einen weit ausgreifenden Industriekonzern aus eigenen, kontrollierten und beeinflussten Firmen aufgebaut, die nach dem Prinzip der Vertikalkonzentration arbeitsteilig aufeinander bezogen waren. Auch während des Krieges hielt diese Konzentrationsbewegung an.²²⁶ Als Stinnes 1924 starb, bestand sein Trust aus 1.664 Unternehmen mit rund 600.000 Beschäftigten.

SPÄTESTENS seit 1915 hatte sich Stinnes vorgenommen, auch in der deutschen Schifffahrt eine führende Rolle zu spielen – und damit auch entscheidenden Einfluss auf die Hapag auszuüben. So geriet er in die Gefilde von Ballin. Dieser entschied sich schweren Herzens für eine Kooperation mit Stinnes, dessen Unternehmen während des Krieges hohe Gewinne machten, während die Schiffe der Hapag mehr oder weniger beschäftigungslos vor Anker lagen. Ballin zog es des-

halb vor, Stinnes als Verbündeten zu haben und nicht als Gegner.

.....
DANEKEN gab es noch weitere Gründe, die Ballin zur Zusammenarbeit bewogen: Er hatte früh erkannt, dass nur durch eine strategische Allianz mit Unternehmern aus der Schwerindustrie den erwarteten Schwierigkeiten nach dem Krieg bei der Beschaffung von Schiffbaumaterial, Maschinen und Kohle entgegengewirkt werden könne.²²⁷ Stinnes schien ihm hierfür unverzichtbar. Der schnelle Zugriff auf zuverlässige Lieferquellen war umso wichtiger, als Ballin für die unmittelbare Nachkriegszeit davon ausging, dass „meiner festen Überzeugung nach nach einer kurzen Blüte die Schifffahrt eine jahrelange Sterilität erleiden muß“. Solange der Krieg noch andauerte, war es Ballin vor allem wichtig, neue Verdienstquellen für die Hapag zu erschließen, „damit ihre Erwerbskraft nicht mehr an eine einzige Unternehmung gebunden ist“.²²⁸ Das war ein wesentlicher Grund, warum er sich zusammen mit Stinnes 1917/18 im rumänischen Ölgeschäft engagierte. Mitte 1918 wurde außerdem auf Initiative Ballins und in Zusammenarbeit mit Walther Rathenau und Paul Reusch die Deutsche Werft AG ins Leben gerufen, eine Gemeinschaftsgründung der Hapag, der AEG und der Gutehoffnungshütte. Deren Abkürzung GHH wurde im Volksmund übrigens auch mit „gehört hauptsächlich Haniel“ aufgeschlüsselt.

.....
Im September 1916 wurde Stinnes in den Aufsichtsrat der Hapag gewählt. Ursprünglich hatte Ballin geplant, den Aufsichtsrat der Reederei gleich um mehrere prominente Vertreter der Schwerindustrie zu erweitern. So schrieb er im März 1916 an Stinnes: „Sobald der Lloyd erfährt, dass Sie bei uns ein-

treten, wird er in der Person des Herrn Hugenberg und einiger anderer Ihrer grossindustriellen Kollegen aus dem Rheinland und Westfalen sich das Gegengewicht zu schaffen versuchen. Würde es Ihnen nicht im Interesse der Hamburg-Amerika Linie richtig erscheinen, dass wir einige Ihrer Freunde noch in den Aufsichtsrat hineinnehmen (...)?“ Stinnes sprach sich allerdings dagegen aus.²²⁹

.....
BALLIN fiel es nicht leicht, dem Aufsichtsratsvorsitzenden Max Schinckel die Wahl von Hugo Stinnes in dieses Gremium vorzuschlagen, bedeutete dies doch, eine neue und überaus ernst zu nehmende Kraft in den bis dahin relativ geschlossenen Kreis der hamburgischen Geschäftswelt aufzunehmen.²³⁰ So ließ er im Oktober 1915 Schinckel wissen: „Ich habe ihn [Stinnes, JG] darauf aufmerksam gemacht, dass ich in den 30 Jahren, während welcher ich an der Leitung der H.A.L. teilnehmen darf, noch jeden neuen Konkurrenten aus Hamburg hinausgeschmissen habe und während dieser ganzen 30 Jahre noch nie einem neu auftauchenden Bewerber so entgegengekommen sei, wie ihm.“²³¹

.....
DIE Aufnahme von Stinnes in den Aufsichtsrat der Hapag ist vor dem Hintergrund einer Umschichtung der Besitzverhältnisse zu sehen, die zu dieser Zeit in der Hamburger Schifffahrt vonstatten ging. Eduard Woermann, der Halbbruder Adolphs, entschloss sich Anfang 1916, seinen Aktienbesitz an der Woermann-Linie und der Deutschen Ost-Afrika-Linie zu veräußern.²³² Käufer der Aktien war ein aus der Hapag, dem Norddeutschen Lloyd und der Firma Hugo Stinnes gebildetes Konsortium. Ballin hatte rechtzeitig von den Verkaufsabsichten

Woermanns gehört, so dass er den Alleinerwerb der beiden Linien durch Stinnes vereiteln konnte. Dieser versuchte nun, seine Teilniederlage durch den verstärkten Ankauf von Hapag-Aktien wettzumachen, in die er insgesamt 4,39 Millionen Mark investierte.²³³ Gleichwohl konnte Ballin, der noch im Februar 1916 besorgte Briefe an Schinckel geschrieben hatte („wir werden aufgesogen“), verhindern, dass Stinnes in den Besitz einer Anteilmehrheit kam.²³⁴

STINNES' Engagement bei der Hapag endete bereits im April 1921, als ihn Max von Schinckel und Ballins Nachfolger Wilhelm Cuno ausmanövierten, indem sie dafür sorgten, dass er nicht wieder in den Aufsichtsrat der Hapag gewählt wurde. Inzwischen hatten sich die Interessengegensätze, die sich in den Jahren zuvor bereits angedeutet hatten, weiter verschärft: Ballin hatte von Anfang an befürchtet, dass Stinnes die bisherige Struktur des Hamburger Reedereiwesens völlig verändern werde. An Stelle der verschiedenen Reedereien, die Betriebsgemeinschaften bildeten – wobei Ballin hier den Ton angab –, werde ein großer Konzern treten. Dieser werde dann früher oder später auch die Selbstständigkeit der Hapag gefährden. Deshalb hatte er darauf abgezielt, Stinnes in die mannigfaltigen Reedereinteressen in Hamburg einzubinden und ihn so für deren Aufrechterhaltung zu gewinnen.²³⁵ Schinckel und Cuno stimmten mit Ballin darin überein, die Verbindungen der Hamburger Reeder zur Schwerindustrie, deren Notwendigkeit sie keineswegs abstritten, in einem bescheideneren Rahmen zu entwickeln als Stinnes es beabsichtigte.²³⁶ Mit Stinnes' Ausscheiden aus dem Aufsichtsrat der Hapag und dem bald darauf erfolgten Verkauf seiner Woermann-Aktien

an die Hapag und den Norddeutschen Lloyd endeten, auch wenn dies nicht sofort erkennbar war, seine Bemühungen, in der deutschen Linienschifffahrt eine maßgebliche Rolle zu spielen.²³⁷

.....

**POLITISCHE EINFLUSSNAHME
IM BERLIN DER KRIEGSJAHRE**

.....

BALLINS Beziehung zum Kaiser hatte sich seit Ausbruch des Krieges abgekühlt, so dass es Wilhelm II. am 15. August 1917 demonstrativ unterließ, ihm zum 60. Geburtstag zu gratulieren.²³⁸ In den vier Jahren von 1914 bis 1918 traf Ballin nur noch fünf Mal mit dem Kaiser zusammen.²³⁹

.....

GEGENÜBER Dritten kritisierte Ballin die Selbstisolierung des Monarchen, die dazu führe, dass dieser immer mehr zum „Schattenkaiser“ werde. So schrieb er im Mai 1916 an den Chef des Marinekabinetts, Admiral Georg Alexander von Müller: „Ich kann Ihnen überhaupt nicht verhehlen, daß die Abgeschlossenheit des Kaisers in der Nation schwer empfunden wird (...). Ich halte (...) im Interesse unseres Kaiserlichen Herren es für sehr erwünscht, daß er mehr persönliche Fühlung nähme und dass die Regie eine erhebliche Verbesserung erfahre, mit dem Ziele, dass dem deutschen Volke über die Wirksamkeit seines Kaisers mehr gesagt wird. Eine Meldung aus dem Hauptquartier, daß der Kaiser diese oder jene Persönlichkeit in längerer Audienz empfangen habe (...) etc. genügt vollkommen, um die patriotischen Gefühle wieder in den richtigen Kanal zu lenken und zu verhindern, dass sie einen unnatürlichen Weg nach dem östlichen Hauptquartier einschlagen.“²⁴⁰

.....

BALLIN spielte hier darauf an, dass General-

feldmarschall Paul von Hindenburg und dessen Stabschef Generalleutnant Erich Ludendorff, die das Oberkommando über alle deutschen Truppen der Ostfront innehatten, von vielen Deutschen immer mehr als „Retter aus der Not“ angesehen wurden. Nachdem Hindenburg mit Ludendorff als Erstem Generalquartiermeister im August 1916 die Oberste Heeresleitung (OHL) übernommen hatte, entwickelte sich das Deutsche Reich immer mehr zu einer Militärdiktatur. Mit dem Rücktritt des Reichskanzlers Bethmann Hollweg im Juli 1917, der vor allem auf Druck von Ludendorff geschah, nahm das politische Gewicht der OHL noch einmal wesentlich zu.²⁴¹

BETHMANN HOLLWEG war in einem „Akt von dissonanter Harmonie“ zwischen Kräften aus der Armee und dem Reichstag gestürzt worden, die hinsichtlich innenpolitischer Reformen und auch bei den Kriegszielen völlig unterschiedliche Positionen vertraten.²⁴² Ballin pflegte weiterhin gute Kontakte zu hohen Beamten der Reichsbehörden und des Geheimen Zivilkabinetts (dem „Büro“ des Kaisers); er sprach sich zu dieser Zeit ebenfalls für einen Rücktritt Bethmann Hollwegs aus, was er diesen offenbar auch wissen ließ.²⁴³

BEREITS im Januar 1916 hatte Ballin dem Staatssekretär im Auswärtigen Amt, Gottlieb von Jagow, mit den Worten, er wolle „nichts mehr mit einem Mann zu tun haben, der an diesem ganzen ungeheuren Unglück und an dem Tod von soviel hunderttausend Menschen schuld ist“, die Zusammenarbeit gekündigt.²⁴⁴ Jagow, der sich gegen den uneingeschränkten U-Boot-Krieg aussprach, wurde im November 1916 aus seinem Amt entlassen.

.....
BETHMANN HOLLWEG und Jagow gehörten zur Partei der „Anglophilen“ und strebten eigentlich das an, was auch Ballin befürwortete: eine Verständigung mit England. Insofern schwächte ihre Entlassung die Partei der Besonnenen, zu der sich auch Ballin rechnete.²⁴⁵ Jagows „Nach-Nachfolger“ Richard von Kühlmann, auf den Ballin große Stücke hielt, versuchte zwar noch, einen Ausgleich mit Großbritannien auf dem Verhandlungswege herbeizuführen, scheiterte jedoch am Widerstand der OHL und der Kriegszielbewegung, die sich gegen einen so genannten „faulen Frieden“ und für weitreichende Annexionen des Deutschen Reiches aussprachen. Kühlmann musste im Juli 1918 zurücktreten, nachdem er bei einer Reichstagsrede Zweifel an einem vollständigen militärischen Sieg Deutschlands geäußert hatte. Ballin kommentierte dies folgendermaßen: „Man möchte sich doch manchmal fragen, wie es möglich ist, dass man so gar keine Dummheit in den Personenfragen bei uns im Auswärtigen Amt unterlassen kann.“²⁴⁶

.....
HATTE Ballin in den Vorkriegsjahren immer wieder Informationen über seine Treffen mit hochkarätigen Persönlichkeiten aus der Politik, allen voran dem Kaiser, an die Presse lanciert, so übte er während des Krieges politischen Einfluss mehr im Stillen aus. Dabei spielte Arndt von Holtzendorff eine wichtige Rolle. Seit 1898 Chef des Ausrüstungswesens bei der Hapag, hatte er sich als deren Festarrangeur auf der Kieler Woche bewährt. Nach Kriegsausbruch kamen dann neue Aufgaben auf ihn zu: Er wurde Resident der Hapag in Berlin und eröffnete eine dezente politische Lobby, zunächst im Restaurant des Hotels Kaiserhof, später dann in

seiner Wohnung in der Viktoriastraße. Holtzendorff war über alle Aktivitäten der Reederei in Berlin bestens informiert, hatte er doch zu Beginn seiner Tätigkeit mit Ballin abgesprochen, „dass sämtliche Ressorts, einschliesslich der leitenden Herren, von Ihnen [Ballin, JG] angewiesen werden, in Zukunft alle Korrespondenzen pp. mit den hiesigen Aemtern und Ministerien durch mich [Holtzendorff, JG] gehen zu lassen. Ebenso müssten umgekehrt die Behörden ersucht werden, ihrerseits den Verkehr mit der H.A.L. durch mich vermitteln zu lassen, indem ich durch sie bei den in Frage kommenden Stellen als Bevollmächtigter der H.A.L. offiziell accreditiert werde.“²⁴⁷ Praktisch jeden Tag verfasste Holtzendorff ausführliche Berichte über seine Tätigkeit, die er Ballin nach Hamburg schickte. Wenn dieser selbst in Berlin war, schrieb Holtzendorff Notizen über die Gespräche, die Ballin dort führte.²⁴⁸

.....

IM Berlin der Kriegsjahre bildeten sich vielerorts regelmäßige Zusammenkünfte, bei denen im geselligen Rahmen und bei gutem Essen über die aktuelle Politik diskutiert wurde.²⁴⁹ Holtzendorffs politische Abende hatten einen besonders guten Ruf. Im Januar 1915 schrieb er Ballin: „Ich hörte nachher von einem anderen Herrn ein sehr interessantes Urteil von Delbrück [Clemens von Delbrück, von 1909 bis 1916 Staatssekretär des Reichsamts des Innern, JG] über die politischen Abende bei mir. Er hat diesem Herrn erzählt, dass er eigentlich jetzt überhaupt nicht ausginge, nur hier zu diesen Abenden käme er besonders gern, weil sie immer interessant und ausserordentlich wichtig für ihn wären. Er höre immer viel neues und für ihn besonders wichtiges, so dass er es für eine Art Pflichtverletzung hal-

ten würde, wenn er absagte. Auch Dr. Naumann [der Reichstagsabgeordnete D. h. c. Friedrich Naumann, JG] hatte sich neulich ähnlich ausgedrückt und hinzugefügt, dass man auf diesen Abenden so besonders viel Spezialkenntnisse sammeln könnte.“²⁵⁰

.....

HOLTZENDORFF sah seine Aufgabe darin, als scheinbar interessenloser Vermittler Menschen zwanglos zu vereinen. Er fungierte als Gastgeber; Ballin, der nur selten persönlich erschien, hatte jedoch die Fäden in der Hand.²⁵¹ Der Publizist Ernst Jäckh, der selbst an den politischen Abenden teilnahm, berichtet: „(...) jeder Reichskanzler, jeder Reichsminister (damals Staatssekretäre genannt), jeder Hofmarschall, jeder Parteiführer (mit der einen Ausnahme, daß wenn Ballin persönlich teilnahm, er keinen Sozialdemokraten dabei haben wollte), jeder verbündete Botschafter, die führenden Wirtschaftler und Wissenschaftler, jeder, der auf entscheidendem Posten stand – traf dort den anderen, nicht alle zusammen, aber abwechselnd, weil die Praxis meist das Prinzip bestätigte: nicht mehr als die Musenziffer zur Tischdiskussion zu haben, nicht weniger als die Grazienzahl, am liebsten Platos acht.“²⁵²

.....

HOLTZENDORFFS Abende sorgten durchaus für Gesprächsstoff. Dies vermittelt folgende Episode, die dieser in seinen Notizen festhielt und die zumindest andeutet, dass Reichskanzler Bethmann Hollweg schon wenige Monate nach Kriegsausbruch einen schweren Stand in der Reichshauptstadt hatte: „Bei dieser Gelegenheit erzählte mir Wahnschaffe [Arnold Wahnschaffe, Chef der Reichskanzlei unter Bethmann Hollweg von 1909 bis 1917, JG] folgende niedliche Geschichte: Einer seiner ‚Geheimagenten‘

wäre zu ihm gekommen und hätte ihm erzählt, dass seit längerer Zeit (...) bei einem Herrn v. Holtzendorff politische Abende stattfinden, ob er davon etwas wisse; nachdem dies Wahnschaffe bejaht, hätte er hinzugefügt, ob er auch wisse, dass gerade an diesen Abenden enorm gegen den Kanzler gewühlt würde! Darauf hat ihm Wahnschaffe erklärt, das könne er sich nicht gut denken, denn er wäre selbst wiederholt bei diesen Abenden zugegen gewesen, worauf der Agent gesagt hätte, ja diese Sachen fingen immer erst an, wenn Wahnschaffe fort wäre, worauf Wahnschaffe lachend erklärt hat, das sei ganz unmöglich, denn er wäre immer der letzte der ginge!²⁵³

ALBERT BALLINS VORSTELLUNGEN
VON DEN KRIEGSZIELEN DES
DEUTSCHEN REICHES

WÄHREND der gesamten Kriegsdauer, so Lamar Cecil, seien Ballins Vorstellungen von den Kriegszielen des Deutschen Reiches von zwei Prinzipien bestimmt gewesen: Zum einen brauche Deutschland für die Zukunft ungehinderten Zugang zu den Meeren und müsse durch sorgfältig ausgewählte Marinestationen in Europa und Übersee gegen eine Fernblockade gesichert sein, zum anderen müssten die Friedensbedingungen so lauten, dass sie die internationale Eintracht wieder herstellten, wobei eine deutsch-englische Nachkriegspartnerschaft anzustreben sei.²⁵⁴

BALLINS Hoffnung, dass der „Friedensschluss (...) aufbauen wird auf Kompromissen“, hob sich zwar wohltuend von den ausgreifenden Kriegszielen ab, wie sie z.B. der Alldeutsche Verband, die „Kernorganisation des Radikalnationalismus“ (Thomas Nip-

perdey), vertrat, ließ sich jedoch nur schwer in Einklang bringen mit der Forderung nach Marinestationen in Europa und Übersee.²⁵⁵

Im Januar 1915 äußerte sich Ballin zum ersten Mal öffentlich über die deutschen Kriegsziele. In einem Artikel für die „Frankfurter Zeitung“ schrieb er: „Das nasse Dreieck“, so pflegte in meiner Jugend der Schiffer das Gebiet der Nordsee zu nennen, das zwischen Helgoland und den Flussmündungen sich dehnt. (...) Die arge Belästigung, welche unseren Ueberseehandel fast zum Stillstand bringt, ist nur dadurch für die englische Flotte zu erreichen, dass das Gebiet der Nordsee sich als leicht absperrbar erwies, und der seeräuberische Druck, den England heute auf die neutralen skandinavischen Staaten und Holland ausübt, wäre unmöglich gewesen, wenn wir für unsere Flotte eine Basis gehabt hätten, die ihrer Bedeutung und der Kampflust ihrer tapferen Offiziere und Mannschaften entspricht. Deshalb müssen wir hinaus noch über das Gebiet der Nordsee hinweg uns einen Flottenstützpunkt suchen, der in Zukunft uns wenigstens in diesem Teil der Welt die gleichen Möglichkeiten sichert, wie England sie besitzt und rücksichtslos ausbeutet.“²⁵⁶

DASS sich die beiden oben genannten Prinzipien Ballins nur schwer miteinander vereinbaren ließen, er selbst dies jedoch nicht wahrhaben wollte, davon zeugt auch ein Tagebucheintrag Theodor Wolffs vom Februar 1915: „Ich frage Ballin, warum er in einem Neujahresgruß, den die Frankf. Ztg. erbeten, für einen Hafen gegenüber England eingetreten sei; ob das seiner Meinung nach die Wiederannäherung, die er schließlich wünsche, nicht für alle Zeit unmöglich ma-

chen müßte. Er sagt, er befürchtet das letztere nicht.²⁵⁷ Max von Schinckel warf Ballin in seinen Lebenserinnerungen vor, dass dieser während des Weltkrieges „zwischen dem Verlangen nach einer andern Basis für die deutsche Seefahrt, die heraus müsse aus dem ‚nassen Dreieck der Nordsee und heranverlegt werden müsse an den Atlantik‘, was doch nichts anderes als eine Annektion des nördlichen Frankreichs bedeuten konnte, und zwischen dem Verlangen nach einem Frieden um jeden Preis“ geschwankt habe.²⁵⁸ Auch hier kommt die Widersprüchlichkeit der Prinzipien Ballins zum Ausdruck, obgleich sein Streben nach einem Kompromissfrieden von Schinckel, der wesentlich radikalere Kriegsziele vertrat,²⁵⁹ über die Gebühr gebrandmarkt wird.

AM 20. Oktober 1915 hielt Ballin auf der Jahresversammlung des „Vereins Hamburger Rheder“ eine Ansprache, bei der er erneut den „Mangel an festen Stützpunkten unserer Kriegsmarine außerhalb der Nord- und Ostsee“ beklagte: „Deutschland kann für seine Zukunft nicht besser sorgen, als wenn es in erster Linie den Erwerb derjenigen maritimen Flottenstützpunkte anstrebt, welche eine gründliche Korrektur des Zustandes gewährleiste [sic], den wir gegenwärtig zu beklagen haben. Man hat mit diesem, von mir schon vor zehn Monaten ausgesprochenen Glaubenssatz die Vermutung verbunden, daß unsere maritimen Bedürfnisse in Zeebrügge zu befriedigen sind. Das ist natürlich nicht der Fall. Wir brauchen Stützpunkte am Eingang wie am Ausgang des Kanals; wir brauchen starke Stützpunkte über See.“²⁶⁰

DIE Frage nach dem weiteren Schicksal des neutralen Belgiens, in das deutsche Truppen

am 4. August 1914 völkerrechtswidrig einmarschiert waren, bildete einen zentralen Bestandteil der Diskussion um die deutschen Kriegsziele in Westeuropa. Reichskanzler Bethmann Hollweg hatte sich im Laufe des Jahres 1915 mit seiner Konzeption der indirekten Beherrschung Belgiens, das dem Deutschen Reich als halbsouveräner „Tributärstaat“ in militärischer und wirtschaftlicher Hinsicht zur Verfügung stehen sollte, gegenüber Forderungen nach direkter Annexion des Landes durchgesetzt.²⁶¹

VON entscheidender Bedeutung war die Organisation des Antwerpener Hafens und seines Zufahrtsweges. Ballin vertrat die Ansicht, dass dieser unter die gemeinsame Administration einer deutsch-belgischen Gesellschaft gestellt werden sollte. Gegenüber Theodor Wolff sprach er von einer „Hafenkommission, in der Deutschland die Mehrheit hätte, sodaß in Wahrheit der Hafen unter deutscher Verwaltung stünde“.²⁶² Diese Konzeption, so der Historiker Fritz Fischer in seinem Epoche machenden Buch „Griff nach der Weltmacht“, „bildete nunmehr bis 1918 ein grundlegendes Motiv der deutschen Belgienpolitik“.²⁶³

DANEBEN schlug Ballin vor, die belgische Staatsbahn unter deutsche Verwaltung zu stellen.²⁶⁴ Gegenüber Bethmann Hollweg äußerte er: „Legen Sie die Hand auf die Eisenbahn, wie in Luxemburg, schaffen Sie eine ökonomische Verbindung, aber lassen Sie dem [belgischen, JG] König seine Krone, er hat sich doch ganz anständig benommen.“²⁶⁵ Ballin plädierte für „die Herbeiführung einer gewissen wirtschaftlichen Abhängigkeit (...), weil Belgien sonst zum Glacis der Engländer wird“.²⁶⁶ Außerdem schwebte ihm der Abschluss eines Militärab-

[Das Bild ist in der Buchfassung abgedruckt]

„Im Hauptquartier der Obersten Heeresleitung in Pleß/Oberschlesien findet die Lagebesprechung am Kartentisch statt“ (Aufnahme vom Januar 1917, links Paul von Hindenburg, in der Mitte Wilhelm II., rechts Erich Ludendorff)

kommens vor.²⁶⁷ Dass sich die Belgier mit so weit gehenden Beschränkungen ihrer Souveränität niemals abfinden würden (und die Kriegsentschlossenheit Englands gerade durch das Schicksal Belgiens angefacht wurde), verkannte er – wie die meisten im Deutschen Reich in den Jahren 1914/1915.

.....
WENNGLEICH sich Ballin gegen eine direkte Annexion Belgiens aussprach, so war er im Juli 1915 doch nicht bereit, eine Erklärung zu unterschreiben, die dem Reichskanzler vom Historiker Hans Delbrück und dem ehemaligen Staatssekretär des Reichskolonialamts

Bernhard Dernburg unterbreitet wurde. Sie war am 9. Juli 1915 von so maßgeblichen Persönlichkeiten des geistigen Lebens wie Albert Einstein, Ludwig Quidde, Paul Rohrbach, Gustav von Schmoller, Ferdinand Tönnies, Ernst Troeltsch, Max und Alfred Weber, Theodor Wolff und Leopold von Wiese unterzeichnet worden, nahm Stellung gegen „die Einverleibung oder Angliederung politisch selbstständiger und an Selbstständigkeit gewöhnter Völker“ und verurteilte Mittel, „die uns auf Umwegen schließlich doch zur Annexion hinleiten würden“.²⁶⁸ Ballin erschienen diese Passagen

missverständlich. Außerdem fürchtete er (dessen Unterschrift nicht als die einer Privatperson angesehen worden wäre, sondern die gesamte Hapag repräsentiert hätte) für eine spätere Aktion „entwertet“ zu werden, wenn er bereits diese Erklärung unterstütze – eine Haltung, die (nicht nur) seinem Vertrauten Holtzendorff „sonderbar“ erschien.²⁶⁹

.....
WIE sahen Ballins Kriegszielvorstellungen für den Osten Europas aus?

.....
SEIT Ausbruch des Krieges, so schrieb er rückblickend im September 1917 an Hugo Stinnes, habe er den Standpunkt vertreten, „dass unser Hauptkriegsziel darin bestehen müsste, Russland von der Entente abzusprenge[n], um in der möglichst engen Verbindung mit Russland einen Block zu bilden, der stark genug ist, eine englisch-französisch-amerikanische Allianz in Respekt zu halten.“²⁷⁰

.....
AM 9. Dezember 1917 begannen in Brest-Litowsk die Verhandlungen der Mittelmächte mit der neuen bolschewistischen Regierung in Russland, der daran gelegen war, ihre Herrschaft im Inneren des Landes zu konsolidieren und die deshalb allen Kriegführenden einen Waffenstillstand vorgeschlagen hatte, den die Entente jedoch abgelehnt hatte.

.....
BALLIN kritisierte von Beginn an die überzogenen Bedingungen, mit denen die Deutschen in diese Gespräche gingen. Schon am 13. Dezember schrieb er an Stinnes: „Die russischen Friedensverhandlungen machen mir Sorge. Wenn wir den Gedanken nicht aufgeben, den Russen Polen, Kurland und Litauen abzuknöpfen, so werden sie, wie die

Verhältnisse liegen, zwar auch genötigt sein, Frieden zu machen, aber es wird dann nicht der Friede werden, den wir brauchen. Wir brauchen ein sich vertrauensvoll auf uns stützendes russisches Reich. Das erhalten wir nicht, wenn wir gewaltsam zum Ländererwerb schreiten. (...) Ich frage mich manchmal, warum man uns erfahrene Kaufleute nicht bei solchen Gelegenheiten befragt? Wir würden doch solche Dummheiten nicht machen!“²⁷¹

.....
DOCH Ballins Bedenken fanden kein Gehör, vor allem nicht bei der OHL, die in der zweiten Phase der Verhandlungen dominierte. Mit dem Diktatfrieden von Brest-Litowsk (März 1918) und dem Berliner Zusatzvertrag (August 1918) realisierte sich, wenn auch nur für kurze Zeit, ein deutsches Ostimperium, das weite Teile des ehemaligen Zarenreiches unter deutschen Einfluss brachte – und einen konkreten Ansatzpunkt für Fernziele bildete, die Adolf Hitler dann in den 1920er Jahren fixierte.²⁷²

.....
ALBERT BALLINS EINSTELLUNGEN ZUM U-BOOT-KRIEG

.....
ALS Reaktion auf die britische Fernblockade erklärte das Deutsche Reich im Februar 1915 die Gewässer rings um Großbritannien zum Kriegsgebiet. Die deutschen U-Boote sollten dort eine Gegenblockade errichten. Da diese beim Auftauchen den Geschützen von Handelsschiffen gegenüber schutzlos waren, befahl die deutsche Marineleitung den uneingeschränkten U-Boot-Krieg, d. h. die Schiffe Krieg führender und neutraler Staaten ohne vorherige Warnung zu torpedieren. Dies löste scharfen Protest bei den neutralen Staaten, insbesondere den USA, aus. Als ein deutsches U-Boot im Mai 1915

Hamburg-Amerika Linie.

Telegramm-Adresse:
Oceanfahrt, Hamburg.

Kampfeld
Hamburg, den 20/12 1915

Heinz mein, Die Postverbindung mit Libau
soll jetzt sehr viel zu verbessern
inbrig werden, deshalb schreibe ich dir
sichon heute einen Neujahrswunsch.
Dass die Neujahrswünsche in diesem
Jahr den gleichen Mittelpunkt "den
Krieg" noch haben, hätte wohl kaum
jemand glaubt. Es ist mir ein
Kämpferkrieg geworden, den der
ganzheit, den zuletzt der Atem
ausgeht.

Wie ich über die gegenwärtigen
Lage denken findest Du aus der Abbildung
des hier anliegenden Briefes, den ich an
General Holmann richtete.

Erhard und Diers beiden
Jüngere sind hier noch, und im

Brief von Albert Ballin an seinen Schwiegersohn Heinz Bielfeld vom 20. Dezember 1915

den britischen Passagierdampfer „Lusitania“ versenkte, gab es knapp 1.200 Opfer, darunter zahlreiche US-amerikanische Bürger. Um die Beziehungen zu den Vereinigten Staaten nicht noch weiter zu verschlechtern, stellte das Deutsche Reich den uneingeschränkten U-Boot-Krieg daraufhin ein, begann ihn jedoch im Februar 1917 erneut. Die Versorgungslage hatte sich inzwischen dramatisch verschlechtert und die Marineleitung hatte erklärt, dass England bei einer Wiederaufnahme in sechs Monaten kapitulieren würde.

.....

BALLIN hatte in den ersten Kriegsmonaten zunächst den uneingeschränkten U-Boot-Krieg befürwortet. Im Oktober 1914 schwärmte er in einem Brief an seinen Schwiegersohn Heinz Bielfeld: „Die U-Boot Leistungen sind ja traumhaft großartig, ändern meiner Ansicht alle Theorien über Flottenausbau. Wozu die Ueber-Dreadnoughts, wenn ein U-Boot genügt, ihnen den Garaus zu machen.“²⁷³ Seine optimistische Einschätzung begann sich jedoch im Frühjahr 1915 zu ändern, als Ballin immer mehr Zweifel kamen, ob die deutschen U-Boote wirklich eine so effektive Gegenblockade Englands zustande bringen könnten, wie es vor allem Alfred von Tirpitz behauptete.²⁷⁴

.....

IM Februar 1916 schlug das Pendel dann erneut um, und Ballin sprach sich nun wieder für den uneingeschränkten U-Boot-Krieg aus. Er tat dies vor allem deshalb, weil er den Eindruck gewonnen hatte, in der deutschen Bevölkerung verbreite sich zunehmend Unzufriedenheit über die Regierung, da diese nicht jedes verfügbare Mittel einsetze, um den Krieg zu gewinnen.²⁷⁵ Am 17. Februar schrieb er aus Berlin einen Brief an Max

Schinckel, in dem er auf die öffentliche Meinung zum U-Boot-Krieg einging: „Hier ist alles U-Boot-Krieg; ob mit oder gegen Amerika ist den Leuten schon ganz egal. Es macht sich ein gewisser Anarchismus in der Politik geltend, der, wie ich fürchte, auch die leitenden Staatsmänner schliesslich mit fortschwemmen wird.“²⁷⁶

.....

SEIT dem Sommer 1916 rückte für Ballin zunehmend die Gefahr eines möglichen Kriegseintritts der USA ins Blickfeld. Er trat jetzt wieder die Ansicht, dass ein uneingeschränkter U-Boot-Krieg nicht in Frage komme. Als die deutsche Regierung am 31. Januar 1917 Washington in einer Note mitteilte, dass sie die Beschränkungen fallen lassen werde, die sie sich bisher in der Verwendung ihrer Kampfmittel zur See auferlegt habe, zeigte sich Ballin entsetzt.²⁷⁷ Am 6. April 1917 traten die USA auf der Seite der Entente in den Krieg ein.

.....

BALLIN war in diesen Monaten äußerst pessimistisch eingestellt, glaubte „nicht an die politische Wirkung des U-Bootkrieges auf die zähen Engländer und schildert die Verhältnisse im Innern als höchst bedenklich“. Die Wiederaufnahme des uneingeschränkten U-Boot-Krieges erschien ihm nach dem Kriegseintritt der Vereinigten Staaten „wegen Tonnagezunahme bei unseren Feinden durch Inbetriebnahme unserer Schiffe in Nordamerika und Brasilien“ als hoffnungslos.²⁷⁸ Im August 1917 klagte er in einem Brief an den ehemaligen deutschen Botschafter in London Paul Graf Wolff Metternich: „Es war der schicksalsschwerste Fehler und geradezu die Entscheidung unseres Geschickes, als man am 1. Februar den uneingeschränkten Uboot-Krieg erklärte (...).“²⁷⁹

DER Historiker Gerhard A. Ritter hat zu-
treffend geurteilt, dass „Ballin (...) kein
grundsätzlicher Gegner eines unbeschränkten
U-Boot-Krieges (war), wenn man damit
tatsächlich England zum Einlenken bringen
konnte.“ Allerdings habe er früh davor ge-
warnt, die verhängnisvolle Konsequenz von
dessen Wiederaufnahme, den Kriegseintritt
der Vereinigten Staaten, leichtfertig zu un-
terschätzen.²⁸⁰ Ballin wusste um die Wirt-
schaftskraft der USA und warnte denn auch
im Februar 1917 in einem Brief an Hugo
Stinnes: „Wie unser Generalstab England
unterschätzte, so unterschätzt er jetzt Ame-
rika militärisch, wirtschaftlich und in poli-
tischer Bedeutung.“²⁸¹

.....
VOR allem aber gehörte Ballin zu den weni-
gen, die 1916 die hohlen Schlagworte der Be-
fürworter des uneingeschränkten U-Boot-
Krieges, der von heutigen Forschern als
„Gipfel der Irrationalität“ bezeichnet wird,
durchschaut hatten.²⁸² Damit unterschied
er sich von Industriemagnaten wie Alfred
Hugenberg oder Hugo Stinnes.

FRIEDEN ÜBER WILSON

.....
AM Ende blieb die Hoffnung auf Wilson.
Spätestens seit Anfang 1918 war Ballin davon
überzeugt, dass nur über den amerikani-
schen Präsidenten Woodrow Wilson ein
Friedensschluss möglich sei, denn inzwi-
schen hatten die Vereinigten Staaten Groß-
britannien als führende Macht der Entente
abgelöst.²⁸³ Bei der militärischen Führung
rief jedoch Wilsons 14-Punkte-Programm,
mit dem er am 8. Januar 1918 das Muster des
künftigen Weltfriedens umriss, nur Spott
hervor, wenn sie das Dokument überhaupt
zur Kenntnis nahm (Ludendorff hat es
wahrscheinlich erst im Oktober 1918 gele-

sen).²⁸⁴ Ballin hatte für eine solche Haltung
kein Verständnis: „Ich habe ja nie geglaubt,
dass man den Krieg militärisch mit einer
einwandfreien Besiegung der ganzen Welt
beenden könnte und sehe heute die Dinge
doch als ausserordentlich bedenklich an.
Die ganze Welt steht gegen uns, und mit je-
dem Tage wird die Aussicht auf einen glück-
lichen Frieden geringer.“²⁸⁵

.....
NACH dem Scheitern der deutschen Früh-
jahrsoffensive, die von März bis Juli 1918 an-
dauerte – und in deren ersten beiden Wo-
chen auf deutscher Seite allein 230.000
Soldaten fielen –,²⁸⁶ stand die militärische
Niederlage des Deutschen Reiches endgül-
tig fest. Doch erst Ende September räumte
die OHL diese ein. „Mit drückebergerischer
Feigheit“ und aus kaltem Kalkül wälzten
Hindenburg und Ludendorff nun die Ver-
antwortung auf die neue politische Führung
ab.²⁸⁷ Massiv von den beiden unter Druck
gesetzt, ersuchte die erste parlamentarische
Regierung des Kaiserreiches mit Max von
Baden an der Spitze am 3./4. Oktober 1918
Wilson, „die Herstellung des Friedens in die
Hand zu nehmen“ und „den sofortigen Ab-
schluss eines Waffenstillstandes (...) herbei-
zuführen.“ Der Reichskanzler akzeptierte
das 14-Punkte-Programm „als Grundlage
für die Friedensverhandlungen“.²⁸⁸

.....
ALLERDINGS hatte sich die Situation inzwi-
schen grundlegend geändert. Lag zu Beginn
des Jahres 1918 für die Entente der Sieg über
das Deutsche Reich und seine Verbündeten
noch in weiter Ferne, so war er nunmehr in
greifbare Nähe gerückt. Am 23. Oktober
machte Wilson die vollständige deutsche
Kapitulation zur Vorbedingung eines Waf-
fenstillstandes, außerdem forderte er, dass
das Deutsche Reich seine bisherige Staats-

form aufgeben. Damit war das Ende Wilhelms II. und der Monarchie – zumindest in der Form, wie sie bislang im Deutschen Reich existierte – besiegelt. Ballin stand dies vor Augen, als er zwei Tage später an Wolff Metternich schrieb: „Der Krieg, der dem Charakter des Hohen Herren völlig zuwider lag, hat doch so zermürbend auf ihn gewirkt, daß man auch in seinem Interesse nur wünschen könnte, daß ihm der Rückzug in ein behagliches Privatleben ermöglicht werde. (...) Schön wäre es ja, wenn man (...) den Kaiser in die Position eines Königs von England zu bringen vermöchte, der im wesentlichen alle Annehmlichkeiten des Königstums genießt, ohne durch Verantwortungen, die zu tragen er gar nicht in der Lage ist, belastet zu sein. Aber (...) es würde meinem Gefühl nach dem Deutschen Volke sehr teuer zu stehen kommen, wenn in dieser Frage nicht ein ganz durchgreifender Wandel eintritt.“²⁸⁹

BEREITS im September hatte Ballin mit Wilhelm II. abgeschlossen. Auf Wunsch von Ludendorff hatte Stinnes Kontakt mit Ballin aufgenommen. In zwei Gesprächen, von denen das eine Ende August in Hamburg, das andere Anfang September in Berlin stattfand, drängte er Ballin, den Kaiser über die ernste militärische Lage aufzuklären; außerdem solle er dem Monarchen die Notwendigkeit eines sofortigen Kanzlerwechsels und eines baldigen Friedensschlusses über Wilson nahelegen. Ballin sah sich also mit hohen Erwartungen konfrontiert.

AM 5. September fand auf Schloss Wilhelmshöhe bei Kassel das letzte Gespräch zwischen Wilhelm II. und Ballin statt, an dem auch der Chef des Zivilkabinetts Friedrich von Berg, ein ultrakonservativer ost-

preußischer Gutsherr, teilnahm. Ballin versuchte, den Kaiser von der Dringlichkeit eines Friedens zu überzeugen, der seiner Ansicht nach nur über die Vereinigten Staaten erreicht werden könne. Wilhelm II. stimmte prinzipiell zu, war jedoch der Ansicht, mit Friedensangeboten noch warten zu können. Außerdem setzte sich Ballin noch für die Freigabe des Handels mit verderblichen Lebensmitteln ein. Weitere Inhalte wurden während der Unterredung anscheinend nicht behandelt, was wohl vor allem an den ständigen Einmischungen von Bergs lag, aber auch daran, dass es Ballin, wohl aus Ehrfurcht und Scham, nicht vermochte, gegenüber dem Kaiser wirklich offen zu sprechen.

NEBEN der Aufzeichnung Ballins über sein Gespräch mit dem Kaiser gibt es noch von dritter Seite verschiedene Berichte hierüber.²⁹⁰ Besonders zuverlässig muten die Ausführungen des Grafen Bogdan von Hutten-Czapski an, eines liberalen preußischen Adligen polnischer Nationalität, der neben seiner Tätigkeit als Offizier auch als eine Art Privatsekretär hochrangiger Politiker fungierte. Hutten-Czapski war am 5. September auf Schloss Wilhelmshöhe zugegen und berichtet: „Während ich einen Besuch machte, beobachtete ich vom Fenster aus, wie der Kaiser mit den Herren Ballin und von Berg aus dem Schloß heraustrat und mit schnellen Schritten im Vorgarten auf und ab ging. Der Kaiser machte einen sehr lebhaften, Ballin einen sehr niedergeschlagenen Eindruck. Herr von Berg sprach immerfort dazwischen; so ging es längere Zeit. Ich hatte mit Ballin verabredet, dass ich ihn am Nachmittag in seinem Hotel aufsuchen würde. Als ich bei ihm eintrat, traf ich einen vollständig gebrochenen Mann. Er sagte mir, er habe dem Kaiser offen die Lage in den

feindlichen Hauptstädten und in Deutschland darlegen wollen. Herr von Berg habe aber dauernd unterbrochen, sodaß er gar nicht in der Lage gewesen sei, dem Kaiser alles zu sagen, was er auf dem Herzen hatte. Der Kaiser schien den Ernst der militärischen Lage nicht zu begreifen. Er, Ballin, habe jetzt die Hoffnung aufgegeben, weil er sähe, daß der Kaiser auch politisch ganz unter dem Einfluß der extremen Parteien und besonders Bergs stehe. Ich sprach Ballin mein tiefstes Bedauern darüber aus, daß er nicht darauf bestanden hätte, den Kaiser unter vier Augen zu sprechen.“

EINIGE Zeit später übergab Ballin dem Chef des Marinekabinetts, Admiral Georg Alexander von Müller, eine Aufzeichnung über Ausführungen, die er eigentlich gegenüber dem Kaiser hatte machen wollen. Er versuchte also weiterhin, politischen Einfluss auszuüben. Ballins Ausführungen, so Fritz Fischer, legen „in seltener Schärfe die Grundlinien der deutschen Politik des Herbstes 1918“ dar.²⁹² Ballin sprach sich hier für einen Frieden im Westen über Wilson und eine Frontbildung gegen den Bolschewismus aus; außerdem befürwortete er – der bis dahin immer eine Parlamentarisierung des deutschen Konstitutionalismus abgelehnt hatte – eine „rasche und kluge Modernisierung (der Ausdruck ist richtiger und giftloser als Demokratisierung) des Reiches“. Er sah deutlich, dass eine solche Reform der Aufnahme von Friedensverhandlungen vorauszugehen habe, „sonst erscheint sie von den Gegnern erzwungen und gefährdet die Dynastie“.²⁹³

DIE geschilderte Entwicklung, die dann in den folgenden Wochen stattfand, sollte ihm nur allzu Recht geben.

DAS ENDE

NACH diesen Ereignissen waren Albert Ballins letzte Lebenswochen von Trübsal und Kummer geprägt. Sein Patensohn Eric Warburg erinnert sich: „Als ich im Herbst 1918, kurz vor Kriegsende, einmal einen Tag in Hamburg auf Urlaub war, schritten auf dem Alsterdamm, dem heutigen Ballindamm, wie üblich mein Vater [Max Warburg, JG] und Ballin einher, und als Ballin mich in Uniform da stehen sah, brach er in Tränen aus, weil er ja wusste, daß praktisch schon alles verloren war, und befürchtete, daß mein Jahrgang noch als letzter geopfert werden würde.“²⁹⁴ Theodor Wolff traf Ballin zum letzten Mal im Oktober 1918 in Berlin und berichtet: „Ballin war wie eingesponnen in Schwermut, er sah schlecht aus, die früher so frische braune Gesichtsfarbe war, da er nicht mehr durch den Meerwind fahren konnte, schon seit langem abgeblasst, die Furchen hatten sich vertieft.“²⁹⁵

ANFANG November 1918 wurde Ballin gebeten, die Friedensverhandlungen zu führen. Am 2. November schrieb er: „Stinnes liess mir mitteilen, dass sowohl das Zentrum wie die Sozialdemokraten dafür wären, dass ich die Friedensverhandlungen führen müsse. Ich habe ihm sagen lassen, dass ich nicht kneifen würde, aber jedem anderen es lieber gönnte.“²⁹⁶ Dazu sollte es jedoch nicht mehr kommen.

AM 4. November war Kiel in der Hand von 40.000 revoltierenden Matrosen, Soldaten und Arbeitern. Kurz danach griffen die Proteste auch auf Hamburg über. Überall in Deutschland bildeten sich Arbeiter- und Soldatenräte. Der Hamburger Arbeiter-

und Soldatenrat verkündete am 6. November, die Macht übernommen zu haben und ließ zwei Tage später einen Teil des Hapag-Gebäudes besetzen.

.....

BALLIN nahm diesen Akt äußerlich gefasst auf. Er verließ am 8. November mittags sein Büro und leitete eine Krisensitzung des „Vereins Hamburger Rheder“ in der Mönckebergstraße. Hier ging es darum, Wege zu finden, den Lebensmittelimport durch deutsche Schiffe wieder in Gang zu bringen und so einem weiteren Anwachsen der Unzufriedenheit bei der hungernden Bevölkerung entgegen zu wirken. Ballin schlug vor, die Beratungen am nächsten Tag fortzusetzen, dieses Mal möglichst unter dem Vorsitz eines Senators. Nach der Sitzung kehrte er ins Hapag-Gebäude zurück, um ein Gespräch mit Eduard Rosenbaum von der Handelskammer zu führen, in dem es über den Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte nach Beendigung des Krieges und allgemeine wirtschaftliche Fragen ging. Danach kam es anscheinend zu einer größeren Auseinandersetzung mit einigen der Hausbesitzer.²⁹⁷

.....

BALLIN verließ das Gebäude und ging zu Fuß in die Feldbrunnenstraße, wo er gegen 16 Uhr 30 ankam. Hier telefonierte er kurz mit dem Syndikus des „Vereins Hamburger Rheder“ Peter Franz Stubmann.²⁹⁸ Marianne Ballin, die ihren Mann wahrscheinlich noch an der Haustür erwartet hatte, befand sich zu dieser Zeit offenbar nicht mehr in der Villa. Wie zuvor geplant, wollte sie die Nacht bei einer Freundin der Familie verbringen, die am Mittelweg wohnte. Ob es auch „ein häuslicher Zwist“ war, der sie dazu bewog, die Villa zu verlassen, wie Johannes Merck es andeutet, mag dahingestellt blei-

ben, ebenso, ob Ballin noch einer Person begegnete, die ihn erpresste und dann berichtete, dass ihm am nächsten Tag die Erschießung drohte.²⁹⁹

.....

AUF jeden Fall versagten Ballin, der bis dahin auf alle Ereignisse des Tages erstaunlich gelassen reagiert hatte, jetzt die Nerven. Er zog sich zurück, ließ sich in den Stunden der Dämmerung von seinem Diener Karl Fischer ein Glas Wasser bringen und schluckte eine übergroße Dosis Beruhigungsmittel. Schon seit langem war er von Brom, Veronal und anderen Drogen abhängig.³⁰⁰

.....

DER anarchistische Schriftsteller Theodor Plievier hat Ballins Ende in seinem dokumentarischen Roman „Der Kaiser ging, die Generäle blieben“ in folgende Worte gefasst: „Und von der gewaltigen Perspektive Ballins auf die Schlüsselstädte der fünf Meere, auf die Schifffahrtslinien seiner Gesellschaft, die wie ein Netz den Erdball umspannen, bleibt nichts weiter als ein letzter blinzelnder Blick auf das Wasserglas, das er gewissenhaft an seinen Platz zurückgestellt hat. Dann erlischt auch das in dem Glas gefangene Licht.“³⁰¹

.....

NOCH bei Bewusstsein und unter starken Schmerzen wurde Ballin von seinem Diener und einem eilig herbeigerufenen Arzt in die Privatklinik Wunsch am Mittelweg 144 geschleppt, wo ihm der Magen ausgepumpt wurde. Dennoch fiel er noch vor Mitternacht ins Koma und verstarb am 9. November 1918 um 13 Uhr 15 – ungefähr zur gleichen Stunde, als Philipp Scheidemann vom Balkon des Berliner Reichstages die Republik ausrief.

.....

DIE Frage, ob Ballin Selbstmord begangen

Todesbescheinigung.

Jahr 191 *8*

Nr. des Sterberegisters *267*

Eingetragen beim Standesamt Nr. *3*

1. Vor- und Zuname: (Bei Kindern ohne Namen, Name des Vaters, ev. bei unehelichen Name der Mutter.)	<i>Albert Ballin</i>
2. Datum der Geburt: (Bei totgeborenen Kindern das Alter der Frucht.)	Jahr <i>1857</i> Monat <i>August</i> Tag <i>15.</i>
3. Geschlecht:	<i>männlich</i>
4. Stand, Geschäft:	<i>Gen. Dirck. d. Hamb. Amerika-L. ms.</i>
5. Wohnung, Straße, Nr. (eventl. Angabe des Stock- werkes, Hofes od. Kellers.)	<i>Feldmannstrasse 58.</i>
6. Ort des Todes:	<i>Piratenklinik Wandsb. Mittelweg 144.</i>
7. Tag u. Stunde des Todes:	<i>9. November 1918 1 1/2 Uhr Mittg.</i>
8. Krankheit:	<i>Morbidität aus Magenzufuhr 1918</i>

Daß ich Obengenannte seit *7 Jahren*
ärztlich behandelt, die Leiche geesehen und untersucht und an ihr Zeichen
der eingetretenen Verwesung und keine Spur einer unnatürlichen Ver-
anlassung des Todes gefunden habe, bescheinige ich

Hamburg, den *9 Nov* 191*8*.

Mohr

Arzt

JH

61

B. 14.



Grabstätte Albert Ballins auf dem Ohlsdorfer Friedhof

hat oder nicht, ist vielfach diskutiert worden. Eine Obduktion der Leiche fand nicht statt und die Umstände seines Todes wurden „absichtsvoll hinter Nebelschwaden verschleiert“.³⁰² Manche Zeitgenossen bezweifelten einen Suizid Ballins, viele andere wiederum zeigten sich hierüber nur wenig verwundert.³⁰³ Eduard Rosenbaum, einer der letzten Menschen, mit denen Ballin vor seinem Tod sprach, kommt zu folgender Einschätzung, für die einiges spricht: „(...) he took more than the normal dose of his sleeping tablets because he was undecided whether he wanted a long or an eternal sleep.“³⁰⁴

BALLINS Begräbnis fand am 13. November auf dem Ohlsdorfer Friedhof statt. Am Vorabend entwarf Max Warburg einen Nachruf, der in der Biographie von Peter Franz Stubmann wiedergegeben ist: „Albert Ballin war eine Kraftnatur. Kraftvoll war in ihm der Wille, und kraftvoll und groß sein durchdringender Verstand, und warm und stark schlug das Herz. Ein genialer Kaufmann, begabt mit einer nahezu seherischen Kraft und großer Phantasie. Er war mehr

Künstler als Rechner, mehr Maler als Zeichner. Die Fülle von Eigenschaften, die ihm auf den Lebensweg mitgegeben waren, erzeugte in ihm auch viele Konflikte, die er ehrlich durchkämpfte. (...)

DIE Zeiten des wirtschaftlichen Aufschwungs der letzten dreißig Jahre kann man sich in Deutschland ohne Albert Ballin nicht vorstellen. Unter den vielen Helfern, die uns beim Wiederaufbau des Deutschen Reiches fehlen werden, und auf die wir stark rechneten und rechnen durften, steht sein Name an erster Stelle!³⁰⁵

SPÄTER wurde ein schlichter Findling auf der Grabstätte Ballins errichtet. Der Stein trägt keine Inschrift, nur den Namen Albert Ballin.

MIT dem Tod ihres Mannes hörte für Marianne Ballin das Leid nicht auf. Denn wenige Wochen später, am 7. Dezember 1918, fiel ihre erst 26-jährige Tochter Irmgard der Spanischen Grippe zum Opfer. Sie hinterließ drei kleine Kinder.

-
- 204 Zitiert nach: Ullmann, *Kaiserreich*, S. 227.
- 205 Zitiert nach: Huldermann, *Ballin*, S. 324.
- 206 Ritter, *Kaiser*, S. 142.
- 207 Pulzer, *Beteiligung*, S. 223.
- 208 *StA Hbg.*, 622-0162 *Familie Merck*, II 8, *Konv 2b: Meine Erinnerungen an die Hamburg-Amerika Linie und an Albert Ballin 1896–1919 von Johannes Theodor Merck* [Manuskriptreinschrift 1920–1921], S. 154; das zweite Zitat bei: Pinette, *Ballin*, S. 36. – Pinettes Dissertation aus dem Jahr 1938 ist mit Vorbehalten zu lesen, das Urteil Eduard Rosenbaums (*Ballin*, S. 272) ist hier vollkommen zutreffend: „The book is not outright anti-Semitic, but it is written, to use Shakespeare’s term ‚with a vulgar heart‘.“ (*King Henry IV, Part II, Act I*).
- 209 *Wiborg*, *Ballin*, S. 86; ähnlich auch *Straub*, *Ballin*, S. 214; *Ahrens*; *Hauschild-Thiessen*, *Reeder*, S. 54; *Cecil*, *Ballin*, S. 93 ff., S. 147 ff.
- 210 So z. B. die Aufzeichnung *Ballins* vom 15. Juli 1909 über sein Gespräch mit Sir Ernest Cassel: *Lepsius*; *Mendelssohn Bartholdy*; *Thimme*, *Politik* 28, S. 207.
- 211 *Paul Graf Wolff Metternich an Bernhard von Bülow*, 27. November 1908, abgedruckt in: *ebd.*, S. 19.
- 212 *Straub*, *Ballin*, S. 191.
- 213 *Hildebrand*, *Reich*, S. 308 f.
- 214 *Deutsche Dokumente*, S. 82 f.
- 215 *Singer*, *Tod*, S. 11.
- 216 *Huldermann*, *Ballin*, S. 301.
- 217 *Warburg*, *Aufzeichnungen*, S. 28.
- 218 *Churchill*, *Weltkrise*, S. 144 f.
- 219 *Hamburgischer Correspondent* Nr. 380 (29. Juli 1914).
- 220 *Cecil*, *Ballin*, S. 182.
- 221 *Fürstenberg*, *Fürstenberg*, S. 554. Ähnlich auch *Heckscher*, *Ballin und Aagaard*, *Life*, S. 21.
- 222 *Cecil*, *Ballin*, S. 187 ff.
- 223 *Ebd.*, S. 202.
- 224 Zitiert nach: *Wolff*, *Marsch*, S. 275.
- 225 *Wulf*, *Schwerindustrie*, S. 2 f.
- 226 *Ebd.*, S. 7.
- 227 *Feldman*, *Stinnes*, S. 425.
- 228 Beide Zitate stammen aus einem Brief *Albert Ballins* an *Hugo Stinnes* vom 14. Januar 1918 (*ebd.*, S. 472).
- 229 *Albert Ballin* an *Hugo Stinnes*, 22. März 1916: *StA Hbg.*, 621-195 *Firma HAPAG-Reederei*, 659, Bl. 153 f.; *Hugo Stinnes* an *Albert Ballin*, 22. März 1916: *ebd.*, Bl. 156.

- 230 Feldman, Stinnes, S. 425f.
- 231 Albert Ballin an Max Schinckel, 27. Oktober 1915: StA Hbg., 621-195 Firma HAPAG-Reederei, 659, Bl. 31.
- 232 Straub, Ballin, S. 238.
- 233 Feldman, Stinnes, S. 989; Detlefsen, Stinnes, S. 30.
- 234 Albert Ballin an Max Schinckel, 15. Februar 1916: Wulf, Schwerindustrie, S. 7f.
- 235 Ebd., S. 7, 10.
- 236 Feldman, Stinnes, S. 679.
- 237 Detlefsen, Stinnes, S. 38.
- 238 Lewinsohn, Ballin, S. 698.
- 239 Wolff, Marsch, S. 276.
- 240 Albert Ballin an Georg Alexander von Müller, 10. Mai 1916: Görlitz, Kaiser, S. 176f.
- 241 Vgl. Wehler, Kaiserreich, S. 213: „Der Sturz Bethmann Hollwegs signalisierte, dass sich die OHL-Diktatur, wenn doch nicht zielstrebig etabliert, so doch faktisch in einigen Gebieten herausgebildet hatte.“ Ullrich, Großmacht, S. 529 vertritt hingegen die Ansicht, dass „trotz der Machtfülle der OHL nicht von einer Militärdiktatur geredet werden (kann).“
- 242 Hildebrand, Reich, S. 342.
- 243 Vgl. den Tagebucheintrag Theodor Wolff, 12. Juli 1917: „Ballin will morgen zu Bethmann gehen u. ihm raten, zu demissionieren.“ (Sösemann, Tagebücher 1, S. 514).
- 244 Vgl. den Tagebucheintrag Theodor Wolff, 31. Januar 1916 (ebd., S. 343).
- 245 Straub, Ballin, S. 249.
- 246 Albert Ballin an Hugo Stinnes, 23. Juni 1918: StA Hbg., 621-195 Firma HAPAG-Reederei, 1472, Bl. 207.
- 247 Arndt von Holtzendorff an Albert Ballin, 16. April 1915: ebd., 1580, Band 23.
- 248 Die Unterlagen befinden sich im Staatsarchiv Hamburg (Signatur 1580: Korrespondenzen, Berichte und Aktennotizen aus der Tätigkeit des Berliner Residenten der Hapag, Arndt von Holtzendorff). Es handelt sich um insgesamt 35 Bände, die den Zeitraum von 1914 bis 1924 umfassen, also auch die Jahre nach Ballins Tod. – Ein Teil der Berichte wurde 1942 vom „Reichsinstitut für die Geschichte des Neuen Deutschland“ ausgeliehen, einer pseudowissenschaftlichen Einrichtung im Dienst der NS-Propaganda, die zum Zentrum der antisemitischen deutschen Geschichtsschreibung wurde, und kam erst 1991 nach einem verschlungenen Weg vom Bundesarchiv Berlin als Depositum in das Staatsarchiv.
- 249 Cecil, Ballin, S. 215ff.
- 250 Bericht Nr. 110 vom 31. Januar 1915: StA Hbg., 621-195 Firma HAPAG-Reederei, 1580, Band 23.
- 251 Straub, Ballin, S. 216f., 240f.
- 252 Jäckh, Pflug, S. 189f.
- 253 Notiz vom 30. März 1915: StA Hbg., 621-195 Firma HAPAG-Reederei, 1580, Band 23.
- 254 Cecil, Ballin, S. 224f., 229.
- 255 Albert Ballin an Hugo Stinnes, 6. September 1917: StA Hbg., 621-195 Firma HAPAG-Reederei, 1472, Bl. 63f.; Nipperdey, Geschichte, S. 603.
- 256 Frankfurter Zeitung Nr. 5 (5. Januar 1915).
- 257 Tagebucheintrag Theodor Wolff, 19. Februar 1915 (Sösemann, Tagebücher 1, S. 168).
- 258 Schinckel, Lebenserinnerungen, S. 268.
- 259 Vgl. Rohrmann, Schinckel, S. 205.
- 260 Die Ansprache wurde in der „Sächsischen Industrie“ 3/4 (1915/16) veröffentlicht, hier S. 22f.
- 261 Fischer, Griff, S. 219ff.
- 262 Tagebucheintrag Theodor Wolff, 9. Februar 1915 (Sösemann, Tagebücher 1, S. 163).
- 263 Fischer, Griff, S. 222.
- 264 Cecil, Ballin, S. 226.
- 265 Tagebucheintrag Theodor Wolff, 3. Dezember 1914 (Sösemann, Tagebücher 1, S. 128).
- 266 Albert Ballin an Theodor Wolff, 13. Juli 1915: ders., Tagebücher 2, S. 800.
- 267 Cecil, Ballin, S. 226.

- 268 Zitiert nach: Sösemann, *Tagebücher 1*, S. 253.
- 269 Wolff, Marsch, S. 268 ff.; Albert Ballin an Theodor Wolff, 16. Juli 1915: Sösemann, *Tagebücher 2*, S. 892; *Tagebucheintrag Theodor Wolff*, 18. Juli 1915 (ders., *Tagebücher 1*, S. 257 ff.).
- 270 Albert Ballin an Hugo Stinnes, 6. September 1917: StA Hbg., 621-195 Firma HAPAG-Reederei, 1472, Bl. 73. Vgl. auch Cecil, Ballin, S. 234, der darauf hinweist, dass Ballin von November 1914 bis Ende 1917 an Verhandlungen beteiligt gewesen sei, die das Ziel verfolgten, Russland aus der Entente herauszusprengen.
- 271 Albert Ballin an Hugo Stinnes, 13. Dezember 1917: StA Hbg., 621-195 Firma HAPAG-Reederei, 1472, Bl. 126.
- 272 Hildebrand, Reich, S. 370.
- 273 Albert Ballin an Heinz Bielfeld, 25. Oktober 1914: *Privatarchiv Heinz Hueber*.
- 274 Cecil, Ballin, S. 233, 253 f.
- 275 Ebd., S. 255.
- 276 Albert Ballin an Max Schinckel, 17. Februar 1916: StA Hbg., 621-195 Firma HAPAG-Reederei, 659, Bl. 88.
- 277 Cecil, Ballin, S. 261 ff..
- 278 *Tagebucheinträge Georg Alexander von Müller*, 13. April und 2. Mai 1917 (Görlitz, Kaiser, S. 274, 282).
- 279 Albert Ballin an Paul Graf Wolff Metternich, 27. August 1917: Vietsch, *Unvernunft*, S. 73.
- 280 Ritter, Kaiser, S. 156.
- 281 Albert Ballin an Hugo Stinnes, 2. Februar 1917: StA Hbg., 621-195 Firma HAPAG-Reederei, 1472, Bl. 17.
- 282 So Michael Salewski (Frank Bauer, *Tagungsbericht Der Erste Weltkrieg – Epochenjahr 1917*. 18. 6. 2007 – 20. 6. 2007, *Herrsching am Ammersee*, in: *H-Soz-u-Kult*, 23. 7. 2007, http://hsozkult.geschichte.hu-berlin.de/tagungsberichte/id_1639).
- 283 Cecil, Ballin, S. 278.
- 284 Hildebrand, Reich, S. 373; Kolb, Frieden, S. 27.
- 285 Albert Ballin an Heinz Bielfeld, 31. Juli 1918: *Privatarchiv Heinz Hueber*.
- 286 Kolb, Frieden, S. 18.
- 287 Hildebrand, Reich, S. 376.
- 288 Zitiert nach: Kolb, Frieden, S. 27.
- 289 Albert Ballin an Paul Graf Wolff Metternich, 25. Oktober 1918: Vietsch, *Unvernunft*, S. 138 f.
- 290 Die Aufzeichnung Ballins über seine Unterredung mit dem Kaiser ist abgedruckt bei Huldermann, Ballin, S. 375 f.; zu den übrigen Quellen vgl. Machtan, *Abdankung*, S. 148, 370.
- 291 Hutten-Czapski, *Jahre*, S. 502 f.
- 292 Fischer, Griff, S. 554.
- 293 *Aufzeichnung Ballins für das Gespräch mit Wilhelm II. am 4. September 1918*: Stubmann, Feld, S. 226 f.
- 294 Warburg, *Zeiten*, S. 53.
- 295 Wolff, Marsch, S. 280.
- 296 Zitiert nach Rosenbaum, Ballin, S. 298.
- 297 Wiborg, Ballin, S. 126 ff.; Cecil, Ballin, S. 287 f. und Rosenbaum, Ballin, S. 298.
- 298 Stubmann, Feld, S. 262 f.
- 299 StA Hbg., 622-0162 Familie Merck, II 8, Konv 5: *Nachtrag zu meinen Erinnerungen*.
- 300 Cecil, Ballin., S. 213; Wiborg, Ballin, S. 87.
- 301 Plievier, Kaiser, S. 233 f.
- 302 Straub, Ballin, S. 258.
- 303 Hierzu gehören Theodor Wolff (Marsch, S. 280), Max von Schinckel (*Lebenserinnerungen*, S. 269), Friedrich von der Ropp (Gestern, S. 100, 131) und Ernst Jäckh (Pflug, S. 191). Max Warburg (*Aufzeichnungen*, S. 69), Peter Franz Stubmann (*Stunden*, S. 17) und Bernhard von Bülow (*Denkwürdigkeiten 3*, S. 284) bestreiten hingegen, dass Ballin Selbstmord begangen habe.
- 304 Rosenbaum, Ballin, S. 299.
- 305 *Erinnerungsworte an Albert Ballin*: Stubmann, Feld, S. 124 ff.
-

EPILOG

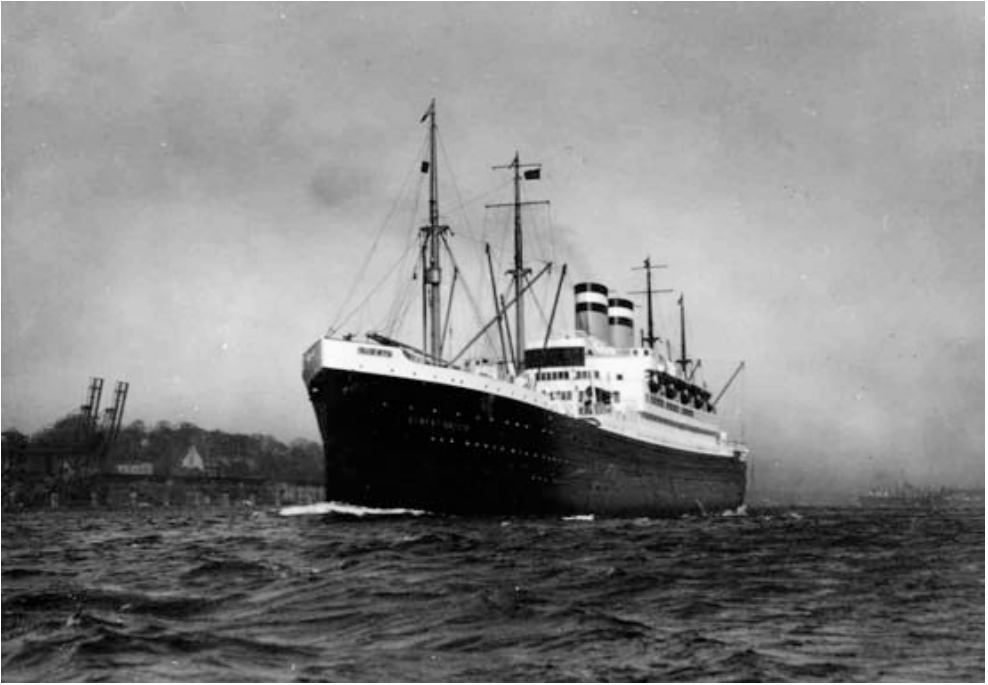
SCHON zu seinen Lebzeiten übte die Biographie Albert Ballins eine besondere Faszination aus. Bereits 1907, anlässlich des 60-jährigen Jubiläums der Hapag und des 50. Geburtstags von Ballin, erschien das Werk „Ballin. Ein königlicher Kaufmann“, verfasst von Adolf Goetz. Die Autoren der nächsten Ballin-Biographien, Bernhard Huldermann und Peter Franz Stubmann, hatten beide engen Kontakt zu Ballin gehabt und entwarfen in ihren 1922 bzw. 1926 veröffentlichten Werken ein von Verehrung getragenes Bild, das allerdings bei anderen Zeitgenossen, die ihn ebenfalls persönlich gekannt hatten, auf Ablehnung stieß.

BESONDERS vehement wurde das Werk Huldermanns von Johannes Merck angegriffen. Dieser verschont – gelinde gesagt – in seinen „Erinnerungen“ Ballin nicht mit Kritik und greift dabei immer wieder auf antisemitische Stereotype zurück, die (auch) im Hamburger Bürgertum der 1920er Jahre weit verbreitet waren. Um zwei „Bemerkungen“ zu zitieren: „Aber er war Jude, Geschäft war immer bei ihm die Hauptsache, deutsche Belange waren ihm im Grunde nebensächlich.“ „Ein großer Charakterfehler Ballins, vielleicht ein Rassenfehler, also etwas rein Jüdisches, und deshalb bis zu einem gewissen Grade bei ihm entschuldbar, war sein absoluter Mangel an Objektivität.“³⁰⁶

Theodor Wolff kommentierte solche Sichtweisen folgendermaßen: „Ballin war nicht nur Jude, er war ‚anglophil‘, also selbstverständlich so etwas wie ein Anwalt englischer Wünsche, und das war noch schlimmer als die kaum anzuzweifelnde Tatsache, daß keiner seiner Urväter auf den Bärenfellen im germanischen Walde lag.“³⁰⁷

AUCH Werner Sombart, einer der bekanntesten Nationalökonomien seiner Zeit, beschäftigte sich mit Ballin. In seinem 1911 erschienenen Werk „Die Juden und das Wirtschaftsleben“ heißt es: „Der Unternehmer alten Stils trug noch ein branchenhaftes Gepräge, der neue Unternehmertyp ist gänzlich farblos. Wir können uns nicht vorstellen, dass Alfred Krupp anderes als Gussstahl, Borsig anderes als Maschinen, Werner von Siemens anderes als Elektrizitätsgüter herstellten oder dass H. H. Meier etwas anderem als dem Norddeutschen Lloyd vorstand. Wenn Rathenau, Deutsch, Berliner, Arnold, Friedländer, Ballin morgen ihre Stellungen untereinander vertauschten, würde vermutlich ihre Leistungsfähigkeit nicht sehr beträchtlich verringert werden. Weil sie alle Händler sind, ist ihr zufälliges Tätigkeitsgebiet gleichgültig.“³⁰⁸

SOMBART vertrat die Auffassung, die europäischen Juden hätten bei der Entwicklung



„Albert Ballin“ nannte die Hapag nach dem Ersten Weltkrieg ihr erstes großes Passagierschiff, das 1923 in Dienst gestellt wurde

des modernen Kapitalismus eine zentrale Rolle gespielt. Durch ihre Existenz als Wandervolk hätten sie nie eine Bindung zum Boden, dafür aber umso intensiver zum abstrakten Wert des Geldes entwickelt und sich damit eine Befähigung zum Kapitalismus angeeignet, wie sie niemals ein sesshaftes Volk hätte entwickeln können.³⁰⁹ Sombart – der später Sympathien für den Nationalsozialismus bekundete, sich aber 1938 von dessen Rassentheorien distanzierte – griff auf das Stereotyp des „ewig handelnden Juden“ zurück und schlug mit seinem Werk die Brücke zu einem explizit antisemitischen Antikapitalismus.

.....
DAMIT war der Weg vorgezeichnet für antisemitische Hetze, wie sie im bereits

erwähnten „Semi-Kürschner“ zu finden ist: „Seine Lobredner – denn wahre Freunde hatte der angeblich beste Freund Wilhelms außer diesem Hohenzoller nirgends – verglichen ihn mit Cecil Rhodes und Rockefeller, seine Feinde – und deren hatte er am Elbestrand eine Legion – nannten ihn den Jud Süß von Potsdam.“³¹⁰ Auch in dem 1938 erschienenen Werk von Kaspar Pinette „Albert Ballin und die deutsche Politik“, das die von den Nationalsozialisten verbotenen Biographien von Huldermann und Stubmann ersetzte, wird Ballin mit Jud Süß verglichen.³¹¹

.....
HATTE die Hapag während der Weimarer Republik das Andenken an Albert Ballin dadurch zum Ausdruck gebracht, dass sie ihr erstes Flaggschiff nach dem Krieg auf seinen

Namen taufte, so wurde in den Jahren nach 1933 die Erinnerung an ihn sukzessive ausgelöscht: Im Oktober 1935 wurde die „Albert Ballin“, welche zuletzt unter Hakenkreuzflagge gefahren war, stillschweigend in „Hansa“ umgetauft, nachdem sich ein NS-Amtsträger bereits ein Jahr zuvor über den Namen des Schiffes beschwert hatte.³¹² Hatte die Hapag bei der Umbenennung noch lange gezögert, so brachte es das einst von Ballin gegründete „Literarische Büro“ dann 1937 allerdings tatsächlich fertig, in der Jubiläumsschrift „Die Hamburg-Amerika Linie. Gestern und heute – innen und außen“, die zum 90-jährigen Jubiläum der Reederei erschien, den Namen Albert Ballin kein einziges Mal zu erwähnen. Dafür wurde vom Hakenkreuzbanner „als leuchtendem Symbol wiedererrungener nationaler Kraft und neuerstandener Volksgemeinschaft“ geredet.³¹³ Dies zur Kenntnis nehmen zu müssen ist Marianne Ballin, die 1936 starb, zum Glück erspart geblieben. Zumindest der ehemalige Kaiser im Exil hatte sich des Generaldirektors erinnert und Marianne Ballin zu ihrem 80. Geburtstag am 16. Dezember 1934 geschrieben: „Ich werde diesem Mir treu ergebenen Manne stets ein ehrendes Andenken bewahren.“³¹⁴

AUCH wenn es Albert Ballin, so zumindest der Journalist Wolf Schneider, nie gelungen ist, „anders als Werner von Siemens oder Alfred Krupp (...) sich im deutschen Gemüt zu verankern“,³¹⁵ so muss man doch festhalten, dass nach 1945 zahlreiche Bemühungen unternommen wurden, der von den Nationalsozialisten betriebenen Verdrängung seiner Person aus dem öffentlichen Gedächtnis entgegen zu wirken.

AN erster Stelle ist die Umbenennung des

bisherigen Alsterdamms in Ballindamm im Jahr 1947 zu nennen. Zehn Jahre später – zu Ballins 100. Geburtstag, an dem der Senat einen Kranz an seinem Grab niederlegen ließ – brachte die Deutsche Bundespost eine Sondermarke heraus. Seit 1989 wird an Albert Ballin auch im Hamburger Rathaus erinnert. Sein Porträt wurde als 65. Relief-Medaillon berühmter Hamburger Bürger in der Diele des Hauses angebracht. Bürgermeister Ingo von Münch würdigte ihn bei diesem Anlass als den bedeutendsten Mann der Hamburger Schifffahrtsgeschichte.³¹⁶

WURDE während der NS-Zeit der Ballinkai auf Steinwerder, eine Ehrung des Senats zum 25-jährigen Hapag-Jubiläum Ballins, in Europa-Kai und das in den Jahren 1922/24 von Hans und Oskar Gerson errichtete Ballin-Haus in Meßberghof umbenannt,³¹⁷ so sind diese Bezeichnungen seit einigen Jahren wieder in das öffentliche Bewusstsein der Hamburger zurückgekehrt: Als sich



Briefmarke der Bundespost aus dem Jahr 1957

1997 der Gründungstag der Hapag zum 150. Mal jährte, wurde das im Zweiten Weltkrieg weitgehend unbeschädigt gebliebene Hamburger Verwaltungsgebäude der inzwischen mit dem Norddeutschen Lloyd zur Hapag-Lloyd AG fusionierten Reederei offiziell auf den Namen Ballin-Haus getauft. Und vier Jahre später erhielten die modernen Kaianlagen des Container Terminals Altenwerder den Namen Ballinkai.

2007 wurde in Hamburg-Veddel die Ausstellung „BallinStadt – Auswandererwelt Hamburg“ eröffnet. In ihr wird die Rolle herausgestellt, die Hamburg in der Migrati-

onsgeschichte des 19. und 20. Jahrhunderts gespielt hat. Die Ausstellung rekonstruiert an originaler Stelle drei ursprüngliche Wohn- und Schlafpavillons der Auswandererstadt, die auf Initiative Ballins errichtet und 1901 eröffnet wurde.

.....
SCHLIESSLICH – und damit soll diese Biographie enden – bündelte 2008 ein Hamburger Konsortium sein Engagement in einer Kommanditgesellschaft namens „Hamburgische Seefahrtsbeteiligung ‚Albert Ballin‘“ und konnte auf diese Weise erreichen, dass Hapag-Lloyd als eigenständige Reederei mit Sitz in Hamburg erhalten bleibt.

.....
306 *StA Hbg., 622-0162 Familie Merck, II 8, Konv 2b: Meine Erinnerungen an die Hamburg-Amerika Linie und an Albert Ballin 1896–1919 von Johannes Theodor Merck [Manuskriptreinschrift 1920–1921], S. 154, 191. – Merck ergänzte seine Aufzeichnungen nach der Reinschrift immer wieder mit zusätzlichen Bemerkungen und Material.*

307 *Wolff; Marsch, S. 248.*

308 *Sombart, Juden, S. 133f.*

309 *Schmoll, Naturschutz, S. 176.*

310 *Art. Ballin, Albert, S. 376.*

311 *Pinette, Ballin, S. 10.*

312 *Die Beschwerde ist abgedruckt bei Wiborg, Feld, S. 290.*

313 *Hamburg-Amerika Linie, S. 3.*

314 *Zitiert nach Hauschildt-Thiessen, Wilhelm II., S. 272.*

315 *Schneider, Ballin, S. 92.*

316 *Hamburger Abendblatt Nr. 208 (1. Dezember 1989).*

317 *Ahrens; Hauschild-Thiessen, Reeder, S. 66.*
.....

ANHÄNGE

STAMMTAFEL (AUSZUG)

Samuel Joel (Joseph) Ballin (1804–1874) ⚭ 1841 in zweiter Ehe mit Amalia Meyer (geb. 1825)
9 Kinder (außerdem 4 Kinder aus Ballins erster Ehe), darunter

Albert Ballin (1857–1918) ⚭ 1883 Marianne Joachime Julie Rauert (1859–1936)
1893 Adoption von Emma Auguste Anna Kirchheim, die den Namen Irmgard bekommt

Irmgard Ballin (1892–1918) ⚭ 1910 Heinz Peter Karl Alexander Bielfeld (1886–1949)
3 Kinder

Albert Heinz Herbert
 Bielfeld (1911–1937)

Harald Peter Bielfeld
 (1913–1944)

Ursula Marianne Margarete
 Luise Bielfeld (1915–1984)
 ⚭ 1945 Oscar Hueber
 (1910–2001)
2 Kinder

Heinz Peter Blasius Hueber
 (geb. 1947)

Harald Nepomuk Hueber
 (geb. 1948)

ALBERT BALLIN UND DIE HAPAG

- 1875 Ballin erhält Prokura bei der Auswanderer-Agentur Morris & Co.
- 1879 Ballin wird Mitinhaber von Morris & Co.
- 1881 Ballin beginnt die Zusammenarbeit mit Edward Carr und dessen Reederei
- 1886 Die Carr-Linie verbindet sich mit Robert Miles Sloman & Co. zur Union-Linie
- 1886 Interessengemeinschaft zwischen der Union-Linie und der Hapag, die die Leitung des Passagedienstes für beide Linien übernimmt; Ballin wird Leiter der Passageabteilung
- 1888 Austritt Ballins bei Morris & Co., die Firma existiert noch bis 1907 im Handelsregister; Eintritt in den Vorstand der Hapag
- seit 1891 Ballin baut die Hapag von einer reinen Reederei zu einem Tourismus-Anbieter aus
- 1892 Die Union-Linie, die Hapag, der Norddeutsche Lloyd sowie die belgische Red Star Linie und die Niederländisch-Amerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft bilden den Nordatlantischen Dampferlinienverband: Die Linien vereinbaren Preise und eine Aufteilung des Zwischendeckverkehrs
- 1897 Die Hapag ist erstmals die größte Reederei der Welt
- 1898 Eröffnung des monatlichen Frachtdampferdienstes der Hapag nach Ostasien und Übernahme der Kingsin-Linie
- 1899 Ernennung Ballins zum Generaldirektor der Hapag
- 1900 Die Hapag erwirbt die in der Südamerikafahrt tätige de Freitas-Linie
- 1901 Betriebsgemeinschaft der Hapag mit der Hamburg Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft und der Deutschen Dampfschiffahrtsgesellschaft Kosmos
- 1901 Die Hapag beginnt, sich am internen Verkehr zwischen den ostasiatischen Häfen zu beteiligen
- 1902 Die Hapag und der Norddeutsche Lloyd schließen gemeinsam einen Vertrag mit dem amerikanischen Morgan-Trust (IMMC), der nach einem Monopol im Nordatlantikverkehr strebt
- 1905 Die Hapag übernimmt das Reisbüro von Carl Stangen und führt es als Reisebüro der Hamburg-Amerika Linie fort
- 1907/08 Die Woermann-Linie, die Hamburg-Bremer-Afrika-Linie, die Deutsche Ost-Afrika-Linie und die Hapag vereinbaren einen Gemeinschaftsdienst nach Afrika
- 1908 Gründung der Nordatlantik-Konferenz: Zehn Schiffahrtsgesellschaften und vier angeschlossene Linien einigen sich auf ein Abkommen, das u.a. den Zwischendeckverkehr von den nordeuropäischen und Atlantikhäfen nach Nordamerika regelt
- 1912 Auflösung des Vertrages mit der IMMC
- 1913 Die Hapag kündigt die Verträge der Nordatlantik-Konferenz
- 1915 Ballin beginnt, sich für ein Kriegsentschädigungsgesetz zugunsten der Schifffahrt einzusetzen

- 1916 Ballin entscheidet sich für eine Kooperation mit dem rheinischen Schwerindustriellen Hugo Stinnes
- 1917 Das „Gesetz über die Wiederherstellung der deutschen Handelsflotte“ tritt in Kraft
- 1917/18 Die Hapag engagiert sich zusammen mit Stinnes im rumänischen Erdölgeschäft; auf Initiative Ballins wird die Deutsche Werft AG ins Leben gerufen, eine Gemeinschaftsgründung der Hapag, der AEG und der GHH

QUELLEN, LITERATUR UND BILDNACHWEIS

Es gibt weder ein Familienarchiv Ballin noch einen schriftlichen Nachlass Albert Ballins; auch im Archiv der Hamburgischen Wissenschaftlichen Stiftung, das 1943/44 größtenteils vernichtet wurde, finden sich keine Quellen über Ballin. Im Bestandsverzeichnis zum Firmenarchiv der Hapag-Reederei im Staatsarchiv Hamburg wird darauf hingewiesen, dass wahrscheinlich der zu Lebzeiten Ballins als dessen Privatsekretär arbeitende Bernhard Huldermann einen Teil der Akten entfremdet hat. Huldermann konnte sich auf den Wunsch Ballins berufen, „seinen schriftlichen Nachlass zu ordnen und nach bestem Ermessen zu verwerten“ (Huldermann, Ballin, Vorwort). Vereinzelt tauchen im Antiquariatshandel immer wieder Bruchstücke der Ballin-Überlieferung auf. Ballin selbst hat nie ein Tagebuch geführt, und der größte Teil der Briefe des Kaisers an ihn wurde schon vor dem 9. November 1918 vernichtet.

.....
 Ungedrucktes Quellenmaterial zu Albert Ballin befindet sich im Politischen Archiv des Auswärtigen Amtes Berlin, in den Bundesarchiven Berlin, Freiburg und Koblenz, im Archiv der Hapag-Lloyd AG Hamburg und im Staatsarchiv Hamburg (zu beiden letzteren vgl. die entsprechenden Anmerkungen dieser Arbeit), ferner im The Warburg Institute Archive London sowie in The National Archives London und The National Archives Washington. Eine ausführliche (allerdings nicht mehr ganz aktuelle) Übersicht über die Archivbestände befindet sich bei Cecil, Ballin, S. 301-305; außerdem gibt es hierzu Hinweise bei Ahrens; Hauschild-Thiessen, Reeder, S. 68.

.....
 AARGAARD, BJARNE: The life of Albert Ballin, London [ca. 1925]

AHRENS, GERHARD; HAUSCHILD-THIESSEN, RENATE: Die Reeder: Laeisz, Ballin, Hamburg 1989 (Hamburgische Lebensbilder in Darstellungen und Selbstzeugnissen; 2)

ART. BALLIN, ALBERT, in: Ekkehard, Erich: Siggilla veri [Siegel der Wahrheit, JG] (Ph. Stauff's Semi-Kürschner). Lexikon der Juden, -Genossen und -Gegner aller Zeiten und Zonen, insbesondere Deutschlands, der Lehren, Gebräuche, Kunstgriffe und Statistiken der Juden sowie ihrer Gaunersprachen, Trugnamen, Geheimbünde, Band 1, Erfurt 1929, S. 369-378

BALLIN, GERHARD: Die Familie des Hamburger Reeders Albert Ballin und ihre Herkunft, in: Norddeutsche Familienkunde 26, 3 (1977), S. 65-69

BENJA, GÜNTER: Zum 150. Geburtstag Albert Ballins, in: Schiff & Zeit/Panorama maritim 65 (2007), S. 13-15

BERGHAHN, VÖLKER R.: Der Tirpitz-Plan. Genesis und Verfall einer innenpolitischen Krisenstrategie unter Wilhelm II., Düsseldorf 1971 (Geschichtliche Studien zu Politik und Gesellschaft; 1)

BLAICH, FRITZ: Kartell- und Monopolpolitik im kaiserlichen Deutschland. Das Problem der Marktmacht im deutschen Reichstag zwischen 1879 und 1914, Düsseldorf 1973 (Beiträge zur Geschichte des Parlamentarismus und der politischen Parteien; 50)

BÖHLKE-ITZEN, JANNTJE: Kolonialschuld und Entschädigung. Der deutsche Völkermord an den Herero 1904-1907, Frankfurt am Main 2004 (Perspektiven Südliches Afrika; 2)

BRACKER, JÖRGEN: Dampfer Imperator. Das riesige Friedensschiff, in: Plagemann, Volker (Hg.): Industriekultur in Hamburg. Des Deutschen Reiches Tor zur Welt, München 1984, S. 64-68

BUCHWALD, WOLFGANG: Das Dorf Hamfelde im Lauenburgischen, Schwarzenbek 2001

BÜHLER, ANDREAS HEINRICH: Der Namaaufstand gegen die deutsche Kolonialherrschaft in Namibia von 1904–1913, Frankfurt am Main, London 2003 (Wissenschaftliche Reihe Informationsstelle Südliches Afrika; 27)

BÜLOW, BERNHARD VON: Denkwürdigkeiten. Band 1: Vom Staatssekretariat bis zur Marokko-Krise, Berlin 1930

DERS.: Denkwürdigkeiten. Band 3: Weltkrieg und Zusammenbruch, Berlin 1931

CECIL, LAMAR: Albert Ballin. Wirtschaft und Politik im deutschen Kaiserreich 1888–1918, Hamburg 1969

DERS.: Wilhelm II. und die Juden, in: Mosse, Werner E. (Hg.): Juden im Wilhelminischen Deutschland 1890–1914, Tübingen 1976 (Schriftenreihe wissenschaftlicher Abhandlungen des Leo Baeck Institut; 33), S. 313–347

CHURCHILL, WINSTON S.: Weltkrisis. Band 1: 1911–1914, Leipzig 1924

COHEN, PAUL A.: History in three keys. The Boxers as event, experience and myth, New York 1997

DETLEFSEN, GERT U.: Die Stinnes Reedereien. Eine Darstellung der Schifffahrtsinteressen des Großindustriellen Hugo Stinnes, seiner Nachfahren Hugo jr., Otto und Matthias Stinnes sowie ihrer Reedereien, Bad Segeberg, Cuxhaven 1998

DIE DEUTSCHEN DOKUMENTE ZUM KRIEGSAUSBRUCH 1914. Herausgegeben im Auftrage des Auswärtigen Amtes. Erster Band: Vom Attentat in Sarajevo bis zum Eintreffen der serbischen Antwortnote in Berlin nebst einigen Dokumenten aus den vorhergehenden Wochen, Berlin ²1922

DRECHSLER, HORST: Aufstände in Südwestafrika. Der Kampf der Herero und Nama 1904 bis 1907 gegen die deutsche Kolonialherrschaft, Berlin 1984

ENGELMANN, BERNT: Albert Ballin, in: Ders.; Kruse, Sabine (Hg.): „Mein Vater war portugiesischer Jude ...“. Die sefardische Einwanderung nach Norddeutschland um 1600 und ihre Auswirkungen auf unsere Kultur, Göttingen 1992, S. 201–206

EPKENHANS, MICHAEL (Hg.): Albert Hopman. Das ereignisreiche Leben eines „Wilhelminers“. Tagebücher, Briefe und Aufzeichnungen 1901 bis 1920, München 2004 (Beiträge zur Militärgeschichte; 62)

FELDMAN, GERALD D.: Hugo Stinnes. Biographie eines Industriellen 1870–1924, München 1998

FISCHER, FRITZ: Griff nach der Weltmacht. Die

Kriegszielpolitik des kaiserlichen Deutschland 1914/1918, Düsseldorf 1967 (Sonderausgabe)

FRANKFURTER ZEITUNG UND HANDELSBLATT Nr. 5 (5. Januar 1915): Das nasse Dreieck

FÜRSTENBERG, HANS (Hg.): Carl Fürstenberg. Die Lebensgeschichte eines deutschen Bankiers: 1870–1914, Berlin 1931

GERHARDT, JOHANNES: Sophie Christine und Carl Heinrich Laeisz. Eine biographische Annäherung an die Zeiten und Themen ihres Lebens, Hamburg 2007 (Mäzene für Wissenschaft; 2)

GOETZ, ADOLF: Ballin. Ein königlicher Kaufmann, Berlin, Leipzig 1907

GÖRLITZ, WALTER (Hg.): Regierte der Kaiser? Kriegstagebücher, Aufzeichnungen und Briefe des Chefs des Marine-Kabinetts Admiral Georg Alexander von Müller 1914–1918, Göttingen, Berlin, Frankfurt am Main 1959

GROPPE, HANS-HERMANN: Hamburg als Auswandererhafen, in: Ders.; Wöst Ursula (Hg.): Über Hamburg in die Welt. Von den Auswandererhallen zur BallinStadt, Hamburg 2007, S. 12–27

GROPPE, HANS-HERMANN: Modellstadt Auswandererhallen – „Eine Stadt für sich“, in: Ders.; Wöst Ursula (Hg.): Über Hamburg in die Welt. Von den Auswandererhallen zur BallinStadt, Hamburg 2007, S. 34–49

GUTTMANN, BERNHARD: Schattenriß einer Generation 1888–1919, Stuttgart 1950

HAMANN, JOHANN; HAMANN, HEINRICH: Traumreisen – Kreuzfahrt – „Excursionen“ von Hamburg in die Welt in den Jahren 1891–1914. Mit Texten von Susanne Wiborg, Hamburg 1995

HAMBURG-AMERIKA LINIE: Die Hamburg-Amerika Linie. Gestern und heute – innen und außen, Hamburg 1937

HAMBURGER ABENDBLATT Nr. 280 (1. Dezember 1989): Späte Ehrung für Carl von Ossietzky und Albert Ballin

HAMBURGER ECHO Nr. 242 (14. Oktober 1904): Bade bei Ballin

HAMBURGER FREMDENBLATT Nr. 17 (21. Januar 1891): Passagier-Liste des Doppelschrauben-Schnelldampfers „Auguste Victoria“; Nr. 114 (23. Juni 1910): Der Kaiser in Hamburg; Nr. 120 (24. Mai 1912): Der Stapellauf

HAMBURGER NEUESTE NACHRICHTEN Nr. 49 (28. Februar 1900): Kriegsflotte und Welthandel; Nr. 144 (23. Juni 1910): Der Kaiser in Hamburg

- HAMBURGISCHER CORRESPONDENT Nr. 9 (6. Januar 1900): Die Flottenvorlage vom Standpunkt der Handelsinteressen Deutschlands; Nr. 260 (23. Mai 1912): Der Stapellauf des Riesendampfers „Imperator“; Nr. 380 (29. Juli 1914): Generaldirektor Ballin über die politische Lage
- HAPAG-LLOYD-AKTIENGESELLSCHAFT: Das Ballin-Haus, Hamburg 1998
- HAUSCHILD-THIESSEN, RENATE: Der Generaldirektor der Hapag 1899–1918, in: Plagemann, Volker (Hg.): Übersee. Seefahrt und Seemacht im deutschen Kaiserreich, München 1988, S. 244–245
- DIES.: Wilhelm II. im Exil, Cornelius Freiherr v. Berenberg-Gossler und andere Hamburger, in: Hamburgische Geschichts- und Heimatblätter 15,II (2009), S. 270–280
- HECKSCHER, SIEGFRIED: Albert Ballin, in: Roter Tag (3. Januar 1922)
- HERSCHEL, FRANK B.: Hapag. Entwicklung und Bedeutung der Hamburg-Amerika Linie, Charlottenburg 1912
- HILDEBRAND, KLAUS: Das vergangene Reich. Deutsche Außenpolitik von Bismarck bis Hitler 1871–1945, Darmstadt ²1996
- HIMER, KURT: 75 Jahre Hamburg-Amerika Linie. I. Teil: Adolph Godeffroy und seine Nachfolger, Hamburg 1922
- DERS.: Geschichte der Hamburg-Amerika Linie. 2. Teil: Albert Ballin, Hamburg 1927
- HULDERMANN, BERNHARD: Albert Ballin, Oldenburg, Berlin 1922
- HUTTEN-CZAPSKI, BOGDAN GRAF VON: Sechzig Jahre Politik und Gesellschaft. Zweiter Band, Berlin 1936
- IMPERATOR AUF SEE. Gedenkblätter an die erste Ausfahrt des Dampfers Imperator am 11. Juni 1913, hg. vom Literarischen Bureau der Hamburg-Amerika Linie, Hamburg 1913
- JÄCKH, ERNST: Der goldene Pflug. Lebensernte eines Weltbürgers, Stuttgart 1954
- JOCHMANN, WERNER: Handelsmetropole des Deutschen Reiches, in: Ders.; Loose, Hans-Dieter (Hg.): Hamburg. Geschichte der Stadt und ihrer Bewohner, Band 2: Vom Kaiserreich bis in die Gegenwart, Hamburg 1986, S. 15–129
- KLEIN, GOTTFRIED: Art. Ballin, Albert, in: Neue Deutsche Biographie, hg. von der Historischen Kommission der Bayerischen Akademie der Wissenschaften, Band I, Berlin 1953, S. 561–562
- KLEMM, DAVID: HAPAG-Verwaltungsgebäude, Ballindamm/Ferdinandstraße, 1900–1903, in: Hornbostel, Wilhelm; Klemm, David (Hg.): Martin Haller. Leben und Werk 1835–1925, Hamburg 1997 (Schriftenreihe des Hamburgischen Architekturarchivs), S. 160–161
- DERS.: Das Schifffahrtsplakat im Wandel der Zeiten, in: Matthes, Olaf; Prange, Carsten (Hg.): Hamburg und die Hapag. Seefahrt im Plakat, Hamburg 2000, S. 42–55
- KLUDAS, ARNOLD: Die Geschichte der Hapag-Schiffe. Band 2: 1901–1914, Bremen 2008
- KOLB, EBERHARD: Der Frieden von Versailles, München 2008 (Beck'sche Reihe; 2375)
- KÜHLMANN, RICHARD VON: Erinnerungen, Heidelberg 1948
- LEPSIUS, JOHANNES; MENDELSSOHN-BARTHOLDY, ALBRECHT; THIMME, FRIEDRICH (Hg.): Die große Politik der europäischen Kabinette 1871–1914. Band 24: Deutschland und die Westmächte, Berlin 1925
- DIES. (Hg.): Die große Politik der europäischen Kabinette 1871–1914. Band 28: England und die deutsche Flotte 1908–1911, Berlin ²1927
- DIES. (Hg.): Die große Politik der europäischen Kabinette 1871–1914. Band 31: Das Scheitern der Haldane-Mission und ihre Rückwirkung auf die Tripelintente 1911–1912, Berlin ²1927
- LEUTNER, MECHTHILD; MÜHLHAHN, KLAUS (Hg.): Kolonialkrieg in China. Die Niederschlagung der Boxerbewegung 1900–1901, Berlin 2007 (Schlaglichter der Kolonialgeschichte; 6)
- LEWINSOHN, RICHARD: Art. Ballin, Albert, in: Herlitz, Georg; Kirschner, Bruno (Hg.): Jüdisches Lexikon: ein enzyklopädisches Handbuch jüdischen Wissens in vier Bänden, Band I, Berlin 1927, S. 697–698
- MACHTAN, LOTHAR: Die Abdankung. Wie Deutschlands gekrönte Häupter aus der Geschichte fielen, Berlin 2008
- MATHIES, OTTO: Hamburgs Reederei 1814–1914, Hamburg 1924
- MATTHES, OLAF: Die HAPAG – ein historischer Streifzug, in: Ders.; Prange, Carsten (Hg.): Hamburg und die Hapag. Seefahrt im Plakat, Hamburg 2000, S. 6–17
- MOSSE, WERNER E.: Die Juden in Wirtschaft und Gesellschaft, in: Ders. (Hg.): Juden im Wilhelminischen Deutschland 1890–1914, Tübingen 1976

(Schriftenreihe wissenschaftlicher Abhandlungen des Leo Baeck Instituts; 33), S. 57–113

DEBS.: Wilhelm II. and the Kaiserjuden. A Problematical Encounter, in: Reinharz, Jehuda; Schatzberg, Walter (Hg.): The Jewish response to German culture. From the enlightenment to the second world war, Hanover, London 1985, S. 164–194

DEBS.: Drei Juden in der Wirtschaft Hamburgs: Heine – Ballin – Warburg, in: Herzig, Arno (Hg.): Die Juden in Hamburg 1590 bis 1990. Wissenschaftliche Beiträge der Universität Hamburg zur Ausstellung „Vierhundert Jahre Juden in Hamburg“, Hamburg 1991, S. 431–446

MURKEN, ERICH: Die großen transatlantischen Liniereederei-Verbände, Pools und Interessengemeinschaften bis zum Ausbruch des Weltkrieges. Ihre Entstehung, Organisation und Wirksamkeit, Jena 1922

NATHAN, KURT: Der deutsche Schifffahrtskampf von 1913. Das Hapag/Lloyd-Problem vor dem Weltkrieg. Ein Beitrag zur Frage der deutschen Großschifffahrtsorganisation, Dissertation Kiel 1935

NIPPERDEY, THOMAS: Deutsche Geschichte 1866–1918. Band 2: Machtstaat vor der Demokratie, München 1992

PELC, ORTWIN: Von Hamburg um die Welt. Die Fahrtgebiete der HAPAG im 19. und 20. Jahrhundert, in: Matthes, Olaf; Prange, Carsten (Hg.): Hamburg und die Hapag. Seefahrt im Plakat, Hamburg 2000, S. 18–29

PETZET, ARNOLD (Hg.): Heinrich Wiegand. Ein Lebensbild, Bremen 1932

PFEIFFER-BELLI, WOLFGANG (Hg.): Harry Graf Kessler. Tagebücher 1918–1937, Frankfurt am Main 1961

PIERENKEMPER, TONI: Gewerbe und Industrie im 19. und 20. Jahrhundert, München 1994 (Enzyklopädie deutscher Geschichte; 29)

PINETTE, KASPAR: Albert Ballin und die deutsche Politik: ein Beitrag zur Geschichte von Staat und Wirtschaft 1900–1918, Hamburg 1938

PLIEVIER, THEODOR: Der Kaiser ging, die Generale blieben. Vorwort von Hans-Harald Müller, Frankfurt am Main 1981 (Bibliothek der verbrannten Bücher)

PRANGE, CARSTEN: Zur Entwicklung der Passagierschiffahrt bei der HAPAG und dem Norddeutschen Lloyd, in: Matthes, Olaf; Prange, Carsten (Hg.): Hamburg und die Hapag. Seefahrt im Plakat, Hamburg 2000, S. 30–41

PULZER, PETER: Die jüdische Beteiligung an der Politik, in: Mosse, Werner E. (Hg.): Juden im Wilhelminischen Deutschland 1890–1914, Tübingen 1976 (Schriftenreihe wissenschaftlicher Abhandlungen des Leo Baeck Instituts; 33), S. 143–239

RITTER, GERHARD A.: Der Kaiser und sein Reeder. Albert Ballin, die HAPAG und das Verhältnis von Wirtschaft und Politik im Kaiserreich und in den ersten Jahren der Weimarer Republik, in: Zeitschrift für Unternehmensgeschichte 42 (1997), S. 137–162

RÖHL, JOHN C. G.: Philipp Graf zu Eulenburg – des Kaisers bester Freund, in: Ders.: Kaiser, Hof und Staat. Wilhelm II. und die deutsche Politik, München 41995, S. 35–77

DEBS.: Kaiser Wilhelm II. und der deutsche Antisemitismus, in: Ders.: Kaiser, Hof und Staat. Wilhelm II. und die deutsche Politik, München 41995, S. 203–222

ROHRMANN, ELSBEA: Max von Schinckel. Hanseatischer Bankmann im wilhelminischen Deutschland, Hamburg 1971 (Veröffentlichungen des HWWA-Institut für Wirtschaftsforschung-Hamburg)

ROPP, FRIEDRICH VON DER: Zwischen Gestern und Morgen. Erfahrungen und Erkenntnisse, Stuttgart 1961

ROSENBAUM, EDUARD: Albert Ballin: a note on the Style of his economic and political Activities, in: Leo Baeck Institute: Year-book 3 (1958), S. 257–299

SÄCHSISCHE INDUSTRIE 3/4 (1915/16): Generaldirektor Ballin über die Freiheit der Meere, S. 22–23

SCHIEFLER, GUSTAV: Eine Hamburgische Kulturgeschichte 1890–1920. Beobachtungen eines Zeitgenossen. Bearbeitet von Gerhard Ahrens, Hans Wilhelm Eckhardt und Renate Hauschild-Thiessen, Hamburg 1985 (Veröffentlichungen/Verein für Hamburgische Geschichte: 27)

SCHINCKEL, MAX VON: Lebenserinnerungen, Hamburg 1929

SCHMIDT-OTT, FRIEDRICH: Erlebtes und Erstrebt, 1860–1950, Wiesbaden 1952

SCHMOLL, FRIEDEMANN: Naturschutz und Antisemitismus zwischen Kaiserreich und Nationalsozialismus, in: Radkau, Joachim; Uekötter, Frank (Hg.): Naturschutz und Nationalsozialismus, Frankfurt, New York 2003 (Geschichte des Natur- und Umweltschutzes; 1), S. 169–182

- SCHNEIDER, WOLF: „Mein Feld ist die Welt“. Albert Ballin, in: *Geo Special Hamburg*, Hamburg 2001, S. 92–100
- SCHÖLZEL, CHRISTIAN: Albert Ballin (1857–1918): „Ein Schiffsherr ist's ... Ein Kaiser neigt sich vor dem jüdischen Mann ...“, Teetz 2004
- SCHRÖDER, HANS JOACHIM: Die Brüder Augustus Friedrich und Gustav Adolph Vorwerk, Hamburg 2009 (Mäzene für Wissenschaft; 5)
- SCHULTZ, BERND (Hg.): James Simon. Philanthrop und Kunstmäzen, München 2007
- SCHUMPETER, JOSEPH: Theorie der wirtschaftlichen Entwicklung. Eine Untersuchung über Unternehmergewinn, Kapital, Kredit, Zins und den Konjunkturzyklus, Berlin 1952
- SEILER, OTTO J.: Einhundert Jahre Ostasienfahrt der Hapag Lloyd AG, Hamburg 1986
- SINGER, KURT: Der Tod Albert Ballins, in: Ders.: *Staat und Wirtschaft seit dem Waffenstillstand*, Jena 1924, S. 8–13
- SOMBART, WERNER: Die Juden und das Wirtschaftsleben, München, Leipzig 1918
- SÖSEMANN, BERND (Hg.): Theodor Wolff. Tagebücher 1914–1919. Der Erste Weltkrieg und die Entstehung der Weimarer Republik in Tagebüchern, Leitartikeln und Briefen des Chefredakteurs am „Berliner Tageblatt“ und Mitbegründers der „Deutschen Demokratischen Partei“ 2 Teile, Boppard 1984 (Deutsche Geschichtsquellen des 19. und 20. Jahrhunderts; 54)
- STRAUB, EBERHARD: Albert Ballin. Der Reeder des Kaisers, Berlin 2001
- STUBMANN, PETER FRANZ: Albert Ballins letzte Stunden, in: *Welt am Sonntag* Nr. 45 (9. November 1958)
- DERS.: *Mein Feld ist die Welt: Albert Ballin, sein Leben*, Hamburg 1960 [erweiterte Neuauflage der 1926 erschienenen Ballin-Biographie, die 1933 vernichtet wurde]
- TIRPITZ, ALFRED VON: Ballins politische Weltanschauung, in: *Deutsche Allgemeine Zeitung* Nr. 157. (2. April 1922)
- DERS.: *Politische Dokumente. Band I: Der Aufbau der deutschen Weltmacht*, Stuttgart, Berlin 1924
- TREPSDORF, DANIEL K. W.: *Afrikanisches Alter Ego und europäischer Egoismus. Eine komparative Studie zur Selbst- und Fremdenperzeption im wilhelminischen Deutschland und spätviktorianischen Großbritannien (1884–1914)*, Dresden 2006
- TURBINEN-SCHNELLDAMPFER IMPERATOR, hg. vom Literarischen Bureau der Hamburg-Amerika Linie, Hamburg 1913
- ULLMANN, HANS-PETER: *Das Deutsche Kaiserreich 1871–1918*, Frankfurt am Main 1995
- ULLRICH, VOLKER: *Die nervöse Großmacht. Aufstieg und Untergang des deutschen Kaiserreichs 1871–1914*, Frankfurt am Main 1997
- VIERHAUS, RUDOLF (Hg.): *Das Tagebuch der Baronin Spitzemberg geb. Freiin v. Varnbühler: Aufzeichnungen aus der Hofgesellschaft des Hohenzollernreiches*, Göttingen 1989 (Deutsche Geschichtsquellen des 19. und 20. Jahrhunderts; 43)
- VIETSCH, EBERHARD VON (Hg.): *Gegen die Unvernunft. Der Briefwechsel zwischen Paul Graf Wolff Metternich und Wilhelm Solf 1915–1918. Mit zwei Briefen Albert Ballins*, Bremen 1964 (Zeugen ihrer Zeit)
- WARBURG, ERIC M.: *Das Ende Ballins*, in: *Die Zeit* Nr. 52 (27. Dezember 1956)
- DERS.: *Zeiten und Gezeiten. Erinnerungen*, Hamburg 1982
- WARBURG, MAX M.: *Aus meinen Aufzeichnungen*, New York 1952 [als Privatdruck erschienen]
- WEGNER, MATTHIAS: *Hanseaten. Von stolzen Bürgern und schönen Legenden*, Berlin 2001
- WEHLER, HANS-ULRICH: *Das Deutsche Kaiserreich 1871–1918*, Göttingen 1994 (Kleine Vandenhoeck-Reihe; 1380)
- WIBORG, SUSANNE; WIBORG, KLAUS: *1847–1997. Unser Feld ist die Welt. 150 Jahre Hapag-Lloyd*, Hamburg 1997
- WIBORG, SUSANNE: *Mit Volldampf der Zeit voraus*, in: *Die Zeit* Nr. 30 (17. Juli 2003)
- DIES.: *Albert Ballin*, Hamburg 2007 (Hamburger Köpfe)
- WIGODER, GEOFFREY: *Art. Ballin, Albert*, in: *Dictionary of Jewish biography*, New York, London, Toronto u. a. 1991, S. 44
- WILLIAMSON, SAMUEL R.: *The politics of grand strategy. Britain and France prepare for war, 1904–1914*, Cambridge, Massachusetts 1969
- WITTHÖFT, HANS JÜRGEN: *HAPAG. Hamburg-Amerika Linie*, Herford 1997
- WOLFF, THEODOR: *Der Marsch durch zwei Jahrzehnte*, Amsterdam 1936
- WULF, PETER: *Schwerindustrie und Seeschifffahrt nach dem Ersten Weltkrieg: Hugo Stinnes und die*

Hapag, in: Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte 67 (1980), S. 1–21

ZBIKOWSKI, DÖRTE: Die Sammlung Rauert in ihrer Zeit, in: Caspers, Eva; Henze, Wolfgang; Lwowski, Hans-Jürgen (Hg.): Nolde, Schmidt-Rottluff und ihre Freunde. Die Sammlung Martha und Paul Rauert Hamburg 1905-1958, Hamburg 1999, S. 11–96

ZIELENZIGER, KURT: Albert Ballin, in: Ders.: Juden in der deutschen Wirtschaft, Berlin 1930, S. 175–191

ZIMMERER, JÜRGEN: Deutsche Herrschaft über Afrikaner. Staatlicher Machtanspruch und Wirklichkeit im kolonialen Namibia, Hamburg 2001 (Europa-Übersee. Historische Studien; 10)

DERS.; ZELLER, JOACHIM (Hg.): Völkermord in Deutsch-Südwestafrika. Der Kolonialkrieg (1904–1908) in Namibia und seine Folgen, Berlin 2003

Trotz sorgfältiger Nachforschungen konnten nicht für alle Abbildungen die Rechteinhaber ermittelt werden. Sollte jemand in urheberrechtlicher Beziehung Rechte geltend machen, so möge er sich an die Hamburgische Wissenschaftliche Stiftung wenden.

.....
Bildnachweis:

bpk (S. 103)

bpk/Th. Jürgensen (S. 83)

Denkmalschutzamt Hamburg Bildarchiv (S. 56)

Denkmalschutzamt Hamburg Bildarchiv/Heinrich Hamann (S. 57)

Foto Sebastian Frost (S. 7)

Hamburger Abendblatt/Klaus Bodig (S. 76)

Hapag-Lloyd AG, Hamburg (S. 8, 14, 16 f., 27 ff., 31 f., 36 f., 40 ff., 45–52, 55, 58, 62 f., 66, 73 f., 85, 112, 118 f.)

Hugo Stinnes KG (S. 96)

Museum für Hamburgische Geschichte/v. Rosalowski (S. 75)

Privatarchiv Heinz Hueber (S. 18 f., 105)

Staatsarchiv Hamburg (restliche Bilder)

Stubmann, Peter Franz: Mein Feld ist die Welt:

Albert Ballin, sein Leben, Hamburg 1960 (S. 11)

VG Bild-Kunst, Bonn 2008 (S. 53 f.)

NAMENSREGISTER

Verzeichnet sind die Namen von Personen, die in den Kapiteln 1 bis 6 genannt werden. Anmerkungen bleiben unberücksichtigt, ebenso der Name Albert Ballin. Ein * verweist darauf, dass auf der angegebenen Seite (auch) ein Bild der jeweiligen Person bzw. der Name eines Malers erscheint. Bei den Vornamen findet in den meisten Fällen eine Beschränkung auf den Rufnamen statt. Adelstitel werden im Register weggelassen, da sie im Haupttext vermerkt sind.

Ahrens, Eduard 29
 Albert I., König der Belgier 102
 Arn(h)old, Eduard (?) 117
 Auerbach, Berthold 11
 Auguste Victoria, Deutsche Kaiserin 33, 76

 Bach, Franz 30
 Ballin, Amalia 10, 11*, 12, 25
 Ballin, Irmgard 18*, 19*, 77, 113
 Ballin, Marianne 18*, 19*, 20*, 35, 72, 110, 113, 119
 Ballin, Samuel Joel (Joseph) 10, 11*, 12
 Barlach, Ernst 30
 Bassewitz 77
 Bauer, Gustav 77
 Bethmann Hollweg, Theobald 77, 79, 85, 86, 87, 94, 99, 100, 102
 Berg, Friedrich 108, 109
 Berliner, Joseph 117
 Bielfeld, Heinz 77, 105, 106
 Bismarck, Otto 59, 82
 Blumenthal, Schiffingenieur 20
 Bohrdt, Hans 53*, 54*
 Bornemann 52*
 Borsig, August 117
 Bosse, A. 62*
 Bülow, Bernhard 79, 82, 84, 92

Bülow, Otto 77
 Burchard, Johann Heinrich 77

 Caprivi, Leo 77
 Carr, Edward 13, 15, 24
 Cassel, Ernest 77, 84, 85*, 86, 87
 Cassel, Felix 85*
 Cecil, Lamar 44, 86, 94, 101
 Churchill, Winston 86, 93
 Cuno, Wilhelm 98

 Delbrück, Clemens 100
 Delbrück, Hans 103
 Dernburg, Bernhard 103
 Deutsch, Felix 117

 Ecker, Dr. 62*
 Edens, Henning 7*
 Edward VII., König von Großbritannien und Irland 85
 Eggers 77
 Einstein, Albert 103
 Erzberger, Matthias 64
 Eulenburg, August 77

 Fischer, Fritz 102, 109
 Fischer, Karl 110
 Francke, Ernst 37
 Friedlaender (?), Friedrich 117
 Fürstenberg, Aniela 74
 Fürstenberg, Carl 19, 74, 77, 80, 94

 Geißler, Hermann 29
 Gerson, Hans 119
 Gerson, Oskar 119
 Godeffroy, Adolph 24
 Goetz, Adolf 117

Goetzen, Graf von 77
 Goldmann, Professor 11
 Goschen, Edward 94
 Graupenstein, Friedrich Wilhelm 14*
 Grey, Edward 86, 92, 93

 Haldane, Richard 86, 87, 93
 Haller, Martin 29, 31
 Harden, Maximilian 80
 Heckscher, Siegfried 83
 Helfferich, Karl 95
 Helmolt 63*
 Himer, Kurt 22, 29
 Hindenburg, Paul 99, 103*, 107
 Hirsch, Samuel Moritz 10
 Hitler, Adolf 104
 Hoffmann, Ludwig 31
 Höger, Fritz 30
 Holtzendorff, Arndt 99, 100, 101, 104
 Holtzendorff, Henning 83*
 Hornicke, Demetrius 43
 Huben, E. 83
 Hugenberg, Alfred 97, 107
 Hulbe, Georg 76
 Huldermann, Bernhard 80, 93, 117, 118
 Hutten-Czapski, Bogdan 108

 Ilberg, Friedrich 77

 Jäckh, Ernst 100
 Jagow, Gottlieb 92, 93, 99
 Jürgens 52*

 Kallmorgen, Georg 72
 Kennan, George 90, 94
 Krupp, Alfred 117, 119
 Kühlmann, Richard 19, 99

 Laeisz, Carl 25, 26*, 61
 Laeisz, Ferdinand 24, 25
 Lichnowsky, Karl Max 93
 Ludendorff, Erich 99, 103*, 107, 108
 Lundt, Werner 72

 Max, Thronfolger des Großherzogtums Baden 107
 Meier, Hermann Henrich 117
 Mensing 77
 Merck, Ernst 24
 Merck, Johannes 39, 40, 59, 64, 77, 110, 117
 Mewes, Charles 34, 43, 77
 Meyer, Joseph 10
 Morgan, John Pierpont 59, 65*, 66, 67
 Morley, John 93
 Müller, Georg Alexander 77, 98, 109
 Münch, Ingo 119
 Murken, Erich 22

 Naumann, Friedrich 100
 Nipperdey, Thomas 101
 Nolde, Emil 18

 Ohlendorff, Heinrich 77
 O'Swald, William 77

 Peters, H. 63*
 Pinette, Kaspar 118
 Platon 100
 Plessen, Hans 77
 Plievier, Theodor 110
 Predöhl, Max 77

 Quidde, Ludwig 103

 Rathenau, Walther 77, 97, 117

Rauert, Paul 18
 Reuchlin, J. G. 62*
 Reuchlin, O. 63*
 Reusch, Paul 97
 Reuter, Bernhard 43
 Rhodes, Cecil 118
 Ritter, Gerhard A. 107
 Rockefeller, John 118
 Rohrbach, Paul 103
 Ropp, Friedrich 79
 Rosenbaum, Eduard 22, 110, 113

 Sachse 77
 Scheidemann, Philipp 110
 Schiefler, Gustav 30
 Schinckel, Max 22, 40, 59, 77, 97, 98, 102, 106
 Schmidt-Rottluff, Karl 18
 Schmoller, Gustav 59, 103
 Schneider, Wolf 119
 Schröder, Carl August 77
 Schumpeter, Joseph 13
 Schwarz, Direktor 77
 Schwormstadt, Felix 55*
 Seyde 62*
 Siemens, Werner 117, 119
 Simon, James 79
 Singer, Kurt 7
 Sloman, Robert Miles jr. 13
 Sombart, Werner 117, 118
 Stangen, Carl 47
 Stinnes, Hugo 96*, 97, 98, 104, 107, 108, 109
 Storm, Ad. 62*
 Strasser, E. 62*
 Strasser, Mariette 77
 Stresemann, Gustav 96
 Stubmann, Peter 26, 110, 113, 117, 118
 Süß Oppenheimer, Joseph 118

Tatter, Ch. 62*
 Tirpitz, Alfred 83*, 84, 86, 87, 92, 94, 106
 Toorn, W. H. 63*
 Treuteler, Karl Georg 77
 Troeltsch, Ernst 103
 Trotha, Lothar 64

 Valentini, Rudolf 77
 Vorwerk, Adolph 61

 Wahnschaffe, Arnold 100, 101
 Warburg, Eric 109
 Warburg, Max 40, 79, 80, 85*, 93, 109, 113
 Warnholtz 77
 Weber, Alfred 103
 Weber, Max 22, 103
 Wiborg, Susanne 40, 82
 Wiegand, Heinrich 26, 37, 63*, 66*
 Wiese, Leopold 103
 Wilhelm, Kronprinz des Deutschen Reiches 77
 Wilhelm II., Deutscher Kaiser 8, 36, 39, 41, 46*,
 53, 64, 66, 74, 75*, 76, 77, 79, 80, 83*, 84, 86, 90,
 92, 98, 99, 103*, 108, 109, 118, 119
 Wilmink, J. 63*
 Wilson, Woodrow 107, 108, 109
 Witt 77
 Woermann, Adolph 26, 61, 64, 97
 Woermann, Eduard 97, 98
 Wolff, Guido 26
 Wolff, Theodor 20, 74, 79, 80, 81, 101, 102, 103,
 109, 117
 Wolff Metternich, Paul 92, 106, 108
 Wolffsohn, Wilhelm 12

 Zeppelin, Ferdinand 47
 Zielenziger, Kurt 67

IMPRESSUM

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbiografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Die Online-Version dieser Publikation ist auf der Verlagswebsite frei verfügbar (*open access*). Die Deutsche Nationalbibliothek hat die Netzpublikation archiviert. Diese ist dauerhaft auf dem Archivserver der Deutschen Nationalbibliothek verfügbar.

Open access über die folgenden Webseiten:

Hamburg University Press – <http://hup.sub.uni-hamburg.de>

Archivserver der Deutschen Nationalbibliothek – <http://deposit.d-nb.de>

ISBN 978-3-937816-67-8

ISSN 1864-3248

© 2009 Hamburg University Press, Verlag der Staats- und Universitätsbibliothek Hamburg Carl von Ossietzky, Deutschland

Produktion: Elbe-Werkstätten GmbH, Hamburg, Deutschland, <http://ew-gmbh.de>

Grundgestaltung: Peter Schmidt Group, Hamburg

Layout: Michael Sauer

Lektorat: Renate Gerhardt

Herausgeber: Dr. Ekkehard Nümann

Besonders bedanken möchte ich mich bei denjenigen, die das Manuskript oder Teile davon gelesen und wichtige Hinweise gegeben haben: Prof. Dr. Ludwig Gerhardt, Renate Gerhardt, Frank Glashoff, Prof. Dr. Horst Gronemeyer, Prof. Dr. Wilhelm Hornbostel, Mag. Heinz Hueber, Prof. Dr. Hans-Dieter Loose, Dr. Ekkehard Nümann, Klaus Pidde, Prof. Dr. Barbara Vogel und Susanne Wiborg. Alle dennoch im Text verbliebenen Fehler und Irrtümer sind selbstverständlich dem Autor zuzuschreiben. (JG)

HAMBURGISCHE WISSENSCHAFTLICHE
STIFTUNG

Edmund-Siemers-Allee 1, Raum 113

20146 Hamburg

<http://hmb-wiss-stift.de>

