

GEDANKEN ZU FRANK BROEZES »ALBERT BALLIN, THE HAMBURG- AMERICA LINE AND HAMBURG«¹

VON ARNOLD KLUDAS

Frank Broeze – renommierter und ausgewiesener Kenner der Geschichte internationaler Linienreedereien – legt hier eine enorme Fleißarbeit vor. 17 Seiten komprimierter Text bezeugen die vielseitige Fachkenntnis des Autors, nicht weniger als 153 Anmerkungen – die unter Berücksichtigung des unterschiedlichen Schriftgrades fast so viel Volumen aufweisen wie der Text – beweisen eine breite Quellenbasis.

Zweck seines Aufsatzes ist zweierlei: Einmal soll bewiesen werden, daß Ballin entgegen bisher überwiegend veröffentlichter Meinung seine Expansionspolitik mit großer Rücksichtslosigkeit betrieben habe, und zum anderen soll dargelegt werden, daß Ballin eine bedenkliche Finanzpolitik praktiziert und zudem oft nicht recht gewußt habe, was er eigentlich wollte.

Zum Beweis dieser Thesen stützt sich der Autor hauptsächlich auf Äußerungen und Erinnerungen der Herren Johannes Merck und Max von Schinckel, die bekanntlich ein kritisch-distanziertes Verhältnis zu Ballin hatten.

Der Versuch, den angestrebten Beweiswert der Meinungen und Äußerungen dieser ohne Zweifel gewichtigen Persönlichkeiten dadurch aufzuwerten, daß man »positive« Ballin-Biographen zu Apologeten erklärt und das Literarische Büro der Hamburg-Amerika Linie als Propaganda-Maschine diffamiert – quasi dem Agitations- und Propagandaministerium eines Diktators vergleichbar –, ist dem Autor allerdings schlicht mißlungen. Ich möchte behaupten, daß die von Broeze – und anderen – kritisierten Ballin-Darstellungen der Wahrheit sehr viel näher sind als die hier vorgebrachten neuen Thesen. Dabei ist Broeze selbstverständlich zu konzedieren, daß viele Ballin-Biographen und -Kommentatoren das von ihnen verehrte Genie Ballin unkritisch anbeteten. Es ist aber jedem Historiker – und einem so kenntnisreichen wie Broeze allemal – ohne weiteres möglich, diesen Ballast zu abstrahieren und den Quellenwert herauszufiltern.

Die »Anti-Ballin«-Tendenz ist also offenbar beabsichtigt, und Broeze befindet sich damit in Gesellschaft einiger in- und ausländischer Autoren.² Ohne eine solche Absicht ist es jedenfalls nicht verständlich, daß Broeze positive Äußerungen über Ballin – auf die er bei seiner breiten Quellenbasis auch außerhalb der »Propaganda-Maschine« doch gestoßen sein muß – kaum erwähnt und gar nicht berücksichtigt.

Nach diesen mehr allgemeinen Bemerkungen soll im folgenden auf Konkretes eingegangen werden. Dabei geht es nicht um das Korrigieren von Unrichtigkeiten wie z.B. dem auf Seite 144 genannten falschen Übernahmejahr 1914 (statt 1920) der DLL durch die Hapag oder des auf der gleichen Seite fälschlich behaupteten erheblichen finanziellen Engagements der Hapag bei der belgischen CMB. Es geht mir vielmehr um die massiven Vorwürfe, die Broeze gegen die menschliche und geschäftliche Integrität Albert Ballins erhebt.

Auf Seite 137 schreibt Broeze, daß die Hapag beim Bau der IMPERATOR-Klasse ihren Investitionsschwerpunkt auf den Nordatlantik »zurückverlegte« und dadurch Fragen nach dem Sinn ihrer Geschäftspolitik herausforderte. Solche Fragen kann allerdings nur stellen, wer die auch in diesem Fall sehr zielbewußte Politik Ballins³ nicht kennt oder sie nicht zur Kenntnis nehmen will. Abgesehen davon, daß von »Zurückverlegen« in diesem Zusammenhang schon deshalb keine Rede sein kann, weil der Nordatlantik zu Ballins Zeiten *stets* das wichtigste Fahrtgebiet der Hapag gewesen ist, stimmt auch die damit implizierte Folgerung nicht, Ballin hätte damals in andere Fahrtgebiete nicht mehr investiert. Das Gegenteil war der Fall. Während des Baus der IMPERATOR-Klasse (die der Hapag die Führung auf dem Nordatlantik gebracht hätte) ließ Ballin gleichzeitig die drei international größten Passagierschiffe für die Südamerika-Routen bauen, nämlich zwei 20 000 Tonner (JOHANN HEINRICH BURCHARD und WILLIAM OS'WALD) für die Südamerika-Ostküstenfahrt⁴ und einen 21 000 Tönnner (ADMIRAL VON TIRPITZ) für den Südamerika-Westküstendienst⁵, die ihm in diesen Fahrtgebieten ebenfalls einen – wenn nicht *den* – führenden Platz gesichert hätten. Außerdem baute und kaufte Ballin damals zur gleichen Zeit große Passagierdampfer und überdies auch noch die damals größten Frachter der Welt für den Ostasiendienst, was ihm auch hier einen vorderen Platz gesichert hätte.⁶ Die Realisierung dieser Pläne wurde durch den Ersten Weltkrieg verhindert. Daß Broeze diese Strategie Ballins offenbar nicht erkannt hat, geht auch aus folgendem hervor: Die drei Südamerika-Schiffe erwähnt Broeze auf Seite 141 in anderem Zusammenhang, wobei er sie als Hapag-Antwort auf die nur 8000 BRT großen SIERRA-Dampfer des NDL ausgibt, was natürlich falsch ist; die Hapag reagierte mit den 20 000 Tonnern auf die beiden großen Hamburg-Süd-Bauten CAP TRAFALGAR und CAP POLONIO, während sie mit dem 21 000 Tonner ab 1915 durch den zur Zeit dieser Planungen noch gar nicht eröffneten Panamakanal(!) nach Chile fahren wollte.

Auf Seite 139 und auch an anderen Stellen rätselt Broeze, warum Ballin nicht auch in den Australiendienst eingestiegen sei. Hier gibt es aber gar nichts zu rätseln. Die für nichtbritische Reedereien defizitäre Passagierschiffahrt in diesem quasi innerbritischen Fahrtgebiet interessierte Ballin nie. Und Planungen für die Aufnahme einer Frachtlinie erwog er nur einmal, nämlich 1913 im Zuge seines Konfliktes mit dem NDL in der Ostasienfahrt, der aber anders beigelegt werden konnte. Daß sich Ballin entgegen seinem Wahlspruch »Mein Feld ist die Welt« und trotz seiner Devise, daß die Hapag-Flagge überall dort wehen müsse, wo auch der Lloyd Flagge zeige, aus dem Australiendienst heraushielt, hat übrigens pikanteser Weise etwas mit jener geschäftlichen Rücksichtnahme zu tun, die Broeze Ballin partout absprechen will. Das ist nachzulesen beim – auch von Broeze herangezogenen – Gründer der Deutsch-Australischen Dampfschiffs-Gesellschaft, Otto Harms⁷, dem nun wirklich niemand nachsagen kann, daß er kritische Worte gescheut hätte.

Auf Seite 147 und an anderen Stellen versucht Broeze, angebliche negative Auswirkungen der Geschäftspolitik Ballins dadurch zu beweisen, daß er die von 1900 bis 1913 höheren Dividendenzahlungen der Spezial-Reedereien Hamburg-Süd, Hansa, Kosmos und Deutsch-Australische DG den 2–3% niedrigeren Dividenden der Hapag in jenen Jahren gegenüberstellt und daraus folgert, daß eine Universal-Reederei wie die Hapag keineswegs besser dastehe, mithin also Ballins Konzentrationsbestrebungen die Hapag-Aktionäre alljährlich bares Geld gekostet hätten. Ich will hier nicht die schöne Geschichte überstrapazieren, in der Carl Laeisz im Aufsichtsrat der Hapag Albert Ballin, als dieser 1894 für eine Dividende plädierte, ihm das mit dem berühmten Satz ablehnte: *Zweck der Gesellschaft ist Betrieb der Rhederei, aber nicht die Zahlung von Dividenden.*⁸ Trotzdem ist es aber natürlich Tatsache, daß Ballin seine Aktionäre von der Richtigkeit seiner langfristigen Strategie überzeugen konnte und sie ihm dafür Geld aus den Gewinnen bewilligten, statt diese als Dividende einzufordern.

Auf Seite 149 kritisiert Broeze Ballins Schiffbaupolitik, die schon bei der Auftragsvergabe wenig kostenbewußt gewesen sei. Durch ständige Änderungswünsche habe Ballin weitere unnötige Kosten verursacht und seine Mitarbeiter zur Verzweiflung getrieben, und die Schiffe seien dann oft auf anderen Routen als geplant eingesetzt worden. Broeze »belegt« das mit dem Beispiel BLÜCHER und MOLTKE, zwei für den Ostasiendienst bestellten Passagierschiffen, die dann wegen Ballins Rückzug aus dem Reichspostdampferdienst nie dort fuhren. Broezes Verallgemeinerung dieses Falles ist aber unzulässig; Ballin hatte im Gegenteil in seiner Schiffbaupolitik eine ausgesprochen glückliche Hand, wie sich an einer ganzen Reihe von Beispielen, die ich in meiner »Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt« ausgeführt habe, überzeugend darlegen läßt.⁹

Von geradezu grotesker Absurdität ist die von Broeze unter Berufung auf Merck gemachte Behauptung, der Aufsichtsrat der Hapag habe den Bau der IMPERATOR aufgrund einer Skizze des Schiffes genehmigt, die Ballins Sekretär Huldermann auf die Rückseite eines Briefumschlags gezeichnet hätte. Wenn das stimmen würde, wäre hier natürlich auch nicht Ballin, wie Broeze es tut, sondern dem Aufsichtsrat – in dem Schinckel und Merck saßen – ein Vorwurf zu machen.

Aber, wie schon gesagt, es stimmt natürlich nicht. Die IMPERATOR hatte zum Zeitpunkt der Auftragsvergabe bereits eine jahrelange Vor- und Entwicklungsgeschichte.¹⁰ Auch die von Merck/Broeze als Beweis für Ballins angebliche Art, *totally unbusiness-like* Schiffe zu bestellen, angeführte Kostenentwicklung bei der IMPERATOR von ursprünglich 25 auf schließlich 38 Mio. Mark hatte ganz andere, einleuchtende Gründe: Das Schiff war zuerst als 30 000 Tonner und dann mit 44 000 BRT geplant gewesen, ehe es schließlich als 51 000 Tonner bestellt wurde. Daß die VATERLAND, wie Broeze moniert, noch einmal 4 Mio. Mark teurer ausfiel, liegt schlicht daran, daß dieses Schiff größer und aufgrund der bei IMPERATOR gemachten Erfahrung aufwendiger gebaut wurde als der Vorgänger, ein wirklich ganz normaler Vorgang.

Auf Seite 150 fällt das Wort »Ballinismus«. Der begann für Broeze Ende der 1890er Jahre, als Ballin der Hapag andere als die ursprünglichen nordatlantischen Fahrtgebiete erschloß, und »Ballinismus« impliziert bei Broeze, daß Ballin die Expansion der Hapag rücksichtslos, gewalttätig, diktatorisch, unfriedlich und kompromißlos (Adjektive von Broeze) betrieb und daß er Kritik an seinem Handeln durch Propaganda zu verhindern suchte und wußte. Ich möchte hier nicht auf Broezes Kritik an Ballins Expansionspolitik als solcher eingehen (obwohl ich diese Kritik für unberechtigt halte¹¹), sondern auf den massiven Vorwurf, Ballin habe dabei rüde Methoden angewandt. Beim Nachdenken über die Motive Ballins für seinen »Ballinismus« oder dessen Ursachen kommt Broeze auf Seite 150 zu dem Schluß, daß man darüber nur spekulieren könne. Die Quellenlage erlaubt es also ganz offensichtlich nicht, irgend etwas Negatives oder gar Unehrenhaftes über Ursachen oder Motive von Ballins Expansionspolitik zu finden. Da andererseits Broezes These von den rüden Methoden bei dieser Expansion fast nur auf den Füßen der Äußerungen Schinckels und Mercks steht, ist Broeze gezwungen zu beweisen, daß diese negativen Stimmen gegen Ballin schwerer wiegen als die vielen positiven. Dies versucht er, indem er behauptet, daß in Hamburg viele es nicht gewagt hätten, Ballin zu kritisieren, und daß andere – vom Glanz der Ballinschen Erfolge geblendet – mit Kritik zurückhielten. Sehr überzeugend ist das nicht, und ich glaube, daß die nachfolgend angestellten Überlegungen Broezes negative Anti Ballin Thesen widerlegen.

Es ist unverständlich, daß Broeze die folgenden wichtigen Besonderheiten an Ballins Stellung in Hamburg nur ganz kurz streift: Hamburgs maritime Wirtschaft wurde zu Ballins Zeiten überwiegend von einer »bürgerlichen Aristokratie« großer Hamburger Familien mit klingvollen Namen kontrolliert, zu denen der aus kleinsten Verhältnissen stam-

mende Albert Ballin bis ans Ende seiner Tage nie richtig »dazugehörte«. Diese Konstellation liefert ziemlich schlüssig mögliche Gründe und Motive sowohl für Mercks und von Schinckels Aversion gegen Ballin als auch für Ballins »Ballinismus«. Ballin war ein Selfmademan im besten Sinne des Wortes, und er hat von frühester Jugend bis zu seinem Tode geradezu unglaublich erfolgreich gearbeitet. Daß ein solcher Mann Neid und Mißgunst provoziert, leuchtet ein. Daß gewisse (ich lege großen Wert auf diese Einschränkung!) Angehörige der Hamburger »Aristokratie« den »Emporkömmling« Ballin für den »Frevel«, tüchtiger zu sein als sie, mit einer gewissen gesellschaftlichen Ausgrenzung »strafte«, darf als erwiesen gelten. Daß Ballin andererseits gelegentlich eine gewisse Genugtuung dabei empfunden haben könnte, diese speziellen »Pfeffersäcke« so ganz en passant durch immer neue Erfolge in seinen immer größer werdenden Schatten stellen zu können, ist nicht von der Hand zu weisen. Es wäre sogar ohne weiteres ein verständliches Motiv für den »Ballinismus«. – Aus dieser ganzen Konstellation sind aber kaum im Sinne Broezes gegen Ballin verwertbare Indizien hervorgegangen, obwohl die großen Persönlichkeiten unter Hamburgs Reedern zu dubiosen Praktiken Ballins nicht geschwiegen haben würden.

Mit seiner These, daß man Ballin in Hamburg nur selten zu kritisieren wagte und negative Stimmen über Ballin daher kaum aufzutreiben seien, greift Broeze allerdings ohnehin zu kurz. Unterstellen wir einmal, Broeze habe recht und die Hamburger seien – Merck und Schinckel ausgenommen – samt und sonders Heloten Ballins gewesen, bliebe doch folgendes zu bedenken: Zu den Hamburger Gegnern Ballins gesellten sich Ende der 1880er Jahre erst die Bremer und seit der Jahrhundertwende dann die Briten; auch für diese beiden Gruppierungen waren Ballin und die Hapag erst einmal Emporkömmlinge, die sich erdreisteten, etwas besser zu machen als die alteingesessene Konkurrenz und damit auch noch erfolgreich zu sein. Wenn die Bremer oder die Briten Ballin wegen rüder Methoden hätten angreifen können, dann hätten sie sicher nicht gezögert, das auch zu tun. Im Gegensatz zu den nach Broezes Ansicht eingeschüchternen Hamburgern brauchten sie doch weder Angst zu haben noch von Ballins Erfolgen geblendet zu sein. Wissenschaftlich haltbare Zeugnisse solcher Art scheint es aber nicht zu geben, Broeze hätte sie sonst doch wohl sicher zitiert.

Merkwürdigerweise erwähnt Broeze in diesem Zusammenhang auch eine andere große Gruppe außerhamburgischer Ballin Gegner überhaupt nicht, nämlich die internationalen Poolpartner der Hapag, mit denen Ballin ein Vierteljahrhundert lang(!) immer wieder persönlich verhandelt hat, wobei es fast jedesmal um die Vergrößerung des Hapag-Anteils ging, was seinen Konkurrenten ganz sicher nicht recht sein konnte. Bei soviel Konfliktstoff mußten sich doch – wenn Broezes These vom rücksichtslosen und gewalttätigen Ballin stimmen sollte –, zitierbare Beweise im Sinne Broezes finden lassen. Aber auch aus diesem Kreis von Gegnern sind keine verwertbaren Klagen über rüde Geschäftsmethoden Ballins überliefert.

Bei objektiver Würdigung der Quellen muß man also doch wohl zu dem Schluß kommen, daß Ballin in den mehr als 25 Jahren seines Wirkens für die Hapag zwar unzählige Gegner gehabt hat, aber kaum Feinde.

In the historical record too often only the victors speak, schreibt Broeze auf Seite 151. Er meint mit den Siegern Ballin und seine »Propagandamaschine«. Ich glaube in diesen Seiten deutlich gemacht zu haben, daß Broezes Ballin-Bild schief hängt. Und bei den zu oft allein das Wort führenden Siegern scheinen mir eher Nachgeborene wie Broeze und seine Mitstreiter genannt werden zu müssen. Gegen die aber, finde ich, hat ein Mann mit der Lebensleistung eines Albert Ballin Anspruch auf Richtigstellung.

Anmerkungen:

Da meine »Gedanken« zu Frank Broezes Aufsatz aus unseren unterschiedlichen Bewertungen ein und derselben Fakten und Ereignisse resultieren, ist es nur folgerichtig, daß ich in meinen Anmerkungen auf die entsprechenden Passagen meines Werkes »Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt« verweise.

- 1 Broeze, Frank: Albert Ballin, the Hamburg America Line and Hamburg. Structure and Strategy in the German Shipping Industry (1886 1914). In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 15, 1992, S. 135 158.
- 2 Kludas, Arnold: Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt. (Im folgenden Kludas: Passagierschiffahrt) Bde. I V. (= Schriften des DSM, Bde. 18 22). Hamburg 1986 1990. In diesem Werk setze ich mich mehrmals mit diesem Komplex auseinander, vergleiche Kapitel 1 in Band IV, besonders die S. 14f., 18ff., 32f. sowie Kapitel 2 in Band IV, speziell S. 42.
- 3 Zu Ballins globaler Strategie in den Jahren unmittelbar vor dem Ersten Weltkrieg siehe Kludas: Passagierschiffahrt. Bd. IV, Kap. 1, S. 31f.
- 4 Kludas: Passagierschiffahrt. Bd. III, Kap. 7, S. 102.
- 5 Kludas: Passagierschiffahrt. Bd. III, Kap. 8, S. 110f.
- 6 Kludas: Passagierschiffahrt. Bd. III, Kap. 16, S. 183ff.
- 7 Harms, Otto: Deutsch Australische Dampfschiffs Gesellschaft Hamburg. Ihre Gründung und Entwicklung bis zum Krieg. Hamburg 1933, S. 130ff. Hier wird auch aus der diesbezüglichen Korrespondenz zwischen Harms und Ballin zitiert.
- 8 Zitiert z.B. in Rohrbach, Paul u.a. (Hrsg.): FL. Die Geschichte einer Reederei. Hamburg 1960. Bildtafel vor S. 81.
- 9 Wie umsichtig, zielbewußt und sachkundig Ballin bei Schiffbauaufträgen vorging, habe ich mehrfach herausgestellt. Vergl. Kludas: Passagierschiffahrt: Bd. II, Kap. 9, S. 72ff.; Bd. II, Kap. 15, S. 203; Bd. III, Kap. 5, S. 65f.; Bd. IV, Kap. 1, S. 11ff.
- 10 Kludas: Passagierschiffahrt. Bd. IV, Kap. 1, S. 11.
- 11 Siehe Anm. 2.

Reflections on Frank Broeze's "Albert Ballin, the Hamburg-America Line and Hamburg"

Summary

In his article on Albert Ballin appearing in the "Deutsches Schifffahrtsarchiv" No. 15, 1992, pp. 135–158, Frank Broeze advocates two theses: (1) that contrary to popular opinion Albert Ballin used ruthless tactics to pursue his policy of expansion and (2) that he practiced a dubious financial policy and frequently did not know exactly what he wanted. Broeze bases his argumentation primarily on the observations of Johannes Merck and Max von Schinckel who both regarded Ballin from a critical distance.

The author of the present article focuses chiefly on Broeze's accusations concerning the personal and business integrity of Albert Ballin and arrives at conclusions quite different from Broeze's:

1. In addition to the construction of the IMPERATOR class, Ballin also had internationally outstanding ships built for the South America routes (east and west coast) as well as for the East Asia service – a carefully targeted business policy, the success of which was hindered only by the First World War. Ballin's restraint in regard to

austral traffic, which would have remained deficitary for Hapag because of the absolute predominance of the British, also points to a faculty for clever decision-making.

2. The low dividend payments of the Hapag in comparison to other shipping companies are not an indication of the negative effects of Ballin's business policies but of the reinvestment of a larger proportion of the profits.
3. The increase in the cost of the *IMPERATOR'S* construction from the 25 million Marks first projected to a final total of 38 million Marks were not caused by Ballin's having habitually ordered ships in a "totally unbusiness-like" manner, but by the fact that the original plans were for a 30,000 ton vessel whereas the ship finally ordered weighed 51,000 tons.
4. There is no evidence to support Broeze's assertions that Ballin's behaviour was inconsiderate, violent, dictatorial, antagonistic and uncompromising. On the contrary, his main competitors in Bremen, England and among his pool partners have never expressed any such criticism. This is in itself a remarkable fact and speaks clearly for Ballin's integrity.