

Am Ende seiner Darstellung informiert Lindner darüber, wie die Brüder Bertram R. C. Rickmers (geb. 1952) und Erck Rickmers (geb. 1964) als Vertreter der fünften Generation seit 1984 eigene, voneinander unabhängige Unternehmen in Hamburg aufbauten, die inzwischen über große Flotten von Container- und anderen Schiffen verfügen. Den zeitlichen Abschluss der Untersuchung bildet das Jahr 2000, in dem Bertram Rickmers die Rickmers-Linie von der Hapag-Lloyd AG zurückkaufte.

Der Informations- und Erkenntniszuwachs durch Lindners Arbeit ist beeindruckend. An den über 2500 Anmerkungen ist abzulesen, welche Materialmengen er verarbeitet hat. Lindners kritische Analyse der Geschäftspolitik wirkt aufgrund seiner betriebswirtschaftlichen und finanztechnischen Kenntnisse gut fundiert. Seine Darstellung ist auch für Themen wie die Geschichte des deutschen Rüstungsexports und der deutsch-chinesischen Beziehungen bedeutsam. Was mir weniger gefallen hat: erstens ein Übermaß an sich inhaltlich wiederholenden Passagen, zweitens die Methode, Zitate aus Quellen oder aus Darstellungen ohne Herkunftserläuterung in den Text einzuklinken, und drittens eine Reihe vermeidbarer Unstimmigkeiten (wie z.B. die Verwechslung von Peter und Andreas Rickmers gleich auf der ersten Seite der Einleitung). Der Anhang bietet als nützlichen Zusatzservice ein Schiffsnamenregister und eine Statistik der Werftbeschäftigten von 1936 bis 1986, doch das Personenregister und das Abkürzungsverzeichnis erweisen sich auch bei Lindner als unvollständig.

Vorrangig bleibt festzuhalten, dass beide Studien wertvolle Bereicherungen für die Geschichtsschreibung zum Schifffahrtsstandort Hamburg und zur norddeutschen Schiffbaugeschichte darstellen.

Hans Walden

Johannes Gerhardt, Albert Ballin. Hamburg (Hamburg Univ. Press) 2009. 133 S., zahlr. Abb. (= Mäzene für Wissenschaft, Bd. 6), 22,80 EUR. Auch online verfügbar, s. http://hup.sub.uni-hamburg.de/opus/volltexte/2009/95/pdf/HamburgUP_MfW_06_Ballin.pdf.

Unwillkürlich löst dieses Buch die Frage aus, ob es einer weiteren Biographie über Albert Ballin wohl bedarf, gibt es derer doch schon ausgesprochen viele. Als der US-amerikanische Historiker *Lamar Cecil* 1967 seine quellenfundierte und noch immer lesenswerte Dissertation über Ballin bei der Princeton University Press veröffentlichte (dt.: Albert Ballin. Wirtschaft und Politik im deutschen Kaiserreich 1888–1918. Hamburg 1969, s. die Besprechung in der ZHG Bd. 55, 1969, S. 295ff.), verwies er bereits auf sechs bis dahin erschienene Ballin-Biographien und zahlreiche weitere lebensgeschichtliche Skizzen; darunter – mit gewissem Quellenwert bis heute – vor allem die frühen Arbeiten von *Bernhard Huldermann* (Albert Ballin. Oldenburg, Berlin 1922) und *Peter Franz Stubmann* (Ballin. Leben und Werk eines deutschen Reeders, Berlin 1926, s. die Besprechung in der ZHG Bd. 30, 1929, S. 265ff.), Biographien zweier Autoren allerdings, die eng mit Ballin verbunden, vor allem ihrer Verehrung Ausdruck zu verleihen suchten. Stubmann legte 1960 noch eine überarbeitete Fassung seines Buches vor (Mein Feld ist die Welt. Albert Ballin. Sein Leben, Hamburg 1960, s. die Besprechung in der ZHG Bd. 47, 1961, S. 123ff.), nachdem es 1933 von den Nationalsozialisten beschlagnahmt worden war.

Auch nach Cecils grundlegender Studie riss die biographische Beschäftigung mit Ballin nicht ab. Als Band 2 unserer Vereinsreihe „Hamburgische Lebensbilder“ veröffentlichte *Renate Hauschild-Thiessen* 1989 eine zusammenfassende Lebens-

beschreibung (in: *Gerhard Ahrens, Renate Hauschild-Thiessen*: Die Reeder Laeisz, Ballin. Hamburg 1989, S. 33–68), und im Jahre 2000 startete die ZEIT-Stiftung ihre Reihe „Hamburger Köpfe“ mit einem Band über Albert Ballin, der 2007 seine dritte Auflage erlebte. Dabei konnte die Journalistin *Susanne Wiborg*, wie Renate Hauschild-Thiessen in ihrer Rezension urteilte, Ballin zwar einer breiteren Leserschaft näher bringen, aber „selbstverständlich“ keine neuen Fakten zutage fördern (s. ZHG Bd. 90, 2004, S. 207f.). Schließlich erschien 2001 im Siedler-Verlag eine umfangreiche, jedoch mit zahlreichen Fehlern behaftete Ballin-Biographie aus der Feder des habilitierten Wissenschaftsjournalisten *Eberhard Straub* (Albert Ballin. Der Reeder des Kaisers, Berlin 2001), der, so *Volker Ullrich* in seinem Verriss des Buches, keinen angemessenen Zugang zu Ballin gefunden und daher fortwährend „zwischen Hagiographie und Abwertung“ geschwankt habe (s. DIE ZEIT vom 12. Juli 2001).

Warum also erscheint nach all diesen Darstellungen von Ballins Leben das hier anzuzeigende Buch, und wie ordnet es sich in die bisherige Forschung ein? Eine pragmatische Antwort auf den ersten Teil dieser Frage ergibt sich aus der Entstehungsgeschichte des Bandes: Aus Anlass ihres hundertjährigen Bestehens rief die Hamburgische Wissenschaftliche Stiftung 2007 die Reihe „Mäzene für Wissenschaft“ ins Leben, in deren Bänden die Stiftungsgeschichte dargestellt sowie Stifterpersönlichkeiten und Kuratoriumsmitglieder gewürdigt werden sollen. (Die bisher erschienenen Bände sind alle in der ZHG besprochen. Siehe auch die Besprechung des Buches von *Hans-Joachim Schröder* über Ernst Friedrich Sieveking in dieser ZHG.) Ein Band über Albert Ballin, der von 1907 bis zu seinem Tod 1918 dem Stiftungskuratorium angehört hatte, schien in diesem Zusammenhang unverzichtbar. Als Geschäftsführer der Stiftung und ausgewiesener Historiker hat sich *Johannes Gerhardt* der nach so vielen Vorläufern nicht einfachen Aufgabe gestellt, dieses Buch zu verfassen. Um es vorwegzunehmen: Die Arbeit hat sich gelohnt.

Zwei Vorteile von Gerhardts Buch fallen sogleich ins Auge: Zum einen ist diese Lebensbeschreibung so reichhaltig bebildert wie keine andere Ballin-Biographie: Im Durchschnitt findet sich auf jeder zweiten Seite eine Abbildung, wobei auch etliche unbekannte Fotos – vor allem aus dem Firmenarchiv der Hapag-Lloyd AG und dem Staatsarchiv Hamburg – gezeigt werden. Zum anderen erfreut die Belegstruktur des Bandes: Während in den Biographien von Hauschild-Thiessen und Wiborg sowie gar in der längeren Studie von Straub auf Anmerkungen prinzipiell verzichtet wird, gibt Gerhardt die Quellen seiner Zitate sowie die jeweils wichtigste Literatur im Einzelnen an. Er bietet damit für Historiker unerlässliche Hinweise, ohne die Lesbarkeit auch für ein breiteres Publikum zu beeinträchtigen.

Über das Leben von Albert Ballin (1857–1918) zu lesen, ist immer wieder interessant, auch wenn Johannes Gerhardt kaum Unbekanntes präsentieren kann. Er schildert die atemberaubende Karriere des als dreizehntes Kind eines kleinen jüdischen Auswanderer-Agenten in bescheidenen Verhältnissen in Hamburg geborenen und aufgewachsenen Ballin, der zum Generaldirektor der Hapag aufstieg und zu einem der bekanntesten Deutschen seiner Zeit wurde. Als Ballin 1886 als Abteilungsleiter in die Hapag eintrat, hatte diese in der Rangfolge der weltweit größten Linien auf dem 22. Platz gelegen; unter Ballins Ägide wurde sie kurz vor der Jahrhundertwende zur größten Reederei der Welt. Als erster deutscher Top-Manager verkörperte Ballin im Kaiserreich einen neuen sozialen Typus. Nicht als Firmeninhaber, sondern als ange-

stellter Leiter suchte er unermüdlich, die Reederei ideenreich weiterzuentwickeln, Marktlücken aufzuspüren sowie Dampfer, Tonnage und Aktienkapital in ungeheurer Dimension zu steigern. Mit ihm setzte die Hapag neue Maßstäbe bei Riesendampfern und Luxuslinern, mit ihm gelang der Ausbau einer reinen Reederei zum umfassenden Tourismus-Anbieter. Der „Tatmensch“ Ballin erfand die moderne Kreuzfahrt und entwickelte neue Methoden der Öffentlichkeitsarbeit; mit den 1901 auf der Veddel in Betrieb genommenen Auswandererhallen realisierte er ebenfalls ein neuartiges Konzept. Ballins ökonomische Erfolgsstory endete erst, dann freilich abrupt, im Ersten Weltkrieg.

So innovativ und fortschrittshungrig Ballin bei seinen Geschäften agierte, so konservativ und monarchistisch zeigte er sich in politischer Hinsicht. Er war glühender Patriot und Bewunderer Wilhelms II., den er 1891 persönlich kennengelernt hatte. Ab 1899 intensivierte sich das Verhältnis, ab 1905 kam der Kaiser jährlich in Ballins Hamburger Privathaus; Treffen der beiden Männer gab es bis 1914 etwa zweimonatlich. Als erster und wichtigster der so genannten „Kaiserjuden“ wurde der Hapag-Chef Berater des Monarchen in Wirtschafts-, vor allem in Schifffahrtsfragen, doch blieb sein Einfluss letztlich begrenzt. Ballin, der, so Gerhardt, sein Judentum nicht verleugnete, sich aber an seine nichtjüdische Umgebung möglichst anzupassen suchte, blieb trotz aller ökonomischen Meriten und politischen Übereinstimmungen ein Außenseiter in der „besseren“ Gesellschaft des Kaiserreichs. Gerhardt zeichnet nach, wie Ballin innenpolitisch gegen die Parlamentarisierung foht und sich als dezidierter Gegner der Sozialdemokratie und aller Gewerkschaften betätigte, und wie er außenpolitisch nach „nationaler Größe“ Deutschlands strebte, wofür kolossale Hapag-Schiffe wie etwa der „Imperator“ (das einzige Schiff männlichen Geschlechts, das damals die Weltmeere befuhr) zu mehr als schwimmenden Symbolen wurden. Für den fatalen Flottenausbau im Tirpitzschen Sinne engagierte sich Ballin bis 1908, fürchtete dann aber eine Verschlechterung des deutsch-englischen Verhältnisses. Einen Krieg gegen England wollte er nicht; im Juli 1914 hoffte er unrealistischerweise, zu dessen Abwendung selber noch beitragen zu können.

Am Ende des Ersten Weltkriegs endeten das Deutsche Kaiserreich und – symbolträchtig – auch Ballins Leben. Die umstrittene Frage, ob dessen durch eine Überdosis Beruhigungstabletten verursachter Tod am 9. Nov. 1918 Selbstmord war oder nicht, lässt Gerhardt bewusst – und zu Recht – offen. Anders als etwa bei Wiborg, die in ihrer Biographie keinen Zweifel am Suizid lässt, werden hier die Hinweise besprochen, die für oder gegen die Annahme einer bewussten Entscheidung Ballins sprechen, sich das Leben zu nehmen. Will man sich nicht anmaßen, in Ballins Kopf hineinschauen zu können, scheint dies die einzig angemessene Darstellungsweise.

Gerhardt hat eine gut geschriebene, abgewogen argumentierende und den historischen Kontext einbeziehende Ballin-Biographie vorgelegt, die keineswegs hagiographisch eine Lebensgeschichte voller Erfolge, aber auch großen Scheiterns erzählt. Wer sich knapp und kompetent über Albert Ballin informieren will, dem sei das Buch trotz der erwähnten Konkurrenz auf dem Buchmarkt besonders empfohlen. Erstaunlich ist nur, dass der Grund für die Aufnahme der Ballin-Biographie in die Reihe der Hamburgischen Wissenschaftlichen Stiftung im Text mit keinem Wort erwähnt wird: Als „Mäzen für Wissenschaft“ erscheint Albert Ballin lediglich im Klappentext – nämlich als Unterstützer der großen Südsee-Expedition 1908–1910, die den Ruf

Hamburgs als Wissenschaftsstandort gefestigt habe. Quellen, die weiteren Aufschluss über diesen Bereich geben könnten, sind zerstört oder verschollen.

Rainer Nicolaysen

Arnold Kludas, Die Geschichte der Hapag-Schiffe. Band 3: 1914–1932. – Band 4: 1933–1970. Bremen (Hauschild) 2008 und 2009, jeweils 240 S., zahlr. Abb., Kt., je 48 EUR.

Als Frucht einer jahrzehntelangen Beschäftigung mit der Hamburg-Amerika Linie (Hapag) hat *Arnold Kludas* dieses Monumentalwerk über die bedeutendste Hamburger Reederei erarbeitet, die zeitweise auch die größte in Deutschland war. Da die ersten beiden Bände bereits rezensiert wurden (s. ZHG Bd. 94, 2008, S. 243f. und Bd. 95, 2009, S. 255ff.), soll der Grundcharakter dieses überaus material- und abbildungsreichen schiffsbiographischen und chronikalischen Werks nicht erneut beschrieben werden. Grundsätzlich sei gesagt, dass künftige Forschungen in mannigfaltiger Hinsicht auf die Arbeiten von Kludas aufbauen können, was übrigens auch für seine früheren Arbeiten gilt.

Die beiden vorliegenden Bände führen durch so turbulente Zeitabschnitte wie die beiden Weltkriege, die Weimarer Republik, den Nationalsozialismus und schließlich durch das prosperierende, uns inzwischen immer ferner rückende Nachkriegswestdeutschland. Der vierte Band reicht an die Fusion der Hapag mit dem Norddeutschen Lloyd zum Transport- und Touristikkonzern Hapag-Lloyd (1970) heran, wird aber noch durch eine Aufstellung der Bauwerften (S. 179–184), einer eher unscheinbaren Tochterreederei um 1920 (S. 185f.), von gecharterten Schiffen (S. 187–197), Beteiligungen an fremden Reedereien (S. 198–207) sowie einem aufschlussreichen Spezialkapitel über Luftfahrtaktivitäten (S. 208–215) ergänzt.

Nicht einverstanden bin ich mit der einseitigen und daher unbefriedigenden Darstellung von Ursachen und Folgen des Ersten Weltkrieges (Bd. 3, S. 10–24). Sie ignoriert die umfangreichen Forschungen und Debatten der vergangenen Jahrzehnte souverän und leistet der um 1920 populären „Kriegsunschuldslgende“ (Heinrich August Winkler) vom eingekreisten und von Neidern in den Krieg getriebenen Deutschen Reich erneut Vorschub. Dazu ist schon Entscheidendes veröffentlicht, nicht zuletzt von *Peter Graf Kielmansegg* (Deutschland und der Erste Weltkrieg, Frankfurt a.M. 1968).

Ein fünfter Band über die Kleinschiffahrt der Hapag und mit einem Quellen- und Literaturverzeichnis soll diese opulent ausgestattete, erstklassig gedruckte und für lange Zeit als Standard- und Nachschlagewerk unentbehrliche Reihe abschließen.

Christian Ostersehlte, Bremen

Karsten Kunibert Krüger-Kopiske, Die Schiffe der Deutschen Afrika-Linien. Hamburg (Koehler) 2009. 128 S., zahlr. Abb., 24,90 EUR.

Der Autor ist Mitarbeiter der Deutschen Afrika-Linien in Hamburg, eine der bedeutenden hanseatischen Traditionsreedereien, die seit mehr als 100 Jahren in der Linienschiffahrt tätig und im Besitz der Familie Essberger/Rantzau ist. Heute betreibt die Firma aber auch Containerschiffe, Massengutfrachter und ist an Zementtransporten beteiligt.