

Albert Ballin und die Räume der politischen Macht 1886–1918

Johanna Meyer-Lenz

1. Lokal, maritim, global

Der Beitrag widmet sich der Frage nach dem Verhältnis Albert Ballins, Generaldirektor der HAL, einer der mächtigen Akteure auf dem überseeischen globalen Transportmarkt, zur politischen Transformation in der Novemberrevolution von 1918/19. Die Analyse dieses Zusammenhangs ist eng mit dem Aufstieg des Unternehmens HAPAG/HAL¹ zu seiner weltweiten Monopolstellung bis 1914 und der Epoche des Wilhelminismus verbunden, der Zeit der Regierung Wilhelms II. seit seiner Thronbesteigung im Jahre 1888 bis zu seiner Flucht aus Deutschland und dem Rücktritt im November 1918. Navalismus, Imperialismus und mit ihm verbunden der Kolonialismus beschreiben für die Regierungszeit Wilhelms II. die besondere Form der preußisch-deutschen Weltpolitik im Zeitalter der dynamischen Globalisierung, die mit dem Bild, dem deutschen Reich im Konzert der Weltmächte den berühmten »Platz an der Sonne« zu verschaffen, einen einprägsamen Ausdruck fand.²

Für die Epoche des Wilhelminismus entfaltet sich das besondere Verhältnis zwischen Albert Ballin, dem Generaldirektor und damit bestimmenden Leiter der HAL, und dem deutschen Kaiser zu einer hohen Wirksamkeit, wobei Politik und globales wirtschaftliches Handeln ein weltweit wirkungsvolles Machtbündnis eingingen. Wesentlich war diese Beziehung durch eine starke Parallelisierung der Interessen von pri-

1 Vgl. in diesem Band Johanna Meyer-Lenz: »Albert Ballin 1890–1918«, S. 99–170.

2 Zum Konzept der Globalisierung als dynamischer Prozess vgl. Petersson, Niels B.: »Das Kaiserreich in Prozessen ökonomischer Globalisierung«, in: Conrad, Sebastian/Osterhammel, Jürgen (Hg.): Das Kaiserreich transnational. Deutschland in der Welt von 1871–1914, Göttingen 2006, S. 47–67. »[...] Globalisierung [wird] heute zunehmend nicht als verdichtete Interaktion weiterhin national verfasster Gesellschaften aufgefasst, sondern als die Auflösung von Territorialität und Staatlichkeit durch transnationale Kontakte. Zur Erfassung solcher Entwicklungen bietet sich das Paradigma der Globalisierung als großräumige, interkontinentale Vernetzung an. [...] In dieser ›Transaktionswelt‹ verdichten sich Interaktionen zu Netzwerken oder Systemen.« Sie folgen nicht mehr territorialen Grenzen, sondern überschreiten sie und bilden eigene weltwirtschaftliche Systeme. Ebd. S. 50.

vatwirtschaftlicher Unternehmensführung und den wirtschaftlichen und politischen Zielen des Reiches charakterisiert. Zunehmend machte sich jedoch im Zuge der aggressiven und gegen England gerichteten Flottenpolitik des Kaisers und des 1897 zum Staatssekretär des Reichsmarineamts ernannten Alfred Graf von Tirpitz (1849-1930) eine wachsende Missstimmung in dem Verhältnis zwischen Ballin und dem Kaiser bemerkbar. Hinzu kam, dass die außen- und machtpolitischen Missgriffe des Kaisers in dem komplizierten europäischen und globalen Macht- und Bündnisgefüge je häufiger, desto weniger mit dem wirtschaftspolitischen liberalen Credo der Unternehmensführung der HAL unter Ballin auf den international vernetzten Märkten vereinbar waren. Dies galt insbesondere für die Handelsbeziehungen und die Geschäfte im transatlantischen Raum, in denen England und die USA wirtschaftlich wie politisch eine herausragende Rolle spielten.³

In der ersten Phase der gemeinsamen Ausrichtung von Reeder und Kaiser, die 1908 durch die Daily Telegraph-Affäre einen massiven Einbruch erfuhr, harmonisierten beide, wenn auch in unterschiedlichen Feldern, in vielerlei Hinsicht auf der Grundlage eines übergreifenden Konsenses in der Wirtschafts- und Weltpolitik. Ballin nutzte sein jeweiliges Gewicht in Hamburg und in Berlin, um flexibel auf der einen wie der anderen Ebene zu präzisen Situationseinschätzungen im eigenen Agieren im globalen Raum zu gelangen. Seiner politischen Positionierung nach neigte er dem liberal-konservativen Lager zu. Er bewegte sich im Kreise der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Eliten der Hochindustrialisierung im Kaiserreich: Industrielle, Bankiers, Reeder, Kaufleute, Unternehmer mit vielen Verbindungen zur Wissenschaft, zum Journalismus, zu den neuen bürgerlichen Eliten. Ballin und der Kaiser teilten auch die antimoderne Ausrichtung der Innenpolitik; sie sprachen sich gegen eine Demokratisierung der Politik, eine Reform des Wahlrechtes in Hamburg wie in Preußen und – zunächst – gegen die Ausweitung der Partizipationsrechte der Arbeiterschaft ebenso aus, wie sie notwendige liberale Reformen des Wahlrechts und des Koalitionsrechts in Staat und Verwaltung hinauszögerten und die sozialdemokratische Bewegung, Partei, Gewerkschaften, Netzwerke, Vereine und Institutionen durch die Erweiterung strafrechtlicher Verfolgungsmaßnahmen bekämpften.

Ballin erfüllte in dieser Konstellation zwei Funktionen: Er war ein Stabilisator des Systems, indem er als Generaldirektor der HAL ein weltumspannendes Reedereiunternehmen vertrat, dessen moderne Passagierschiffe zu Symbolträgern für das Machtprestige des Deutschen Reiches »auf dem Wasser« aufstiegen. Ballin unterstützte die Maschinerie der pompösen kaiserlichen Feier- und Festkultur, denen er durch die eindrucksvollen Schiffsparaden einen technischen und mondänen Glanz des Internationalen verleihen konnte. Zugleich trat er als Propagandist einer illusionären schöneren

3 Zu dem Verhältnis des Kaisers zu Tirpitz und seiner Flottenpolitik ohne Einbeziehung der Wirtschaftspolitik vgl. Epkenhans, Michael: »Wilhelm II and ›his‹ navy, 1888-1918«, in: Mombauer/Deist (2003): *The Kaiser*, S. 12-36.

Welt auf, so die Werbung für den neuen Seetourismus in Form von Luxusreisen in »fremde Welten«.⁴

Die imperiale Weltgeltung des Kaiserreiches fand ihren symbolischen Ausdruck in den großen transatlantischen Passagierdampfern, in ihrer herausragenden technischen und visuellen Präsenz, verkörpert durch die jeweils ersten Schiffe einer neuen Schnelldampferbaureihe, in ihren Geschwindigkeitsrekorden, die sie zum Träger des international geachteten Blauen Bandes erhoben. Das breite nationale Echo war auch ein Ergebnis der rührigen Öffentlichkeitsarbeit der zahlreichen mitgliederstarken marinefreundlichen konservativen Vereine und Verbände, so des Flottenvereins, der Kriegerverbände und des Alldeutschen Verbandes. Die Dampferflotte der HAL fungierte gemeinsam mit dem Bremer Lloyd als nationaler Werbeträger; in zahllosen suggestiven Darstellungen ihrer Passagierschiffe und führender Ozeanriesen stellten die Fahrzeuge mit ihren eleganten Linien und hervorragenden Fahrteigenschaften den Weltmachanspruch des deutschen Reiches zur Schau.⁵ Eine bewusst gepflegte symbolische Zusammenschau von Handelsflotte, Seeschifffahrt und den Insignien der kaiserlichen Macht unterstrich diesen Zusammenhang effektiv bei den zahlreichen Anlässen im nationalen maritimen Festkalender. Die HAL stellte seit 1895 ihre großen Passagierdampfer publikumswirksam in den Dienst der jährlichen kaiserlichen Flotten- und Schiffsparden anlässlich des Jahrestages der Eröffnung des Nord-Ostseekanals, bei den jährlich wiederkehrenden Regatten auf der Elbe, zur Kieler Festwoche. HAL-Dampfer fuhren die Gäste in spektakulären Paraden die Elbe abwärts nach Cuxhaven; sie dienten als Restaurantschiffe bei festlichen Banketten zu kaiserlichen Empfängen, als Hotelschiff für die Gäste des Kaisers.⁶ Ballin geriet in eine »vertrauliche Nähe« zum Kaiser, er war zudem durch die privaten Besuche des Kaisers in seinem Haus in Hamburg besonders privilegiert.⁷

Umgekehrt trugen zahlreiche Prestigedampfer der HAPAG/HAL die Namen von Mitgliedern der kaiserlichen Familie wie AUGUSTA VICTORIA, KAISERIN AUGUSTA VICTORIA oder PRINZESSIN LOUISE. Die drei letzten und weltweit größten Dampfer der neuen HAL-Serie trugen politisch programmatische Namen, die der imperialen, konservativen und nationalen Tradition verbunden waren, wobei das auf der Hamburger Vulkanwerft erbaute »Flaggschiff«, der IMPERATOR, eine besondere Ehrung des

4 Vgl. Sösemann, Bernd: »Hollow-sounding jubilees: forms and effects of public self-display in Wilhelmine Germany«, in: Mombauer, Annika/Deist, Wilhelm (Hg.): *The Kaiser. New Research on Wilhelm II's Role in Imperial Germany*. Cambridge 2003, S. 37-62.

5 Russell unterstreicht darüber hinaus die Aufladung der Bedeutung der drei Schiffe der Imperatorklasse der HAL als Symbole moderner Schiffbautechnik und des internationalen Reisekomforts: »Transatlantic passenger liners were frequently construed as emblematic of the technological sophistication of the Western world and the progress of its civilization«, in: Russell, Mark A.: *Steamship Nationalism. Ocean Liners and National Identity in Imperial Germany and the Atlantic World*, Routledge 2020, S. 72. Vgl. auch w.u. Anm. 8.

6 In der Regel auf Kosten der Reederei. Vgl. StA HH Familienarchiv Merck II 8 konv. 2a Band 1. Merck, Johannes Theodor, *Meine Erinnerungen an die Hamburg-Amerika-Linie und an Albert Ballin (1920/1922)*, S. 27-28.

7 Vgl. Gerhardt, Johannes: *Albert Ballin*, Hamburg 2009, S. 75-77.

Kaisers darstellte. Sicherlich hat der äußere Glanz dieser Feierlichkeiten dazu beigetragen, Risse in den auseinanderdriftenden Machtpolitiken des Kaisers, den politisch-militärischen Machteliten und den Unternehmensinteressen einer global agierenden Reederei zu überspielen. Die Stapelläufe der drei weltgrößten Dampfer der HAL, welche die traditionellen bürgerlichen und kaiserlich-militärischen Eliten zur Feier »vereinte«, fanden 1913 und 1914 in Hamburg statt.⁸

Die harmonische Ausrichtung beider Akteure, des Kaisers und Ballins, bewährte sich auch zunächst im nach außen demonstriertem Einvernehmen von unternehmerischem und staatlichen Agieren – ein System, das Hans-Ullrich Wehler im gegenseitigen Geben und Nehmen als organisierten Kapitalismus bezeichnete, und das den Raum des deutschen Reiches im kolonialen Imperialismus umriss. Interessenverflechtungen des Kaisers und Ballins traten bei staatlichen Schutzleistungen (Erwerb und Schutz in/von Kolonien) und Subventionen für die neu einzurichtenden Dampfschiffahrtslinien, für die Übernahme von besonderen Transportleistungen – etwa für militärische Zwecke – deutlich zutage und sie dienten der Steigerung der unternehmerischen Gewinne; diese Verbindungen stützten bis 1914 das deutsche Kolonialregime, welches mit der Verweigerung von politischen Grundrechten für die Kolonisierten, der Einführung von Zensur, Disziplinierung, Unterdrückung und schließlich der Genozid (militärische Maßnahmen zur Niederschlagung von Aufständen; Gefängnis, Drill, systematische Depravierung) das antipartizipative Regime im Reich noch bei weitem übertraf.⁹

Die wirtschaftliche und politische Vorteilsnahme aus diesem austarierten globalen System beruhte auf einem gemeinsamen Denk- und Handlungsraum, der so lange stabil blieb, so lange sich an den Voraussetzungen für den beiderseitigen Konsens nichts änderte. Der »friedliche« Welthandel und seine profitable Organisation beruhten auf einem wirtschaftlich und politisch prekären Gleichgewicht, das durch intrinsische Gefährdungen, etwa durch innere Krisen (Boxeraufstand), aber auch durch bi- und multipolare kriegerische Konflikte schnell unvorhersehbaren Risiken ausgesetzt sein konnte. Bis dahin vorherrschende Machtordnungen konnten so ins Wanken geraten.

2. Die Weltpolitik Wilhelms II. und die Wirtschaftspolitik des Unternehmers Ballin: nicht völlig kompatibel

Mit dem Eintritt in den Prozess der wirtschaftlichen Globalisierung des 19. Jahrhunderts, so der Historiker Petersson, verschärfte das deutsche Kaiserreich zwei »scheinbar widersprüchliche [...] Entwicklungstendenzen der Weltwirtschaft« in transnationaler wie in nationaler Perspektive. Es strebte erstens nach »Multilateralisierung« im

-
- 8 Umgekehrt benannte Ballin die Passagierdampfer der Imperatorklasse IMPERATOR, VATERLAND, BISMARCK entsprechend dem beiden gemeinsamen Denkraum der nationalen Weltpolitik Wilhelms II. Die zunehmende Spannung angesichts der konkurrierenden und aggressiven Flottenpolitik, begleitet von nationalen Feindbildern, stellt eine ernsthafte Bedrohung des globalen Wirtschaftsraums der HAPAG mit einem besonderen Schwerpunkt auf dem transatlantischen Raum dar.
 - 9 Vgl. Gründer, Horst: Geschichte der deutschen Kolonien, 7. Aufl., Paderborn 2018. Für Deutsch-Südwestafrika vgl. ebd., S. 131-139, für Togo und die Folgen des Systems Puttkamer ebd., S. 163-171, für Ostafrika ebd., S. 96, S. 179-180, S. 186, S. 189-191.

Sinne einer Ausrichtung innerhalb vielfältiger Netzwerkbeziehungen zwischen den Nationen und zweitens nach der »Nationalisierung«, d.h. der »politischen Steuerung« der binnenwirtschaftlichen Entwicklungen im Sinne der Aussteuerung der innerstaatlichen Machtbalance. Weltwirtschaftliche Aktivitäten betrachteten die politischen Führungsschichten des Kaiserreichs somit nicht nur als eine Markt-, sondern auch als eine Machtfrage, die dem Ziel galt, »weltwirtschaftliche Einflüsse« zu nutzen, um auf nationaler Ebene »die Strukturen von Wirtschaft und Gesellschaft politisch zu steuern.« Was Petersson für das ausgehende 19. Jahrhundert diagnostiziert, setzte Wilhelm II. bis zum Beginn des Weltkrieges im Juli 1914 fort. Ein wesentlicher und für diese Darstellung zentraler Aspekt der »Politisierung des Globalisierungsprozesses« und »seiner nationalistisch-machtstaatlichen Aufladung« liegt darin, dass diese Entwicklung für Deutschland im Rahmen der globalen Expansion des überseeischen Handels- und Transports stattfand und dass die Entwicklung von Unternehmen in Schifffahrt und Schiffbau, von Anlage und Ausbau von Überseehäfen, die Logistik des Überseehandels und des Geldverkehrs sich an den globalen und verflochtenen Strukturen ausrichtete.¹⁰

Im Jahre 1902 schlossen die HAL und der Norddeutsche Lloyd ein Abkommen mit dem mächtigen US-amerikanischen Morgan-Trust, um in dem neu gegründeten transatlantischen Netzwerk von See- und Eisenbahntransport ihren Anteil am globalen Weltverkehr durch die Nutzung der Schienenwege in das Innere des US-amerikanischen Kontinents abzusichern. Der Vertragsabschluss war einer der Höhepunkte der weltweiten wirtschaftlichen Machtausdehnung der beiden deutschen Überseereedereien, der in der persönlichen gemeinsamen Abstimmung zwischen den Generaldirektoren Albert Ballin (HAL) und Heinrich Wiegand (NDL) und Wilhelm II. den politischen Willen zur Bewahrung der nationalen wirtschaftlichen Eigenständigkeit gegenüber dem Wirtschaftsmagnaten in New York zur Geltung brachte. Auch diese Nuance der Wilhelminischen Machtpolitik ist der doppelten Ausrichtung des Navalismus Wilhelms II. geschuldet. »Die Zukunft liegt auf dem Wasser«, dieses Motto seiner Regierungspolitik, umriss den Anspruch der deutschen Seegeltung, die eine großzügige Unterstützung der Handelsmarine mit der Entwicklung einer schlagkräftigen Kriegsmarine verband, um dem politischen Ehrgeiz, als Kolonialmacht eine Rolle in der Weltpolitik als zukünftige »Globalisierungsvormacht« zu spielen, Rechnung zu tragen.¹¹

Als jedoch in den Vorkriegsjahren die Strategie Wilhelms II., nationale Machtpolitik mit dem »Willen zur Politisierung weltwirtschaftlicher Zusammenhänge«¹² zu verbin-

10 Alle Zitate vgl. Petersson, Niels B. (2006): Das Kaiserreich in Prozessen ökonomischer Globalisierung, S. 66. Das Deutsche Reich ergriff Maßnahmen zu einer massiven Steuerung der eigenen Handelsinteressen durch seine Schutzzollpolitik auf Getreideeinfuhren. Damit reagierte es auf die innenpolitische Kritik der preußischen adeligen Grundbesitzer auf die sinkenden Weltmarktpreise. Dem so privilegierten preußischen Adel erwuchs damit gleichzeitig innenpolitisch die steigende Opposition der verarmten und rechtlosen Landarbeiterschaft ebenso wie der Arbeiterschaft, der durch das preußische Dreiklassenwahlrecht die politische Partizipation in Preußen (zwei Drittel der Reichsbevölkerung) vorenthalten wurde.

11 Petersson, Niels B. (2006): Kaiserreich, S. 67.

12 Ebd., S. 67.

den, »nicht immer zu einem politischen Prestigegewinn«¹³ führte, sondern auf Grund ihrer manchmal erratischen, manchmal aggressiven und anmaßenden Inhalte für diplomatische Verwirrung und Irritationen sorgte, war dies Anlass für Ballin für eine Distanzierung von der Politik des Kaisers, die letztlich mit der Gefährdung der internationalen politischen Beziehungen auch dem eigenen Unternehmen schaden könnte. Im besten Falle entstanden vorübergehende Unstimmigkeiten im Kreis der beteiligten Mächte, im schlechteren riefen sie schwerere diplomatische Krisen hervor und rückten die Beteiligten in die gefährliche Nähe eines kriegerischen Konfliktes.¹⁴

Der Beitrag zu Ballin wirft die Frage auf, inwiefern die deutsche Weltpolitik Wilhelms II. das globale unternehmerische Agieren Ballins in eine Schieflage zu bringen drohte, wenn nationalistisch-aggressive Politiken, unternehmerisches Handeln im globalen Maßstab und ein Geflecht internationaler Abkommen zwischen den führenden Großmächten zur Vermeidung kriegerischer Konflikte und Beachtung der Neutralität miteinander in Konflikt gerieten. Umgekehrt erhöhte sich bei globalen Transportgeschäften mit kriegsführenden Nationen auch für die HAL die Gefahr, wegen Verletzung der Neutralität einen internationalen Konflikt auszulösen.¹⁵ Ein grundsätzliches Risiko erwuchs der HAL aus den aggressiven Vertretern des deutschen Flottenprogramms und der mit diesem verbundenen Seemachtspolitik. Die zunehmenden Spannungen gegenüber der Weltmacht England, besonders geschürt durch starke militaristische und nationalistische Strömungen im Deutschen Kaiserreich, bargen mit dem Eintritt in die Dreadnoughtphase 1906 vermehrt die Gefahr einer kriegerischen Auseinandersetzung mit Großbritannien als führender Seemacht mit nicht absehbaren Folgen: eine Gefährdung der Handelsfreiheit und damit der ungestörten transatlantischen und globalen Handelsbeziehungen. Großadmiral Alfred von Tirpitz, 1917 Mitgründer der alldeutschen und nationalistischen Vaterlands-Partei, trug als Hauptvertreter des offensiven Flottenrüstungsprogramms zur wachsenden Spannung mit England bei, das daraufhin in seine Bündnispolitik mit Frankreich zum Nachteil von Deutschland auch Russland einschloss. Die mit der deutschen Flottenpolitik erhöhte Entfremdung der europäischen imperialen Weltmächte von einer Verständigungspolitik mit Deutschland wuchs sich dank des sich erhöhenden Konfliktpotentials zu einer massiven Bedrohung der Grundlagen der Geschäftsbeziehungen der HAL und des unternehmerischen Handelns Ballins aus. Ein Kriegausbruch, der Deutschland auf der Seite der Gegner Englands und seiner Verbündeten, nicht zuletzt den USA, kämpfen ließ, musste – aus der Sicht Ballins – für Deutschlands Transportwirtschaft und seinen Welthandel unabsehbare und bedrohliche Konsequenzen haben.

13 Ganz besonders charakteristisch ist dafür die Daily-Telegraph-Affäre von 1908, die durchaus bedrohlich »destabilisierende [...] Krisenerscheinungen« auslöste. Ebd., S. 64. Petersson benutzt diesen Begriff in Bezug auf einen anderen Zusammenhang. Dieser lässt sich aber auch passend auf die Krisen 1900-1914 übertragen.

14 Die Flottenrüstung, der zunehmender Navalismus der kaiserlichen Politik, weitere Ungeschlichkeiten kaiserlichen Auftretens (Marokko-Krisen 1905 und 1911; Zimmermann-Telegramm nach Mexiko 1917), all das blieb nicht ohne Wirkung auf die globale politisch und wirtschaftlich verflochtene Konstellation.

15 Vgl. die Einsätze im Russland-Japan-Konflikt 1904/05 und im spanisch-amerikanischen Krieg 1898. Vgl. in diesem Band den Beitrag von Johanna Meyer-Lenz: »Albert Ballin 1890-1918«, S. 114-118.

3. Hamburg und der Polyzentrismus des Wilhelminismus

In der Position des erfolgreichen globalen Unternehmers und des Mitglieds der kaiserlichen Entourage nahm Ballin in den Hamburger Kreisen der politischen und wirtschaftlichen konservativen und antidemokratischen Machteliten eine unbestrittene Machtposition ein.¹⁶ Die persönliche Präsenz in Hamburg erübrigte sich vielmals; seine symbolische Macht wirkte in Hamburg effektiv durch die zahlreichen und mächtigen Verbindungen zu einem Netzwerk aus einflussreichen Mitarbeitern, Freunden, Geschäftspartnern aus Wirtschaft, Handel und Finanzwirtschaft, in den Zentren der Macht in Senat und Bürgerschaft, in der Handelskammer und in der Hafen- und Lagerhausgesellschaft. Spitzenvertreter der Wirtschaft und der Banken standen ihm nahe, mit ihnen war er eng durch ein Geflecht von Vertretungen in den diversen Aufsichtsratsgremien zahlreicher Aktiengesellschaften verbunden; in die Öffentlichkeit wirkte er direkt und indirekt durch Verlautbarungen in der konservativen bürgerlichen Presse (Hamburger Correspondent), Einflussnahme auf das politische Stadtgeschehen und auf die Wirtschaft (Handelskammer) ein. Vor diesem Hintergrund – der respektierten Stellung in Hamburg, der Zugehörigkeit zur diplomatischen Entourage des Kaisers und dem einflussreichen Interagieren im globalen Handels- und Transportgeschäft – zeichnet sich ein Profil Ballins ab, das sich letztlich auch in der Frage der politischen Transformation des Kaiserreichs am Ende des Ersten Weltkriegs innerhalb der bürgerlichen und wirtschaftlichen Eliten auf einen funktionalen Kompromiss im liberalen politischen Spektrum zubewegte.¹⁷

Die unmittelbare Bühne des unternehmerischen Handelns Albert Ballins war die Hansestadt Hamburg. Der Hamburger Hafen, 1888 als seinerzeit größter deutscher Seehafen im sogenannten Zollanschluss in das Deutsche Reichsgebiet integriert, profitierte als zentraler Knotenpunkt des weltweiten Seehandels von seiner vorteilhaften Position im Netz des europäischen und transatlantischen Seeverkehrs. Mit dem Aufstieg zu einer der weltweit führenden Hafenmetropolen war bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs ein beispielloser Wachstums- und Konzentrationsprozess, der besonders den Handel und die Industrie betraf, verbunden. Großschiffbau, Dienstleistungen, Reedereiwirtschaft, Hafenwirtschaft und Hafenumschlag, Metall- und Bauindustrie waren bestimmende Faktoren des städtischen Wirtschaftsgeschehens, begleitet von einer wachsenden Stärke und Konzentration in der Versicherungs- und Bankwirtschaft. Die wesentliche Rolle als führender Platz im Banken- und Geldgeschäft im Reich

16 Vgl. w.u. Meyer-Lenz: »Albert Ballin 1890-1918«, S. 103-105.

17 Damit unterscheidet sich dieser Ansatz von dem Gerhard Ritters. Vgl. Ritter, Gerhard: »The Kaiser and His Ship-Owner: Albert Ballin, the HAPAG Shipping Company, and the Relationship between Industry and Politics in Imperial Germany and the Early Weimar Republic«, in: Berghoff, Hartmut/Kocka, Jürgen/Ziegler, Dieter (Hg.): Business in the Age of Extremes: Essays in Modern German and Austrian Economic History, Cambridge 2013, S. 15-39. Die Anlage des Vergleichs bei Ritter trägt den unterschiedlichen Positionen, ihren Aktionsmöglichkeiten und ihrer Reichweite in den jeweiligen Machtfeldern der Akteure nicht genügend Rechnung und kommt somit nicht zu einer Darstellung der sich auseinanderentwickelnden Positionierungen beider zum Krieg, d.h. der entscheidenden Veränderungen in der Haltung Ballins zum Kaiser bis zur Niederlage und zum Scheitern der deutschen Kriegsführung im Herbst 1918.

ging seit den 1890er Jahren auf Berlin über. Seit 1908 war Hamburg Sitz des Kolonialinstitutes.¹⁸

Die Eliten aus alteingesessenem Bürgertum (Notabeln), der Wirtschaft, des Handels, der Politik und der Verwaltung prägten das politische Regime der Hansestadt bis 1918. Die Hamburgische Verfassung hatte in der Folge der Revolution von 1848 liberalere Züge erhalten; so wurde das Wahlrecht auf eine größere Gruppe Hamburger Bürger ausgeweitet. Aber auch die Reformen von 1860 und 1876 änderten im Prinzip kaum etwas an dem Ausschluss der Mehrheit der Hamburger:innen vom allgemeinen Wahlrecht und damit von einer aktiven politischen Partizipation der Gestaltung der Stadtpolitik. Bis 1918 herrschten die patrizisch-großbürgerlichen Schichten, bestimmt durch die Eliten aus alteingesessenem Bürgertum (Notabeln), der Wirtschaft, der Industrie, der Politik, der Verwaltung und des Haus- und Grundbesitzes. Die Vorherrschaft dieses kleinen Kreises blieb bei der Wahrung des ständestaatlich geprägten Wahlrechts bis 1918 erhalten. Nur 4 % der Bevölkerung wählten nach dem Zensuswahlrecht bis 1918 ihre Vertreter in das Stadtparlament (Bürgerschaft).¹⁹ Das zunehmende Begehren nach gleichberechtigter politischer Partizipation der sozialdemokratischen Arbeiterbewegung stieß auf Seiten des Bürgertums und der Unternehmerschaft – Stichwort »Umsturzversuch« – auf harte Ablehnung. Ins öffentliche Bewusstsein in Hamburg trat die Auseinandersetzung 1905/1906 um eine Liberalisierung des Wahlrechts. Doch die neue Gesetzesvorlage, die der Bürgerschaft zur Abstimmung vorgelegt wurde, sah eine Verschärfung des Zensuswahlrechtes vor und die Kräfte der konservativen »Ordnung« verteidigten erfolgreich in dem sich in heftigen Straßenkämpfen auswachsenden Konflikt um den »Wahlrechtsraub« die Position der Konservativen.²⁰

Die neuen und die alten Wirtschaftseliten in Hamburg, deren aktive Machtzentren Börse und Handelskammer waren, bildeten mit ihren Unternehmer- und Interessen-

18 Vgl. Zimmerer, Jürgen: »Geld, Geist und Wissenschaft. Die kolonialen Fundamente der Hamburger Universität«, in: Nicolaysen, Rainer/Krause, Eckart/Zimmermann, Gunnar: 100 Jahre Universität Hamburg. (=Studien zur Hamburger Universitäts- und Wissenschaftsgeschichte in vier Bänden. Band 1. Allgemeine Aspekte und Entwicklungen), Göttingen 2020, S. 33-55.

19 Diese wählte nach einem dann erweiterten Vorschlagsrecht die Mitglieder des Senats auf Lebenszeit. Aus diesen rekrutierten sich die Spitzen der Stadtregierung und der einzelnen Ressorts, für deren Verwaltung sie verantwortlich zeichneten. Zur Entwicklung des stadtrepublikanischen politischen Systems und dem Wahlrecht vgl. Evans, Richard J.: Tod in Hamburg. Stadt, Gesellschaft und Politik in den Cholera-Jahren 1830-1910 (Engl. Originalausgabe 1987), Reinbek bei Hamburg 1990, S. 35-42.

20 Vgl. Eckart, Hans Wilhelm: »Von der privilegierten Herrschaft zur parlamentarischen Demokratie«, in: Landeszentrale für politische Bildung (Hg.), Die Auseinandersetzungen um das allgemeine und gleiche Wahlrecht in Hamburg, Hamburg, 2002, S. 42-52; Erdmann, Heinrich: »Der »Wahlrechtsraub« von 1906 als Traditionsbruch«, in: Landeszentrale für politische Bildung Hamburg (Hg.): Hamburg im ersten Viertel des 20. Jahrhunderts: die Zeit des Politikers Otto Stolten, Hamburg 2000; Evans, Richard J.: »Der rote Mittwoch«, in: ebd.; vgl. ders.: »»Red Wednesday« in Hamburg: Social Democrats, Police and Lumpenproletariat in the Suffrage Disturbances of 17 January 1906«, in: Social History, Vol 4, No. 1 (1979), S. 1-31; Holstein, Christoph/Oldenburg, Christel/Woyke, Meik et al.: Alles für Hamburg: Die Geschichte der Hamburger SPD von den Anfängen bis zum Jahr 2007, Hamburg 2013; Horst, Patrick: »Das Parteiensystem Hamburgs«, in: Jun, Uwe/Haas, Melanie/Niedermayer, Oskar (Hg.): Parteien und Parteiensysteme in den deutschen Ländern, Wiesbaden 2008, S. 217-246.

verbänden um die Wende von 1889/90 schlagkräftige Instrumente aus,²¹ die ihren Einfluss als *pressure groups* erfolgreich bis 1918 entfalteten.²² Börse, Handelskammer und Parlament hoben sich als sichtbare Zentren der wirtschaftlichen und politischen Macht im urbanen Raum ab.

Der mächtige Verband der deutschen Metallindustrie (VdM) und der einflussreiche Verband der deutschen Reeder mit Sitz in Hamburg übten mit der Zentralverwaltungsstelle des Arbeitsnachweises bis 1918 große Macht aus. Im öffentlichen Gedächtnis der Stadt blieben die großen Hafenarbeiterstreiks von 1896/97 und die Streikwelle von 1905 bis 1907 haften, die Ballin und sein Unternehmen gemeinsam mit der Lagerhausgesellschaft erfolgreich abzuwehren wussten.²³ Wenn auch das Unternehmen HAPAG die Streiks ohne größere wirtschaftliche Einbußen überstand, so verstand die Unternehmenschaft die breite Solidarisierungsbereitschaft der Hamburger Arbeiterschaft und die Länge des Streiks als langfristiges Drohpotential der neuen proletarischen Klasse. Die dauernden Spannungen zwischen den Kräften der Beharrung und der Veränderung entluden sich in Hamburg kontinuierlich in großen und kleinen Kämpfen zwischen Arbeiterschaft und Unternehmen; besonders eindrucksvoll und spektakulär in den großen Streiks der Werftarbeiterschaft im Jahre 1913.²⁴

Neben der Sozialdemokratischen Partei waren es besonders die freien Gewerkschaften, die sich mit großer Kampfbereitschaft zu einem Machtfaktor in den hoch-industrialisierten und wachsenden Betrieben der Hafenwirtschaft, der Transport- und Dienstleistungen, in der Werftindustrie, in Schiffs- und Maschinenbau entwickelten. Dabei stellte die Organisations- und Konfliktstrategie der zunehmend auf Zentralisierung setzenden Gewerkschaftsmacht in der Vorkriegszeit der »Herr-im-Haus-Stellung« der Arbeitgeberschaft und ihren Drohungen des Verlustes des Arbeitsplatzes durch die Monopolisierung der Arbeitsvermittlung eine große Organisationsmacht entgegen. Es war ein schwieriges, langanhaltendes und zähes Ringen, das auf Seiten der Gewerkschaften mit einer Machtkrise zwischen Lokalistinnen und Generalistinnen verbunden war. Die Macht der Arbeitgeber wurde durch die Wilhelminische Verfassung und die Rechtsprechung mit ihrer beharrlichen Frontstellung gegenüber

21 Vgl. Saul, Klaus: »Machtsicherung und Gegenoffensive. Zur Entstehung des Arbeitgeber-Verbandes Hamburg-Altona 1888-1890«, in: ZVHG 72 (1986), S. 104-137.

22 Ders.: Staat, Industrie, Arbeiterbewegung im Kaiserreich, (1974), S. 5-6; Wehler, Hans-Ulrich (1973): Das deutsche Kaiserreich 1871-1918, S. 49-53.

23 Vgl. Grüttner, Michael: Arbeitswelt an der Wasserkante: Sozialgeschichte der Hamburger Hafenarbeiter 1886-1914. Göttingen 1984, S. 165-175 und S. 196-209; Saul (1974), S. 77.

24 Zur Werftarbeiterschaft und ihren Spannungen im Klassenverhältnis, die sich unmittelbar vor Ausbruch des 1. Weltkrieges in Streiks entluden vgl. Ullrich, Volker: Die Hamburger Arbeiterbewegung vom Vorabend des Ersten Weltkrieges bis zur Revolution 1918/19, Hamburg 1976, Bd.1, S. 133-139; Cattaruzza, Marina: »Das »Hamburgische Modell« der Beziehung zwischen Arbeit und Kapital. Organisationsprozesse und Konfliktverhalten auf den Werften 1890-1914«, in: Herzig, Arno/Langewiesche, Dieter/Sywottek, Arnold (Hg.): Arbeiter in Hamburg, Hamburg 1983, S. 247-260, hier S. 253-254; Saul, Klaus: »»Verteidigung der bürgerlichen Ordnung« oder Ausgleich der Interessen? Arbeitgeberpolitik in Hamburg-Altona 1896 bis 1914«, in: ebd., S. 261-282; für die 1890er Jahre vgl. Meyer-Lenz, Johanna: Schiffbaukunst und Werftarbeit in Hamburg 1838-1896. Arbeit und Gewerkschaftsorganisation im industrialisierten Schiffbau. Frankfurt a.M., Berlin u.a., 1995, S. 540-592.

den berechtigten Forderungen der Gewerkschaften und Parteien nach Respektierung des Koalitionsrechts gestützt.²⁵ Umgekehrt konnten die Sozialdemokraten in Hamburg sowohl bei den Reichstagswahlen als auch bei den Wahlen zur Hamburger Bürgerschaft große Erfolge erzielen. So schickten die drei Hamburger Wahlkreise regemäßig sozialdemokratische Abgeordnete in den Reichstag; bei den Bürgerschaftswahlen erfreute sich die Sozialdemokratie trotz des eingeschränkten Wahlrechts bis 1914 eines zunehmenden Erfolges. In der Öffentlichkeit wurde mit großer Überraschung – auch mit einem neuen Anschwellen der Angst vor einem Umsturz – zur Kenntnis genommen, dass die Sozialdemokraten bei den Reichstagswahlen von 1903 einen sensationellen Wahlerfolg erzielt hatten und drittstärkste Fraktion im Reichstag wurden.

Vornehmlich in diesem starken sozialdemokratischen Hamburger Milieu bildeten sich seit dem Beginn des Krieges »unrest groups« gegen die etablierten Parteien, aber auch innerhalb des sozialistischen und sozialdemokratischen Lagers gegen die Sozialdemokratie mit einem zunehmenden Oppositions- und Konfliktpotential heraus.

4. Ballin und die Transformation des politischen Systems 1914–1918

Das Verhältnis von Kaiser und Ballin durchlief im Laufe des Ersten Weltkrieges eine tiefgreifende Veränderung. Ballin fand im Lauf der vier Kriegsjahre zu einer zunehmenden Distanz, die nach und nach zu einer wachsenden kritischen Haltung zu der antidemokratischen Reichspolitik führte. Einen besonderen Anstoß gab die Kriegspolitik der militärischen Kriegsführung. Nach der Übertragung des Oberbefehls an Hindenburg und Ludendorff 1916 und angesichts des drohenden uneingeschränkten U-Boot-Krieges verstärkte sich die Kritik Ballins an der Politik eines Siegfriedens im Westen. Er sah sehr klar den Eintritt der USA in den Krieg und damit auch die Niederlage Deutschlands voraus. Zwischen 1916 und dem Kriegsende 1918 wurde Ballin mehr und mehr bewusst, dass mit dem Wunsch nach einer Beendigung des Krieges die Frage nach einem Systemwechsel verbunden werden musste. So bewegte er sich auf die Zustimmung zu einer demokratischen Transformation des Kaiserreichs zu. Dieser letztere Aspekt machte gegen Kriegsende einen ständig die politische Lage kritisch und scharf abwägenden Ballin sichtbar. Auf der anderen Seite nahm die Schärfe im alldeutschen rechten Lager zu. Gepaart mit Militarismus und Patriotismus entwickelte sich mit den Durchhalteparolen ein Feindbild, das Antisemitismus mit alldeutschen Macht- und Männlichkeitsfantasien verband.

Die positive Hinwendung Ballins zur Frage der Transformation am Ende des ersten Weltkriegs verband sich mehr und mehr mit der Kritik an dem zunehmenden Versagen der militärischen und politischen Eliten des Kaiserreichs, allen voran Wilhelm II. Diese Einsicht vollzog sich bei Ballin in einen langsamen und schmerzhaften Prozess. Seine Korrespondenz erlaubt einen Einblick in den Denkraum eines Wirtschaftsunternehmers, der im Laufe des Krieges die politischen Grenzen des Wilhelminischen Regimes

25 Dazu zählten die Aufhebung des Streikverbots und des Versammlungsverbots sowie die Anerkennung der Gewerkschaften als gleichberechtigte Verhandlungs- und Tarifpartner. Vgl. Saul, Klaus: »Verteidigung der bürgerlichen Ordnung: oder Ausgleich der Interessen?« (1982), S. 278–280.

erkannte, und daraus Konsequenzen im Sinne der Hinwendung zur Demokratie zog, die er nicht (mehr) als Feind liberalkapitalistischer Wirtschaftssysteme einordnete. Die Grenzen des neuen Systems sah er dort, wo es dem Sozialismus möglicherweise Zugang gewähren konnte. Insofern steht Ballin exemplarisch für eine wirtschaftliche Elite, welche die politische Engführungen des Kaiserreiches aufgelöst sehen wollte, der Modernisierung von Staat und Gesellschaft aber dort Schranken auferlegte, wo sie drohte, unternehmerisches Handeln und die liberale Wirtschaftsordnung durch eine sozialistische Einfassung einzudämmen. Dies war keine Utopie.

