

NDB-Artikel

Ballin, *Albert* Reeder, * 15.8.1857 Hamburg, † 9.11.1918 Hamburg.
(israelitisch)

Genealogie

V → Samuel Joel (Joseph) Ballin (1804–74), aus Horsens (Dänemark), Fabrikant, Begründer der Auswandererexpedition Morris & Co. in Hamburg;

M Amalie (1825–1909), *T* des Joseph Mayer, Kaufmann in Hamburg, und der Fanny Lazarus;

Gvv Joel Ballin, aus Horsens, Makler in Hamburg;

Gmv Rosalie Levy;

• Hamburg 11.1.1883 Marianne, *T* des Tuchhändlers Rauert in Hamburg; 1 Adoptiv-*T*.

Leben

Nach dem Tode des Vaters trat B. in die Firma ein und wurde bald deren Leiter. Das Unternehmen blühte jetzt auf und fertigte um 1880 etwa ein Drittel aller von Hamburg über England gehenden Auswanderer ab. 1881 übernahm B. daneben die Passagevertretung für die hamburgische Reederei Edward Carr, die seit 1879 in der Frachtfahrt zwischen Hamburg und New York tätig war und nun auf seine Anregung hin auch das Zwischendecksgeschäft aufnahm. Die Carr-Linie tat im Bunde mit B. der 1847 gegründeten Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt AG (Hapag), dem größten hamburgischen Schifffahrtsunternehmen, in der Auswandererbeförderung großen Abbruch. Als sich die Konkurrenz durch den Zusammenschluß Carrs mit der Slomanschen Reederei zur Union-Linie 1886 noch zu verschärfen drohte, verständigten sich die Parteien. Die Hapag übernahm die Führung des Passagedienstes für beide Gesellschaften mit der Verpflichtung, ein Viertel der angenommenen Passagiere an die Union-Linie abzugeben, und stellte B. an die Spitze ihrer Passageabteilung. Sein tatkräftiges und vielseitiges, bald das ganze Unternehmen durchdringendes Wirken führte bereits 1888 zu seiner Berufung in den Vorstand. 1899 folgte in Anerkennung seiner überragenden Leistungen die Ernennung B.s zum Generaldirektor der Hamburg-Amerika-Linie, wie die Gesellschaft nunmehr hieß. Als B. in die Hapag eintrat, befand sie sich in einem Zustand der Stagnation; sie war von dem 1857 gegründeten Norddeutschen Lloyd in Bremen weit überflügelt worden. Jetzt holte sie, von B.s Initiative angetrieben, diesen Vorsprung schnell auf und entwickelte sich darüber hinaus in wenig mehr als einem Jahrzehnt zur größten Reederei der Welt. 1886–1914 stieg die Zahl ihrer Ozeandampfer durch Neubauten, Ankäufe und Verschmelzung

mit anderen Linien von 22 auf 194, die Tonnage von 60 000 auf über 1 300 000 BRT, das Aktienkapital von 15 Millionen auf 180 Millionen Mark. Die Schiffe nahmen zu an Geschwindigkeit, Größe und Luxus. 1887 ging die Hapag auf B.s Vorschlag zum Bau von Doppelschrauben-Schnelldampfern über, die eine wesentliche Ausdehnung des Passagiergeschäfts bewirkten. Einige von ihnen hielten jahrelang den Schnelligkeitsrekord. Den Höhepunkt in der Größenentwicklung erreichten kurz vor dem 1. Weltkrieg die Turbinendampfer der Imperator-Klasse: Imperator, Vaterland und →Bismarck, mit über 50 000 BRT damals die größten Schiffe der Welt. Gemischte Passagier- und Frachtdampfer vereinigten bei mittlerer Geschwindigkeit große Ladefähigkeit mit hohem Luxus der Passagierräume und waren wegen ihrer vielseitigen Verwendbarkeit besonders ertragbringend. Daran reihten sich die Frachtdampfer mit Zwischendeck und die reinen Frachter. Während 1886 die Schiffe der Hapag nur nach New York, Westindien und Mexiko verkehrten, breitete sich das Liniennetz allmählich über die ganze Welt, außer Australien, aus und verband mit 74 Linien etwa 400 wichtige Hafenplätze.

Eine Erfindung B.s waren die seit 1891 veranstalteten Vergnügungsreisen zur See, die zuerst in den Orient und später auch in andere Teile der Welt gingen. Der einzigartige Aufstieg des Unternehmens wurde zwar durch die allgemeine Wirtschaftsentwicklung begünstigt, doch ist es B.s große Leistung, die gegebenen Möglichkeiten intuitiv erkannt und mit größter Energie ausgenutzt zu haben. Auf die Ausgestaltung der Reederei übte er einen bis ins einzelne gehenden Einfluß aus. Mit großem Nachdruck trat er für die Einschränkung der Konkurrenz in der Seeschifffahrt durch Bildung von Interessengemeinschaften und Kartellen, sog. Pools und Konferenzen, ein, um durch Ratenfestsetzung, Arbeitsabgrenzung und Gewinnverteilung allen Beteiligten befriedigende Erträge zu sichern. Seine hervorragende Kenntnis des Passagiergeschäfts, seine Meisterschaft im Verhandeln und Vermitteln und seine ausgezeichnete Beherrschung des Englischen machten ihn zum unbestrittenen Führer der internationalen Schifffahrtsverbände. Zu den größten Erfolgen seiner Verhandlungskunst gehörte die 1902 geschlossene Interessengemeinschaft der Hapag und des Lloyd mit dem Morgantrust, durch die B. den deutschen Reedereien ihre Selbständigkeit gegenüber den amerikanischen Aufkaufbestrebungen erhielt und ihnen einen Konkurrenzkampf mit dem mächtigen Gegner ersparte. Um die Entwicklung der deutschen Seeschifffahrt und die Befestigung des deutschen Ansehens in der Welt hat sich B. außerordentliche Verdienste erworben. Seit etwa der Jahrhundertwende würdigte ihn Kaiser Wilhelm II. seiner Freundschaft. Dadurch erschlossen sich B. politische Einflußmöglichkeiten, die er zur Herbeiführung einer Verständigung zwischen Deutschland und England zu nutzen suchte. Von 1908 ab bemühte er sich zusammen mit dem befreundeten englischen Finanzmann Sir Ernest Cassel, einem Vertrauten König Eduards VII., in der deutsch-englischen Flottenfrage zu vermitteln, eine Aktion, die 1912 in dem Besuch des englischen Kriegsministers Haldane in Berlin gipfelte, aber erfolglos blieb. Der Krieg traf den empfindlichen Organismus der Hapag besonders schwer. Die Zerstörung seines Lebenswerks, mit dem er völlig verwachsen war, erfüllte B. mit tiefster Enttäuschung. Er unternahm einen Friedensvermittlungsversuch, der aber nach zweijährigem Bemühen scheiterte, als Deutschland entgegen seinen Warnungen zum uneingeschränkten U-

Boot-Krieg übergang und dadurch Amerika gegen sich auf den Plan rief. Anfang November 1918 wurde B. von der Sozialdemokratie und dem Zentrum gebeten, die Friedensverhandlungen zu führen, und er war bereit. Doch seine Nervenkraft war durch die Enttäuschungen und Sorgen des Kriegs erschöpft. Wenige Tage später machte er unter dem Eindruck der Revolution seinem Leben ein Ende.

Literatur

B. Huldermann, A. B., ³ 1922 (*P*);

E. Murken, Die großen transatlant. Linienreedereiverbände, 1922;

O. Mathies, Hamburgs Reederei 1814-1914, 1924;

F. Pinner, Dt. Wirtschaftsführer, 1924, S. 105 bis 111;

H. Schöler, Helden d. Arbeit, ⁴ 1925, S. 25 bis 67;

P. F. Stubmann, B., Leben u. Werk eines dt. Reeders, 1926 (*P*);

R. Lewinson, Wie sie groß u. reich wurden, 1927, S. 225-48;

K. Himer, Gesch. d. Hamburg-Amerika-Linie II: A. B., 1927;

E. Wiskemann, Hamburg u. d. Welthandelspolitik, 1929, S. 311 ff.;

M. v. Schinckel, Lebenserinnerungen, 1929, S. 266 ff.;

K. Pinette, A. B. u. d. dt. Politik, 1938 (*L*);

W. Fronemann-K. F. Schmid, Aus eigener Kraft, Lb. führender Männer, E. Abbe, A. B., B. Franklin, R. Mayer, 1946;

R. v. Kühlmann, Erinnerungen, 1948, S. 214 f.;

G. W. F. Hallgarten, Imperialismus vor 1914, 2 Bde., 1951;

Polit. Hdwb., hrsg. v. P. Herre, Bd. 1, 1923, S. 157 f.;

P. F. Stubmann, in: DBJ Überleitungsb. II, S. 210-15 (u. Totenliste 1918, *L*);

Enc. Jud. III, 1929.

Portraits

v. W. Petersen (Reederei-Ver. Hamburg).

Autor

Gottfried Klein

Empfohlene Zitierweise

, „Ballin, Albert“, in: Neue Deutsche Biographie 1 (1953), S. 561-562
[Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/.html>

02. Mai 2025

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften
