

## NDB-Artikel

**Sloman, Robert Miles senior** Schiffsmakler, Reeder, \* 23.10. 1783 Great Yarmouth (Norfolk, Großbritannien), † 2. 1. 1867 Hamburg.

### Genealogie

V William (1744–1800), aus G. Y., Schiffskpt. u. Reeder in London u. H., gründete 1793 d. Schiffsmaklergeschäft „William Sloman“ in H., S d. Robert (1717–um 1771, aus G. Y., vermutl. Schiffskpt., u. d. Sarah Evans;

M →Margaret Maria (1749–1828), T d. John Miles (1712–99), begüteter Farmer in Burgh Castle (Norfolk), u. d. Margaretha Palgrave (1720–1807), aus G. Y.;

3 B (1 früh †) →William Palgrave (1778–1811), Schiffsmakler in H. u. London, 1811 alleiniger Inh. d. väterl. Schiffsmaklergeschäfts „William Sloman Wtwe.“, →John Miles (1788–1866, ♂ 1] Regina Brarens, 1788–1848, 2] Henriette Brarens, 1813–79, N d. Regina Brarens), Seekadett, später Kaufm. in H., Fabr. in Wohltorf b. H., 5 Schw u. a. Eliza (1782–1825, ♂ →Thomas Stoddard, 1770–1819, aus Leith, Schottland, Kaufm. in H.);

– ♂ Tönning (Schleswig-Holstein) 1806 Gundalena (1784–1870), aus Oldsum (Föhr), T d. →Hinrich Brarens (1751–1826), aus Oldsum, Lotsenkommandeur, Navigationslehrer in Tönning, u. d. Dorothea Früdden (1751–1826);

4 S (3 früh †) →Robert jun. (s. 2), 7 T (2 früh †) u. a. Maria (1807–94, ♂ →Thomas Carr, 1803–46, aus Normanby, Lincolnshire, Kaufm. in H.), Eliza (eigtl. Gundeline Elisabeth) (1809–93, ♂ →François Wille, 1811–96, Dr. phil., Journ., Schriftst., s. ADB 43; HBLs; Schweizer Lex.), Dichterin (s. ADB 43; HBLs; Kosch, Lit.-Lex.<sup>3</sup>; Killy), Diana (1811–68, ♂ →Henry Walrond Edye, 1804–87, aus Tide[s]well, Derbyshire, Kaufm., Reeder in H.);

N Henry (\* 1812), Dr. iur., 1848 Mitgl. d. Constituante in H., ließ sich 1855 in Paris nieder (s. Schröder);

Gr-N →Henry Brarens (1848–1931), Kaufm. u. Reeder in H., importierte Salpeter aus seinen Minen in Chile n. H., ließ sich 1898 in H. nieder, wo er 1924 d. Chilehaus nahe d. Hafen errichten ließ, Rr.gutsbes. auf Bellin (Meckl.), Vors. d. Aufsichtsrats d. H. B. Sloman & Co. AG u. d. Finanzbank AG;

Ur-Gr-N Ricardo (\* 1885), Chemiker, Kaufm. in H., Mitgl. d. Aufsichtsrats d. H. B. Sloman & Co. AG u. d. Finanzbank AG, Dr. phil. h. c. (s. Wenzel; Rhdb.; L);

Ururur-E →Annemarie Schwarzenbach (1908–42), Schriftst., Journ. (s. NDB 24).

### Leben

S. entstammte einer ostengl. Kapitänsfamilie. 1791 kam er nach Hamburg, wo sein Vater mit der Gründung eines Schiffsmaklergeschäfts 1793 die Grundlage für die spätere Reederei Sloman legte. S. trat 1796 als Lehrling in das väterliche Geschäft ein, das er nach dem Tode seines Vaters zunächst mit seinem Bruder William Palgrave, seit 1811 als alleiniger Inhaber weiterführte. Bedingt durch die Kriege in Europa zu Beginn des 19. Jh. mußte S. seinen Firmensitz zweimal ins damals dän. Schleswig-Holstein verlegen. So betrieb er im Zuge der engl. Seeblockade seit 1803 seine Geschäfte mit England von dem neutralen Tönning aus, wo ihm der Titel eines engl. Konsuls verliehen wurde. Im Zuge der Besetzung Hamburgs durch franz. Truppen 1806/07 wurde S., der immer noch engl. Staatsbürger war, aus Hamburg ausgewiesen. Daraufhin zog er 1809 mit seiner Familie nach Itzehoe, wo er eine Ölmühle besaß.

Erst nach dem Ende der franz. Besatzungszeit 1813 kehrte die Familie nach Hamburg zurück. 1814 erwarb S. das Hamburger Bürgerrecht und wenige Monate später mit dem Maklerstock die Erlaubnis eine Schiffsmaklerfirma zu führen, die er unter dem Namen „Rob. M. Sloman“ anmeldete. Da er als Makler nicht zugleich auch als Reeder tätig sein durfte, ließ S. seine Schiffe offiziell teilweise unter dem Namen der noch nicht aufgelösten Firma seines Vaters und teilweise unter den Namen seiner Schiffsführer laufen. Erst als S. 1838 den Maklerstock und die Maklerfirma an seinen Sohn Robert Miles abgegeben hatte, konnte er sich ganz auf das Reedereigeschäft konzentrieren, das er von nun an unter seinem Namen führte.

Früh erkannte S. die geschäftlichen Möglichkeiten, die die einsetzende Auswanderung mit sich brachte. Er lief mit seinen Segelschiffen mehrere Auswanderungshäfen in Nord- und Südamerika, Australien und Südafrika an, von denen der wichtigste New York wurde. Erste Fahrten seiner Schiffe nach New York lassen sich für 1828 nachweisen, wobei S. schon damals besonderen Wert auf die Einhaltung eines festen Fahrplanes legte. Dies gelang jedoch erst seit 1836, als er als erster Hamburger Reeder eine regelmäßige Paketfahrtlinie von Hamburg nach New York etablierte. Seine Vormachtstellung in der hamburg. Auswandererfahrt nach Nordamerika machte ihm erst die 1847 gegründete „Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft“ (HAPAG) streitig. 1850 setzte S. mit der auf eigene Rechnung gebauten „Helena Sloman“ erstmals ein dt. Dampfschiff in der Transatlantikfahrt ein. Erfahrungen mit dieser neuen Technik hatte S. schon mit der „Hanseatischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft“ gesammelt, die unter seinem Vorsitz 1839 gegründet worden war und als erste dt. Reederei Dampfschiffe im Linienverkehr zwischen Hull und Hamburg betrieb. Während S. nach dem Untergang der „Helena Sloman“ noch im Jahr ihrer Indienstellung 1850 im Überseeverkehr bei dem Einsatz von Segelschiffen blieb, setzte er in der England-, der Helgoland- (Lustfahrten) und der Elbfahrt (Fähr-, Linien- und Schleppdienste) weiterhin auf Dampfschiffe.

S. beteiligte sich an den Diskussionen um den Bau eines neuen Hafens, beschäftigte sich ausführlich mit der Frage der Elbvertiefung und investierte in den Bau des ersten Hamburger Trockendocks. Seine Ideen und Unternehmungen waren teilweise umstritten, z. B. sein Einsatz für die Zusammenstellung einer gesamt-dt. Flotte aus Anlaß der dän. Blockade Hamburgs 1848. Seit Mitte der 1850er Jahre überließ S. aus gesundheitlichen

Gründen die Geschäftsführung mehr und mehr seinem Sohn Robert Miles. 1855 kaufte er das Hamburger Stadttheater der insolventen Trägersgesellschaft ab und rettete es so vor der Auflösung. Im Alter von 76 Jahren ließ sich S. in das auch von ihm seit langem geforderte erste Hamburger Parlament wählen, als dessen Alterspräsident er im Dez. 1859 die Eröffnungsrede hielt. An der eigentlichen Parlamentsarbeit beteiligte sich der gemäßigte Liberale jedoch nur wenig und trat zwei Jahre später von seinem Mandat zurück. 1865 gehörte S. zu den Gründungsmitgliedern der Dt. Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger.

### **Werke**

Betrachtungen über d. v. Herrn Insp. Mentz vorgeschlagenen Plan unseren Hafen in einen Dock zu verwandeln u. unsere Stadt v. d. Wasserseite einzumauern, 1841;

Bem. über d. Gefahren u. Nachteile d. Sandbänke in d. Unterelbe f. unseren Handel nebst e. Aufforderung, d. Fahrwasser v. Schulau bis Hamburg nach e. gegebenen Plane auszutiefen, 1844;

Bemm. über d. Anwendbarkeit d. Kratzmaschine, veranlaßt durch d. Schrift d. Herrn Wasserbau-Dir. Hübbe, 1844;

- zahlrr. Btrr. in Hamburger Ztgg.

### **Literatur**

ADB 34;

H. v. Marchtaler, Die S.s, Gesch. e. Hamburger Reeder- u. Kaufmannsfam., hg. v. Ricardo Sloman, <sup>2</sup>1939;

M. Bittkau, Die Veddel u. d. S.-Reederei, 1959 (*Ms. masch.*);

J. Stier u. P. Croÿ, S. Hamburg 1793-1993, 200 J. Reederei, 1993 (*P*).

### **Portraits**

*P* Porträts u. Büsten in Fam.bes.

### **Autor**

Sibylle Küttner

### **Empfohlene Zitierweise**

, „Sloman, Robert“, in: Neue Deutsche Biographie 24 (2010), S. 504-505 [Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/.html>

## ADB-Artikel

**Sloman:** *Robert Miles* (spr. Meils) S., Hamburger Schiffsrheder, geboren in Yarmouth, Norfolkshire (England) am 23. October 1783, † in Hamburg am 2. Januar 1867. Sein Vater *William S.* († am 16. November 1800 in Hamburg), aus Wales stammend, war englischer Schiffscapitän, wurde 1791 Hamburger Bürger und siedelte 1793 mit Frau und sieben Kindern nach Hamburg über, wo er mit dem durch Seefahrt erworbenen Vermögen ein mit Rhederei und Schiffahrt verbundenes Geschäft gründete. Die Mutter, eine geborene Miles, war die Tochter eines Landwirthes aus Norfolkshire, welche 79jährig in Hamburg 1828 gestorben ist. Der Seedienst scheint in der Familie beliebt gewesen zu sein: ein dritter Sohn dieser Ehe, John Miles S., war 1806 Seecadett auf dem *l'Amable*, einem den Franzosen abgenommenen und der britischen Kriegsmarine einverleibten Schiffe, das damals die Elbe blockirte (Mittheilungen des Vereins f. Hamburg. Geschichte. Jahrg. 10, 123). In Robert Miles S. trat die Eigenthümlichkeit, welche den Engländern des Nordostens, besonders den Yorkshireleuten nachgerühmt wird, ruhige Ueberlegung, feste Entschlossenheit und umsichtige Thätigkeit schon in jüngeren Jahren hervor. Nach nur dreijährigem Besuch einer Bürgerschule in Hamburg trat er, mit dreizehn Jahren confirmirt, in das väterliche Geschäft, und als der Vater schon 1800 starb, mit seinem älteren Bruder an die Spitze desselben. Achtzehn Jahre alt, leitete er das gleich nach dem Frieden von Amiens in Antwerpen gegründete Filialgeschäft mit gutem Erfolge und fand noch Zeit, die Lücken seiner Bildung auszufüllen durch Studium der Schriftsteller des Jahrhunderts der Aufklärung, Rousseau machte tiefen Eindruck auf ihn, und noch in höherem Alter citirte er gern Addison. Mozart und Haydn blieben seine Lieblinge in der Musik. Der Wiederausbruch des Krieges und die Blockade der Schelde nöthigten ihn, sein Geschäft nach dem kleinen Seehafen Tönning in Schleswig-Holstein zu verlegen. Das dortige Leben, die Gründung einer Familie durch die Heirath mit Gundalene Brarens, der Tochter eines friesischen Grönlandfahrers und dann Lootsencommandeurs in Tönning, hat seine Tochter Eliza Wille in ihrem „Stillleben in bewegter Zeit“ so geschildert, daß ein Mann wie Friedrich Kreyssig in der Deutschen Rundschau 1878, dasselbe besprechend, ausruft: „Wollte Gott, wir hätten viele solcher Frauen!“ u. s. w. Als er 1814 nach Herstellung des Friedens wieder nach Hamburg kam, war er infolge der Continentalblockade und der französischen Gewaltmaßregeln ein mittelloser Mann, allein sie hatten sein Vermögen, nicht seine Thatkraft aufgerieben. Als ihm jetzt wegen seiner als unabhängiger Viceconsul in Tönning und Cuxhaven geleisteten Verdienste Castlereagh das Consulat in Hamburg anbot, lehnte er wiederholt ab, da er durch Geschäftsthätigkeit meinte eher die Mittel als Stütze seiner und der hinterlassenen väterlichen großen Familie zu erwerben. Auch in der Geschäftswelt unterscheidet man Männer, die auch in ihren Privatgeschäften immer eine Richtung nach dem Gemeinwohl offenbaren und es ist nicht Zufall, daß seine mit seltener Umsicht und außerordentlicher Arbeitskraft durchgeführten Geschäftsunternehmungen direct zur Handelsgröße der alten Hansestadt, deren Bürger er geworden, beitrugen, obwohl ihn die Republik, da er keiner heimischen Familie angehörte und als Schiffsmakler kein öffentliches

Amt bekleiden durfte, zu keiner Würde berief, und er erst im Alter, nachdem er den Maklerstock seinem Sohne übergeben, zum Handelsrichter ernannt wurde. Englische Schiffe hatten lange allein die Güterausfuhr nach England im Besitze. S. knüpfte Verbindungen mit dem Inlande, mit Leipzig und der Rheinisch-westfälischen Compagnie an, in den vierziger Jahren wagte er die Concurrenz mit der die Dampfschiffverbindung von Hamburg mit London allein besitzenden, mächtigen „General Steam Navigation Company“ durch die kleinen Dampfer Elbe und Thames und gründete die Dampfschifflinie zwischen Hull und Hamburg. Bremen war bisher der einzige deutsche Hafen für die Auswanderung nach Amerika. S. ließ sich nicht durch die ihm widerstrebenden Vorurtheile (Seelenverkauf u. dergl.) abschrecken, einen Theil derselben nach Hamburg zu lenken. Aus kleinen Anfängen arbeitete er sich empor, bis seine großen Seeschiffe die regelmäßige Post- und Packetverbindung und eine mit Bremen rivalisirende Auswandererbeförderung herstellten. Unweit Hamburg erlaubte eine Sandbank den größeren Schiffen nur mit der Fluth in den Hafen zu gelangen. Als seine Vorschläge, dieselbe mit einer in der Mersey bewährten Kratzmaschine zu beseitigen, abgelehnt wurden, erbot er sich, auf seine Gefahr und Kosten den Versuch zu machen, leider vergebens. Hamburg besaß kein Trockendock. S. erbaute es mit Beistand des Bremers Wencke. Er hat zuerst eine Gesellschaftsreise zur Weltumsegelung ins Werk setzen wollen, die trotz der großen Wohlfeilheit und musterhaften Einrichtung nur aus Mangel an Theilnehmern unterblieb, als die dänische Regierung, da viele Beamte und Officiere dazu Urlaub erbat, selbst eines ihrer müßig im Hafen faulenden Kriegsschiffe dazu ausrüsten ließ. Er setzte auch das erste deutsche Dampsschiff zwischen Deutschland und Amerika in Fahrt. Und als die große Erhebung von 1848 in Deutschland und Italien, vor der Pariser Februarrevolution begann, deren Fortgang wesentlich zu jenen verhängnißvollen Ueberstürzungen führte, die bis zum Jahre 1871 die Wiederherstellung des Deutschen Reiches hinhielten, als Schleswig-Holstein aufstand, bewährte S. sich als deutscher Patriot. Mit einem namhaften Beitrag hatte er Wille's bald durch den Einmarsch deutscher Truppen in Schleswig-Holstein hinfällig gewordenen Aufruf zur Ausrüstung von Freiwilligen unterstützt und war dann thätigstes und leitendes Mitglied des Comités, das die erste deutsche Flotte in Hamburg herstellte, 600 000 Mt. wurden in Hamburg zusammengebracht, Cesar Godeffroy & Co. gaben eines ihrer größten Segelschiffe, S. seinen Franklin zur kostenfreien Verfügung her und war unermülich für ihre Bemannung und Stellung in Kriegsbereitschaft. Als Nordamerika die Fregatte Potomak unter Commodore Paulett an die Wesermündung zur Begrüßung Deutschlands sandte, kam ihr ein Schiff der deutschen Flotte entgegen mit den Mitgliedern des deutschen Parlaments, dem österreichischen Oberst Moering (s. A. D. B. XXII, 260—263), dem preußischen Major Teichert und Cesar Godeffroy und S. (der, durch Erkrankung abgehalten, sich durch einen der Redactoren der Börsenhalle, seinen Schwiegersohn Dr. François Wille, vertreten ließ) vom Hamburger Comité. Es ward ein Protokoll über diese Begrüßung von beiden Seiten an Bord des Potomak unterzeichnet. Feierlich übernahm Erzherzog Johann als Reichsverweser diese erste deutsche Flotte, die nur durch, sich auf Friedensunterhandlungen berufende Gegenbefehle abgehalten wurde, die dänischen Blockadeschiffe an der Elbemündung anzugreifen. Der Verlaus dieser Schiffe bezeichnet die nun folgende traurige Zwischenzeit. S. eröffnete noch als Alterspräsident

die erste Hamburger neue Bürgerschaft und feierte seine goldene Hochzeit durch ein den Inwohnern des durch ihn beschenkten Schifferarmenhauses gegebenes Festmahl. Seine letzte Handlung wenige Tage vor seinem Tode war die Verbrennung aller Schuldverschreibungen der von ihm Unterstützten. —

Sein gleichnamiger Sohn war 1867 Abgeordneter Hamburgs für das Norddeutsche Parlament. Durch die Ausdehnung der väterlichen Rhederei, namentlich auch nach Australien, sowie durch eine Pflegstätte für arme und schwächliche Kinder, die er auf seinem Gute Lammershagen am Selenter See in Holstein errichtet hat, ist derselbe neuerdings rühmlichst genannt worden.

### **Literatur**

Eliza Wille geb. Sloman, Stillleben in bewegter Zeit. Leipzig 1878. 3 Th. —

Hamburger Schriftsteller-Lexikon VII, 211—213.

### **Empfohlene Zitierweise**

, „Sloman, Robert“, in: Allgemeine Deutsche Biographie (1892), S. [Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/.html>

---

02. Mai 2025

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften

---