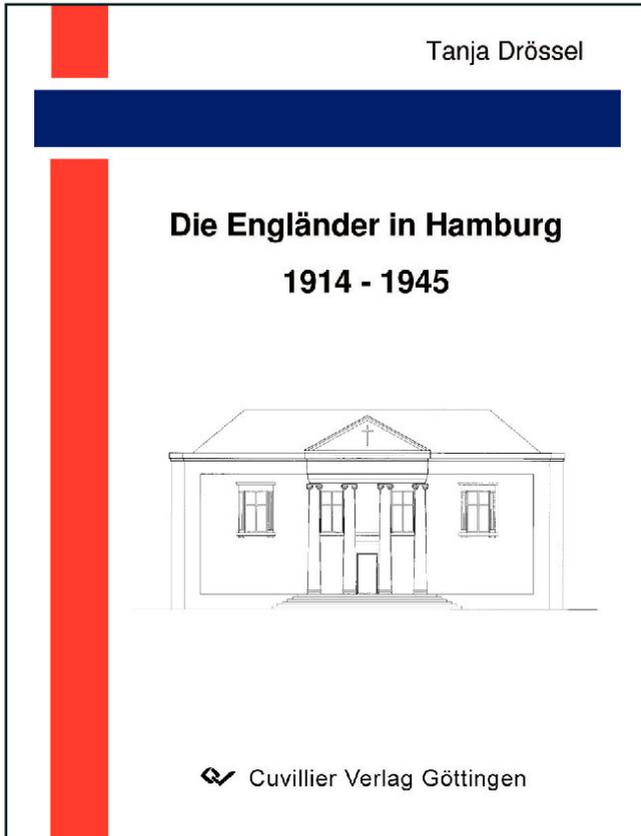




Tanja Drössel (Autor)

Die Engländer in Hamburg 1914-1945



<https://cuvillier.de/de/shop/publications/1553>

Copyright:

Cuvillier Verlag, Inhaberin Annette Jentzsch-Cuvillier, Nonnenstieg 8, 37075 Göttingen, Germany

Telefon: +49 (0)551 54724-0, E-Mail: info@cuvillier.de, Website: <https://cuvillier.de>

1 Einleitung

Am 5. August 1914 wurden die Türen des britischen *Consulate General* in Hamburg aufgrund des Kriegsausbruchs geschlossen. War damit auch das Ende der *English Community*, die sich seit 1814 hier neu etablieren konnte, besiegelt?¹ Oder konnten die Beziehungen zwischen Hamburgern und Engländern, die seit 1611 in der Hansestadt aktenkundig sind, derart tiefgreifende Ereignisse überdauern?

In der vorliegenden Arbeit wird untersucht, ob vom Ausbruch des Ersten Weltkrieges bis zur Kapitulation Hamburgs im Zweiten Weltkrieg eine *English Community* existierte. Dabei geht diese Untersuchung von der Annahme aus, daß es in dem zu betrachtenden Zeitraum zwar immer Engländer in Hamburg gegeben hat, daß aber die Entwicklung der *English Community* durch die politischen Ereignisse maßgeblich beeinflußt wurde. Die Arbeit beschäftigt sich auch mit der Rolle, die die Engländer in Hamburg gespielt haben, und damit, welche Motive sie hatten, in Hamburg zu leben oder sich dort aufzuhalten. Dabei werden primär wirtschaftliche und gesellschaftliche Themen in den Vordergrund gestellt, politische Ereignisse dann verfolgt, wenn sie für diese speziellen Themen relevant sind. Damit knüpft die Arbeit an die Dissertation von Anne D. Petersen an, die das Thema Engländer in Hamburg von 1814 bis 1914 bearbeitet hat.² Der Erste Weltkrieg markierte den Beginn einer Periode radikaler Veränderungen, welche die europäische Gesellschaft und somit auch Hamburg bis 1945 weitgehend beeinflussen sollte. Die Jahre von 1914 bis 1945 bieten sich deshalb mit den beiden Weltkriegen als Untersuchungszeitraum an.

Unter dem Begriff *English Community* wird die englische Gemeinde in Hamburg subsumiert. Die Bezeichnungen *English*, englisch oder Engländer fassen alles Britische und alle Briten zusammen. Wenn es sich dabei beispielsweise um Schotten oder Waliser handelt, kommt dies nur dann gesondert zur Erwähnung, wenn es für den Kontext von weiterer Bedeutung ist. Berufsbezeichnungen, Titel und Termini werden in der jeweiligen Landessprache übernommen.

Die Untersuchung konzentriert sich weder ausschließlich auf die hamburgisch-eng-

¹ Die offiziellen Beziehungen zwischen England und Hamburg waren zur Zeit der Kontinentalsperre und französischen Besatzung Hamburgs von 1806 bis 1813 unterbrochen. Anne D. Petersen, Die Engländer in Hamburg 1814 bis 1914. Ein Beitrag zur Hamburgischen Geschichte (Hamburg: Von Bockel Verlag, 1993) 44.

² Ibid.

lischen Beziehungen, noch auf die Frage, ob die Hansestadt die anglophilste Stadt Deutschlands sei - eine Behauptung, die über Jahrzehnte hinweg immer wieder gerne in Vorträgen und Diskussionen erörtert wird.³

Der Aufbau meiner Untersuchung erfolgt entlang der chronologischen geschichtlichen Ereignisse Hamburgs, Deutschlands und Großbritanniens. Auf diesem Weg ist es möglich, die Entwicklungsstufen der *English Community* bis 1945 genau zu verfolgen. Da das Ziel nicht die Ausleuchtung der historischen Ereignisse in Hamburg und England an sich ist, werden innerhalb der zeitlichen Abschnitte jeweils Schwerpunkte aus der Perspektive der *Community* gesetzt. Die Entwicklungsschritte der englischen Gemeinde sollen lediglich in die Ereignisse eingebettet und einzelne Elemente dabei berücksichtigt werden. Um die Prozesse seit dem Ersten Weltkrieg besser nachvollziehen zu können, beginnt die Studie mit der Skizzierung der wesentlichen Entwicklungen der Vorkriegszeit. An die Untersuchungsergebnisse knüpfen sich Analysen an.

Die Arbeit basiert auf dem noch vorhandenen Quellenmaterial. Aufgrund der Kriegereignisse ist eine Vielzahl von Dokumenten vernichtet worden. Zu den wichtigsten Quellen für die Bearbeitung dieses Themas gehören die Aktenbestände des Foreign Office und des British Council Germany in den National Archives in Kew, sowie die Bestände der Londoner Guildhall Library. In der Guildhall Library sind Akten der British Friendly Society vorhanden, die erst 1992 zur Archivierung und Veröffentlichung der Library übereignet wurden. Kirchenunterlagen, die lange als verschollen galten, sind hier ebenfalls archiviert worden. Es ist nicht auszuschließen, daß weitere Aufzeichnungen beispielsweise der *English Reformed Church* außerhalb der Archive existieren. Ein Teil der Kirchenakten der *English Reformed Church* ging verloren, weil der *Consul General*, der Anweisung aus London folgend, vor Ausbruch des Zweiten Weltkrieges alle Unterlagen und Akten vernichtete. Weitere wichtige Quellen finden sich in den Beständen des Staatsarchivs Hamburg über die Englisch-Reformierte Gemeinde und in den Familien- und Firmenarchiven. Polizei- und Gestapoakten, Melderegister und Kataster der Arbeitsverwaltung sind bei den Luftangriffen 1943 weitgehend verbrannt. Außerdem kamen Dokumente des Bundesarchivs Berlin, des Zeitungsarchivs des Hamburgischen Welt-Wirtschafts-Archivs (HWWA) und des Handelsregisters der

³ Michael Ahrens, Das britische Generalkonsulat am Harvesterhuder Weg. Handel, Kultur und Diplomatie – 100 Jahre Geschichte einer Alster-Villa (Hamburg: Britisches Generalkonsulat Hamburg, 2003) 12. Arne Cornelius Wasmuth, Hanseatische Dynastien: Alte Hamburger Familien öffnen ihre Alben (Hamburg: Verlag Die Hanse, 2001) 186.

Handelskammer Hamburg zur Verwendung. Zahlreiche Bestände der Commerzbibliothek und Handelskammer Hamburg wurden durch Wasserschäden in der Nachkriegszeit unwiderruflich zerstört. Ebenfalls in der Nachkriegszeit verbrannte das Archiv des traditionellen englischen Herrenausstatters Ladage & Oelke. Die Bibliotheken der Universitäten Tübingen, Nürnberg und Hamburg, des Vereins für Hamburgische Geschichte, des Museums für Hamburgische Geschichte und in der Hamburger Commerzbibliothek erlaubten weitere Literaturrecherchen.

Es gibt noch keine Veröffentlichung, die sich mit dem Thema Engländer in Hamburg in dem hier betrachteten Zeitraum auseinandersetzt. Dafür existieren eine Vielzahl von Untersuchungen über Albert Ballin, die Familie Warburg, die Juden in Hamburg, Hamburger Firmen, die Swingkultur, sowie über Hamburgs Geschichte insbesondere in der Weimarer Zeit und im Dritten Reich. Die Literatur wurde auf relevante Aspekte der spezifischen Themenstellung untersucht und analysiert. Zusammen mit den Dokumenten aus den Archiven konnte so ein vielseitiges Spektrum über die Engländer in Hamburg zusammengestellt, und der Geschichte der Hansestadt ein weiterer Baustein hinzugefügt werden.

2 Hamburg zur Zeit des Ersten Weltkrieges

2.1 Sommer 1914: Das Ende der hamburgisch-britischen Beziehungen?

Sir Walter Risley Hearn, *Consul General* des *Hamburg British Consulate General*, welches auf eine fast 300-jährige Tätigkeit in Hamburg zurückblicken konnte, registrierte 1914 mit Freude ein stets anwachsendes Arbeitsaufkommen. Das neue Jahr versprach, ausreichende Beschäftigung für alle Mitarbeiter vorzuhalten. Allein in den Monaten Februar bis April wurden über 600 Korrespondenzschreiben erledigt und mehr als 1.000 Besucher empfangen. Des weiteren geht aus den Aufzeichnungen für den Zeitraum Juni bis August 1914 deutlich hervor, daß das *Hamburg British Consulate General* im Vergleich zu seinen Vertretungen in Norddeutschland den Großteil der *Consular Fee Stamps* und *National Health Stamps* herausgab. Die Nachfrage nach konsularischen Dienstleistungen, wie der Erstellung von Briefen an ausländische Behörden, Aushändigung von Reisedokumenten, Urkundenbeglaubigungen und Übersetzungen von amtlichen Dokumenten und Zertifikaten, blieb ungebrochen.⁴ Hearn, der am 2. Juni 1911 zum *Consul General* der Hansestadt ernannt worden war, konnte von Anfang an auf langjährige und enge Handelsverbindungen zwischen Hamburg und England zurückgreifen.⁵ England war nach den Konsulatseröffnungen durch Österreich 1570, Frankreich 1579, Niederlande 1625, Spanien 1626 und Schweden 1630 im Jahre 1632 das sechste Konsulat in der Hansestadt und reihte sich damit in die ersten ausländischen Vertretungen vor Ort mit ein.⁶ Die Engländer gehörten in der auf den internationalen Handel ausgerichteten Hansestadt nicht nur wie selbstverständlich zur Hamburger Geschäftswelt, sondern auch zum gesellschaftlichen und auch teilweise zum politischen Leben. Der Grundstein dafür wurde bereits zu Beginn des 17. Jahrhunderts durch die englische Handelsgilde *Company of Merchant Adventurers* gelegt.⁷ Dieser Gilde, die 1567 ihren Stapel in Antwerpen aufgegeben hatte, wurden 1611 in Hamburg so attraktive Handelsprivilegien eingeräumt, daß sie sich dort niederließ.⁸ Hand in Hand

⁴ Hamburg British Consulate General, 12. Juli 1920, FO 369-1460, National Archives, Kew (NAK).

⁵ List of British Diplomatic and Consular Representatives at Hamburg 1689-1990, 31. Juli 2002, erhalten vom British Consulate General Hamburg.

⁶ Senatskanzlei, Senat der Freien und Hansestadt Hamburg, Liste des Konsularkorps sowie der Handelsvertretungen der kulturellen Institute und der internationalen Institutionen in Hamburg, April 2004.

⁷ Petersen, *Die Engländer in Hamburg 1814 bis 1914*, 11f.

⁸ Hermann Hipp, *Freie und Hansestadt Hamburg: Geschichte, Kultur und Stadtbaukunst an Elbe und Alster* (Köln: DuMont Buchverlag, 1989) 201.

mit diesen Vorrechten und der Tätigkeit des 1632 eröffneten *Hamburg British Consulate General* konnten kontinuierlich hamburgisch-britische Verflechtungen aufgebaut und gefestigt werden. Bis zum Anfang des 20. Jahrhunderts hatte sich eine echte *English Community* in Hamburg etabliert, und in den letzten Jahrzehnten bis 1914 entwickelte sich die Beziehungen zwischen Hamburg und Großbritannien grundsätzlich positiv. Wer wollte, konnte zudem als Engländer in Hamburg wie in Großbritannien leben. Der Hamburger *English Way of Life* war dem Londons nicht fern. Dies galt sowohl für alltägliche Lebensgewohnheiten als auch für das Berufsleben, da in Kaufmannskreisen Englisch gebräuchlich war.⁹ Die britische Lebensart, Kleidung und das *Know-How* wurden oftmals bewundert und nachgeahmt.¹⁰ Diese Entwicklung wurde sowohl von den in Hamburg lebenden Engländern, als auch von den Hanseaten, die in London und anderen Teilen Englands geschäftlich tätig waren und dabei Traditionen wie die englische *Teatime* mit in die eigene Heimat brachten, gefördert.¹¹ So wurde beispielsweise die Eröffnung des auf Tee spezialisierten Ostasien-Hauses im Jahre 1910 in der Hamburger Innenstadt mit Freude aufgenommen.¹²

Doch nach wie vor waren es primär ökonomische Gründe, die die Engländer veranlaßten, in Hamburg tätig zu sein und dort zu leben. Somit ergaben sich auch die Kernaufgaben des *Hamburg British Consulate General* in erster Linie aus dem regen Wirtschaftsleben der Hansestadt. Die mittlerweile auf über eine Million Einwohner angewachsene Freie und Hansestadt Hamburg versprach trotz zunehmender politischer Unruhen auch im Jahre 1914 wirtschaftlich zu florieren.¹³ Die Hafenstadt stand ganz im Zeichen der Industrialisierung. Wie viele Menschen im wilhelminischen Deutschen Reich wurden auch die Hamburger von diesen neuen Entwicklungen vielfältig geprägt. Es war das Zeitalter der Bewegung, des Wachstums und der richtungsweisenden technologischen Erfindungen, beispielsweise der Bahn und des Autos.¹⁴ Doch für

⁹ Petersen, *Die Engländer in Hamburg 1814 bis 1914*, 169f.

¹⁰ Exemplarisch sei hier das „Englische Herren-Kleider-Magazin Ladage & Oelke“ in den Alsterarkaden genannt. Vgl. *Offizielles Hamburger Börsen-Adreßbuch*, 1914.

¹¹ Johannes Merck, *Meine Erinnerungen an die Hamburg-Amerika-Linie und an Albert Ballin 1896 bis 1918*, März 1920, 622-1, Familienarchiv Merck, Geschäftsakte 218-54, II 8 Konvolut 2b, Band 1, Staatsarchiv, Hamburg (SAH).

¹² Ernst Christian Schütt, *Chronik Hamburg* (Gütersloh: Chronik Verlag, 1997) 371.

¹³ Ortwin Pelc, *Hamburg. Die Stadt im 20. Jahrhundert* (Hamburg: Convent Verlag, 2002) 12. Weitere Ausführungen zu den politischen Unruhen vgl. Hans-Ulrich Wehler, *Das Deutsche Kaiserreich 1871-1918* (Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht, 1994).

¹⁴ Vgl. Emilie Crasemann, „Die Verkehrsverhältnisse in Hamburg um 1900 Hamburg“, *Hamburgische Geschichts- und Heimatblätter* 13 (1992/97): 198ff.

diejenigen, die mit diesen rasanten Entwicklungen nicht Schritt halten konnten, wurde es auch eine Epoche, die den Verlust alter Traditionen mit sich brachte, zur Heimatlosigkeit und oftmals zu großer finanzieller Not führte.¹⁵

Für die lebendige Hansestadt fungierte zweifellos der Hafen als das Aushängeschild für den wirtschaftlichen Aufschwung. Nach Errichtung des Freihafens 1888 und der Eröffnung des Nord-Ostsee-Kanals 1895 konnten sowohl der Hafenumschlag als auch der Schiffsverkehr deutliche Zuwächse realisieren.¹⁶ Hamburg war zu Beginn des 20. Jahrhunderts die größte Hafenstadt des Reiches und nahm 1912 Platz drei der Welthäfen nach New York und London ein. Zu diesem Zeitpunkt gab es hier erstmalig 64 km an Liegeplätzen. Das Fahrwasser war auf neun Meter vertieft worden, so daß 15.000 Seeschiffe jährlich ein- und auslaufen konnten. Insgesamt wurden 4,5 % des Welthandels in der Stadt, die sich als Weltstadt bezeichnen konnte, abgewickelt.¹⁷ Diesen Erfolg verdankte der Hafen der gut ausgebauten Hafeninfrastruktur, welche alle modernen Verkehrssysteme miteinander verzahnte und somit einen effizienten logistischen Ablauf für die Hafenunternehmen wie Schiffbau, Mineral- und Erzverarbeitungsindustrie, und für alle Warenflüsse ermöglichte.¹⁸ Einen weiteren Vorteil verdankt der Hafen dem Elbstrom, dessen Tidenhub nicht mehr als zwei Meter beträgt und der deshalb auf hinderliche Schleusen verzichten kann. Dadurch zählt Hamburg zu den vollkommen offenen Seehäfen.¹⁹

Diese wirtschaftliche Pulsader wurde in den letzten Jahrzehnten vor Ausbruch des Ersten Weltkrieges sowohl durch die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft (HAPAG) als auch durch die Werft Blohm & Voss maßgeblich geprägt und verändert. Vor Kriegsausbruch gehörten neben Blohm & Voss Hamburger Werften wie die Vulcan-Werft, Reiherstiegwerft, H. C. Stülcken Sohn, Norderwerft, Howaldtswerke, Janssen & Schmilinsky, August Pahl und Johann Oelkers zu den bedeutendsten auf dem

¹⁵ Die Jahre von 1895 bis 1913 sind unter ökonomischen Gesichtspunkten tendenziell positiv ausgerichtet gewesen. Sie können aber nicht als permanente Hochkonjunktur eingestuft werden, da es 1900 bis 1902 und 1907 bis 1908 zu einschneidenden Depressionen kam. Wehler, Das Deutsche Kaiserreich 1871-1918, 48ff.

¹⁶ Pelc, Hamburg, 10f.

¹⁷ Erik Verg, Das Abenteuer, das Hamburg heißt: der weite Weg zur Weltstadt (Hamburg: Axel Springer Verlag, 1977) 172.

¹⁸ Pelc, Hamburg, 15ff.

¹⁹ Ludwig Wendemuth und Walter Böttcher, Der Hafen von Hamburg (Hamburg: Meissner & Christiansen, 1928) 17.

europäischen Kontinent.²⁰ Das konnte aber nicht darüber hinwegtäuschen, daß sie 1913 mit deutlichem Abstand hinter der britischen Konkurrenz mit einem Anteil von 14 % auf dem zweiten Platz der Weltschiffsproduktion lagen. Die Werften waren wegen großer Kapitalbindung, wenig effizienter Ausnutzung der Betriebsanlagen, längerer Transportwege für Baumaterialien und relativ rückständiger Produktionsmethoden gegenüber dem britischen Schiffbau zunächst nicht konkurrenzfähig. Dadurch lagen die Baukosten für Frachtschiffe gut ein Zehntel über den britischen. Dies war sicherlich einer der ausschlaggebenden Gründe dafür, daß die wichtigsten Hamburger Reedereien eine beträchtliche Anzahl ihrer Dampfschiffe nach wie vor in Großbritannien bauen ließen. Dennoch gelang es der 1877 gegründeten Werft Blohm & Voss nach mehreren schwierigen, aber engagierten Anläufen in Deutschland wettbewerbsfähig zu werden und damit den Engländern ihr unangefochtenes Monopol im Schiffbau streitig zu machen, indem sie das technologische Niveau der bis dahin führenden britischen Werften bis zur Jahrhundertwende erreichten.²¹ Sowohl Hermann Blohm als auch Ernst Voss hatten mehrere Jahre in England verbracht und dort einen genauen Einblick in den Schiffbau erhalten. Und obwohl sie dort gute geschäftliche und freundschaftliche Kontakte aufbauen und pflegen konnten, sollte es beim Aufbau der eigenen Werft Blohm & Voss in Hamburg zunächst fast nicht gelingen, schiffbauliche Spezialmaschinen zu erwerben. Letztendlich erhielten sie diese doch aus England. Die nächste Hürde stellte das benötigte Fachpersonal dar, welches zum Teil auch aus England angeworben werden mußte, da es in Hamburg keine ausgebildeten Facharbeiter gab.²² Die schnell erfolgreiche Überwindung dieser enormen technischen und organisatorischen Hürden wurde von den eigenen Landsleuten, die jahrzehntelang ihre Schiffe in England mit großem Vertrauen kauften und dort auch reparieren ließen, zunächst mißtrauisch betrachtet.²³ Nicht nur bei der Werftgründung wurden sie von potentiellen Auftraggebern völlig ignoriert. Obwohl nach der Reichsgründung Schifffahrtlinien fast förmlich aus dem Boden schossen, galt das ungeschriebene Gesetz, daß nicht nur der Tee eigens aus

²⁰ Wilhelm Stammer, Hamburgs Werften 1635-1993: Über 350 Jahre Schiffbau an der Elbe und ihren Nebengewässern auf dem Gebiet des Stadtstaates Hamburg (Hamburg: Herausgegeben im Selbstverlag, 1992) 287ff. Ernst Hieke, H. C. Stülcken Sohn: Ein deutsches Werftschicksal (Hamburg: Verlag Hanseatischer Merkur, 1955) 83ff.

²¹ Olaf Mertelsmann, „Zwischen Krieg, Revolution und Inflation. Die Werft Blohm & Voss 1914-1923“, Dissertation, Universität Hamburg, 2000, 12ff.

²² Hans Georg Prager, Blohm+Voss: Schiffe und Maschinen für die Welt (Herford: Koehler, 1977) 14ff.

²³ „Herrn Dr. Ing. e.h. Hermann Blohm zum 50jährigen Bestehen der Firma Blohm & Voss gewidmet von Rudolph Rosenstiel, 1927“, 622-1/4, Familie Blohm, SAH.

London nach Hamburg importiert werden mußte, sondern auch daß Dampfschiffe bei einer englischen Werft zu ordern waren. Die Reederschaft war davon überzeugt, daß nur britische Werften über das entsprechende *Know-How* verfügten.²⁴ Blohm & Voss mußte sich den Ruf, eine kompetente heimische Werft zu sein, somit langwierig erarbeiten.²⁵ Schließlich wuchs sie aber doch zur größten deutschen Privatwerft und zum wichtigsten industriellen Arbeitgeber Hamburgs heran und galt technologisch in Deutschland als führend. Der Erfolg spiegelte sich auch in der Zusammensetzung des Aufsichtsrats wider, der neben den Familienmitgliedern von Blohm und Voss aus einflußreichen Persönlichkeiten wie dem Hausbankier Max M. Warburg, dem Reeder Eduard Woermann, F. A. Schwarz von der Vereinsbank und Senator Dr. Otto Westphal bestand.²⁶

Im Gegensatz zu Hermann Blohm und Ernst Voss konnte Albert Ballin nicht auf eine repräsentative Schulbildung oder gar langjährige Arbeitserfahrung in England zurückgreifen. Und dennoch sollte diesem begabten Unternehmer eine beispiellose Erfolgsgeschichte und Karriere gelingen.²⁷ Begünstigt durch die konjunkturelle Lage und den Auswandererstrom im 19. Jahrhundert entstanden zahlreiche neue Reedereien. Die in Deutschland erfolgreiche HAPAG war durch diese neue, unerwünschte Konkurrenz bestrebt, den Markt zu konsolidieren. Sie konnte den jungen und sehr geschickten Auswandereragenten Ballin, der in der väterlichen Firma Morris & Co. äußerst erfolgreich tätig war, 1886 für sich gewinnen.²⁸ Seine außergewöhnlichen Fähigkeiten und Kenntnisse sollten sich für die wirtschaftliche Entwicklung der HAPAG als sehr vorteilhaft erweisen.

Ballin, der Deutsch, Englisch und Plattdeutsch perfekt beherrschte, konnte sich dank seiner schnellen Auffassungsgabe und seines vorzüglichen Gedächtnisses als Autodidakt beachtliche Kenntnisse in einem sehr breiten Fächerkanon aneignen. Neben ausgeprägter Fachkompetenz verfügte Ballin zudem über ein angeborenes Gespür für gewandte Repräsentation, auch war er als äußerst geschickter Verhandlungspartner bekannt. Vor allem aber hatte dieser talentierte und perfektionistisch veranlagte Visionär ein einziges Ziel. Die HAPAG sollte die führende Reederei nicht nur in Deutschland,

²⁴ Prager, Blohm+Voss, 10f.

²⁵ Hans Jürgen Witthöft, Blohm & Voss: Fortschritt aus Tradition (Hamburg: Seehafen Verlag, 2003) 13f.

²⁶ Mertelsmann, „Zwischen Krieg, Revolution und Inflation“, 7ff.

²⁷ Gerhard Ahrens und Renate Hausschild-Thiessen, Die Reeder: Laiesz, Ballin (Hamburg: Verlag Verein für Hamburgische Geschichte, 1989) 33ff.

²⁸ Peter Franz Stubmann, Albert Ballin: Ein deutscher Reeder auf internationalem Feld (Hamburg: Verlag OKIS Sattelmair, 1957) 7ff.