

Albert Ballin und die Hapag

Geboren in Hamburg, in der Welt zuhause





Er gilt als Visionär, Innovator und erster deutscher Topmanager – Albert Ballin. Als Generaldirektor machte er die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft (Hapag) zur weltweit größten Linienreederei. Ausgangspunkt der erstaunlichen Karriere: eine Auswandereragentur im Hamburger Hafen.

Ballins Welt



Die Reede von Hamburg, Gemälde von Robert Mols (Ausschnitt), ca. 1880 (Dauerleihgabe der Stadt Antwerpen, Historisches Museum, an die Hapag-Lloyd AG)

Albert Ballin entstammte einer alten jüdischen Familie. Er kam 1857 als jüngstes von 13 Kindern zur Welt. Der Vater, Joseph Ballin (eigentlich Samuel Joel Ballin), war aus Dänemark nach Hamburg eingewandert und hatte 1852 die Auswandereragentur „Morris & Co.“ mitbegründet. Unabhängige „Agenten“ wie er organisierten die Anwerbung und Vermittlung von Auswanderern für die transatlantische Schifffahrt über Großbritannien nach Amerika.

Albert Ballin wuchs in unmittelbarer Nähe des Hafens auf, Kontor und Wohnung waren unter einem Dach, bis zu den Schiffen waren es nur wenige Schritte. Diese Eindrücke prägten Ballin, der mit kaum 15 Jahren in das Geschäft des Vaters eintrat. Als der Vater 1874 starb, wurde Ballin Geschäftsführer. Damit begann eine der bemerkenswertesten Karrieren der deutschen Wirtschaftsgeschichte.

Die Zeiten für große Veränderungen waren günstig: mit Gründung des deutschen Nationalstaates 1871 setzte ein rasanter wirtschaftlicher Aufschwung ein, befeuert durch eine aufstrebende Industrie und technologischen Fortschritt. Damit einher ging ein starkes Anwachsen des Außenhandels, wovon die größten deutschen Reedereien Hapag und Norddeutscher Lloyd stark profitierten. Eine erste Globalisierung in den Jahren bis zum Ersten Weltkrieg trieb die weltweiten Verflechtungen auf allen Ebenen voran.



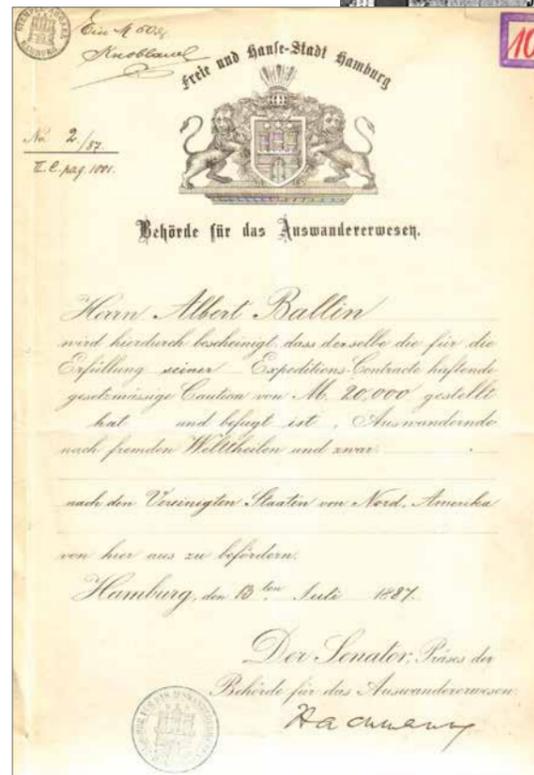
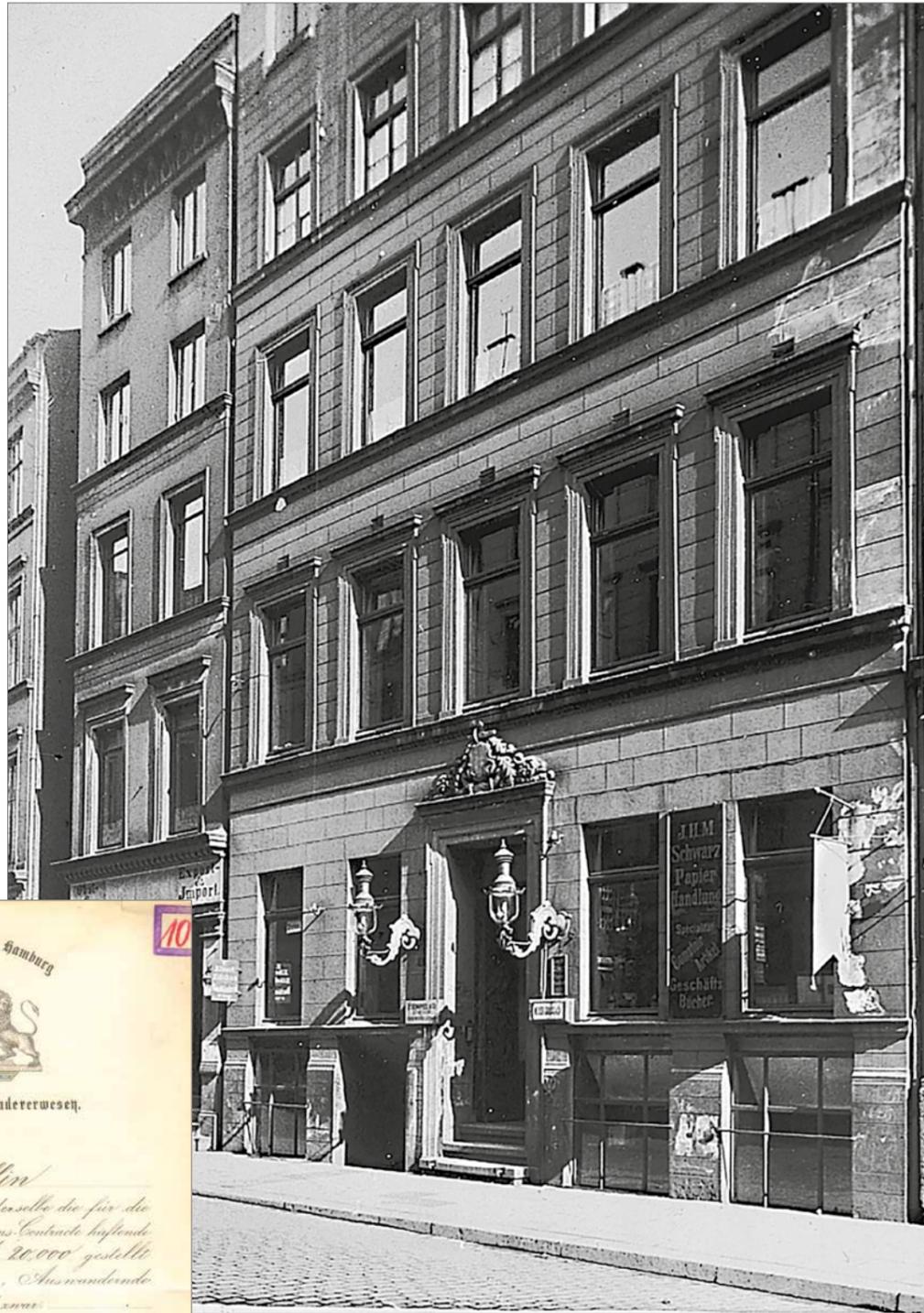
Albert Ballin, Gemälde von Wilhelm Graupenstein, 1882



1910 schrieb Ballin an einen Freund: „Ich glaube, Sie und ich sind nie jung gewesen. Dazu gehört Sorglosigkeit – und in dieser Beziehung sind wir beide arg belastet.“



Die Proklamierung des Deutschen Kaiserreiches, Gemälde von Anton Alexander von Werner, 1885



Konzession für Albert Ballin zur Beförderung von Auswanderern in die USA, 1887 · Verwaltungsgebäude der Hapag in der Deichstraße, Hamburg

Zusammen mit seinem Geschäftspartner, dem Hamburger Reeder Edward Carr, mischte der geschäftstüchtige Albert Ballin das Auswanderergeschäft auf. Seine Idee: Carr solle seine Schiffe von klassischen Dampfern mit I. und II. Klasse sowie dem Zwischendeck vollständig nur für Zwischendecker umbauen lassen, um noch mehr Passagiere befördern zu können.

Das Zwischendeck war für Auswanderer die günstigste Art der Überfahrt. Es war eng, laut und man konnte nur begrenzte Mengen an Gepäck mitnehmen. Für Carr und Ballin bedeutete der Umbau einen höheren Ertrag und für viele Menschen wurde eine Auswanderung dadurch erst erschwinglich.

Das neue Konzept war sehr erfolgreich und führte schnell zu einem direkten Wettbewerb mit der Hapag. Es kam zu einem mit harten Bandagen gefochtenen Preiskampf, denn die alteingesessene Hapag hatte Schwierigkeiten mit den niedrigen Preisen von Ballin und Carr mitzuhalten.



Der Preiskampf zwischen Ballin/Carr und der Hapag gewann mit der Zeit an Heftigkeit, aber es gelang der Hapag nicht, den deutlich kleineren Konkurrenten aus dem Markt zu drängen oder feindlich zu übernehmen. Ballin selbst soll diesen Kampf höchst emotional geführt haben. Laut einer Anekdote klebte er regelmäßig heimlich nachts Plakate seines Unternehmens an das damalige Bürohaus der Hapag in der Deichstraße.

1882 war Albert Ballin finanziell ausreichend abgesichert, um das Hamburger Bürgerrecht zu erwerben. Nur wenige Einwohner der Stadt besaßen damals dieses Privileg.

Der Kampf zwischen David und Goliath endete 1886 mit einer Verständigung: Die Hapag übernahm die gemeinsame Leitung des Passagedienstes für die ehemaligen Konkurrenten. Zugleich übernahm Albert Ballin am 31. Mai 1886 die Leitung dieser Abteilung und stellte fortan sein unternehmerisches Geschick in den Dienst der Hapag.

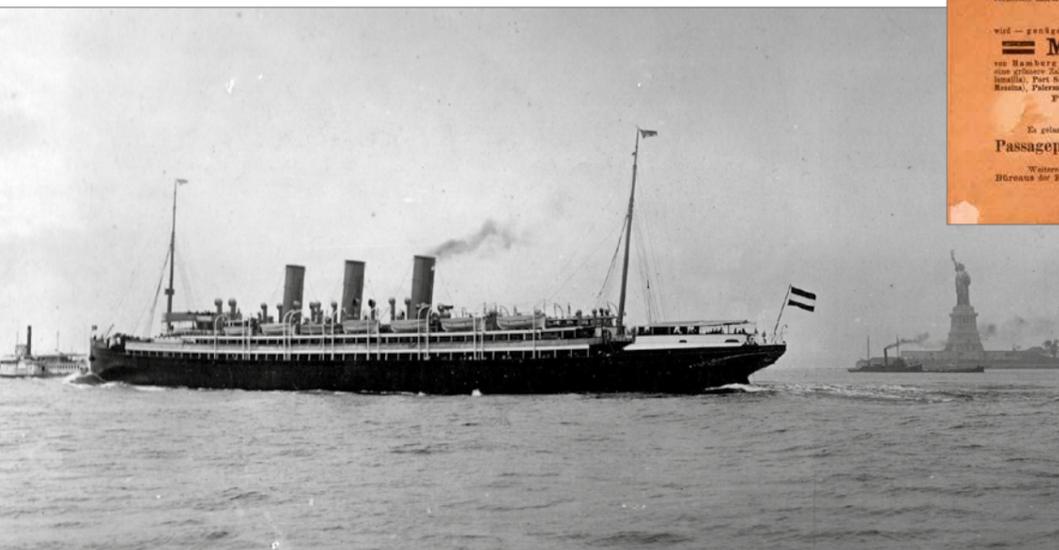
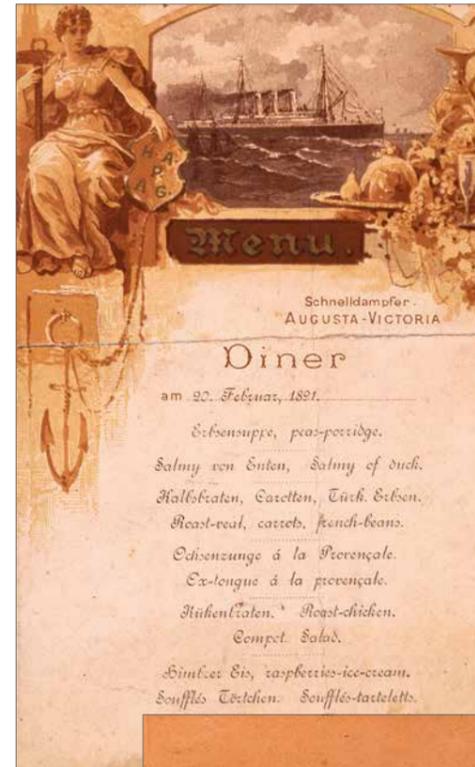
Der erste deutsche Topmanager



Carl Laeisz und Albert Ballin an Bord des Segelschiffes „Potosi“ der Reederei F. Laeisz, ca. 1900

Sofort machte Ballin sich daran, die Hapag mit neuen Ideen voranzubringen. In Carl Laeisz, Reeder und Hapag-Aktionär, fand Ballin seinen wichtigsten Mentor und Förderer. Dank dessen Fürsprache rückte Ballin nach nur zwei Jahren in den Vorstand auf.

Ballin war mit 31 Jahren nicht nur das jüngste Vorstandsmitglied, sondern auch der erste Topmanager Deutschlands. Die Beschäftigung angestellter Vorstände ohne Besitzanteil am Unternehmen war damals revolutionär. Ballin fiel auch durch seinen Arbeitseifer auf: Mit 16 Arbeitsstunden an sieben Tagen die Woche ging er an die Grenzen seiner Belastbarkeit. Höhepunkt seiner Karriere war 1899 die Ernennung zum Generaldirektor, eine eigens auf ihn zugeschnittene Funktion, die es zuvor bei der Hapag nicht gegeben hatte.



Die „Augusta Victoria“ vor New York

Menükarte von Bord der „Augusta Victoria“, 1891 · Annonce für die erste Kreuzfahrt der „Augusta Victoria“, 1891

DER INNOVATOR

In den Wintermonaten waren Überfahrten auf dem Nordatlantik weniger nachgefragt. Viele Oceanliner lagen dann für längere Zeit im Hafen, so auch die „Augusta Victoria“, verursachten aber weiter laufende Kosten. 1891 handelte Ballin und setzte den Luxusdampfer erstmals für eine „Vergnügungsreise“ in den Süden ein. Die Idee der modernen Kreuzfahrt war geboren und ein neuer lukrativer Geschäftszweig eröffnet. 1901 stach mit der „Prinzessin Victoria Luise“ das erste speziell für Kreuzfahrten gebaute Schiff der Welt in See.

Das Kerngeschäft und Hauptaugenmerk galten aber weiterhin den Auswanderern, deren Zahlen Jahr um Jahr stiegen und die in den 1880er Jahren überwiegend aus den osteuropäischen Staaten kamen. Ein außergewöhnlich heißer Sommer, Niedrigwasser und katastrophale hygienische Zustände vor allem in den ärmeren Stadtvierteln Hamburgs verursachten im August 1892 den Ausbruch der Cholera mit über achttausend Todesopfern. Es war der letzte große Ausbruch dieser Krankheit in Deutschland. In der Folge wurden neue Hygienevorschriften und vor allem für die Auswanderer strengere medizinische Kontrollen eingeführt. Ballin ging einen Schritt weiter und entwarf die Auswandererhallen auf der Veddel, die im Dezember 1901 eröffnet wurden.

Das Gelände war großzügig und umfasste 55.000 qm mit Schlafsälen, einer christlichen Kirche, einer Synagoge sowie zwei Großküchen, eine davon für koscheres Essen.



„Ohne Zwischendeckpassagiere wäre ich innerhalb weniger Wochen bankrott.“

Bernhard Huldermann, Ballins ehemaliger Sekretär und Biograf: „Er war die Packetfahrt, und die Packetfahrt war er.“



Das Kirchengebäude auf dem Gelände der Auswandererhallen der Hapag, Hamburg

Die Choleraepidemie hatte die Krisenanfälligkeit des Passagierverkehrs offenbart, woraufhin Ballin den Schwerpunkt der Hapag auf den Frachtverkehr verlagerte. Ab 1893 wurden Dampfer bestellt, die zahlreiche Passagiere wie auch viel Ladung befördern konnten. Groß und für niedrige Geschwindigkeiten konzipiert, waren sie sehr ökonomisch – anders als Schnelldampfer, die das Renommee der Hapag steigerten, jedoch hohe Treibstoffkosten verursachten. So gewann die 1900 in Dienst gestellte „Deutschland“ das Blaue Band des Nordatlantiks, blieb jedoch eine Ausnahme. Ballin setzte vor allem auf Wirtschaftlichkeit. Erst mit den Riesenschiffen der „Imperator“-Klasse, die Antwort der Hapag auf die „Titanic“-Serie der White Star Line, wandten sich Ballin und die Hapag wieder Schnelldampfern zu.

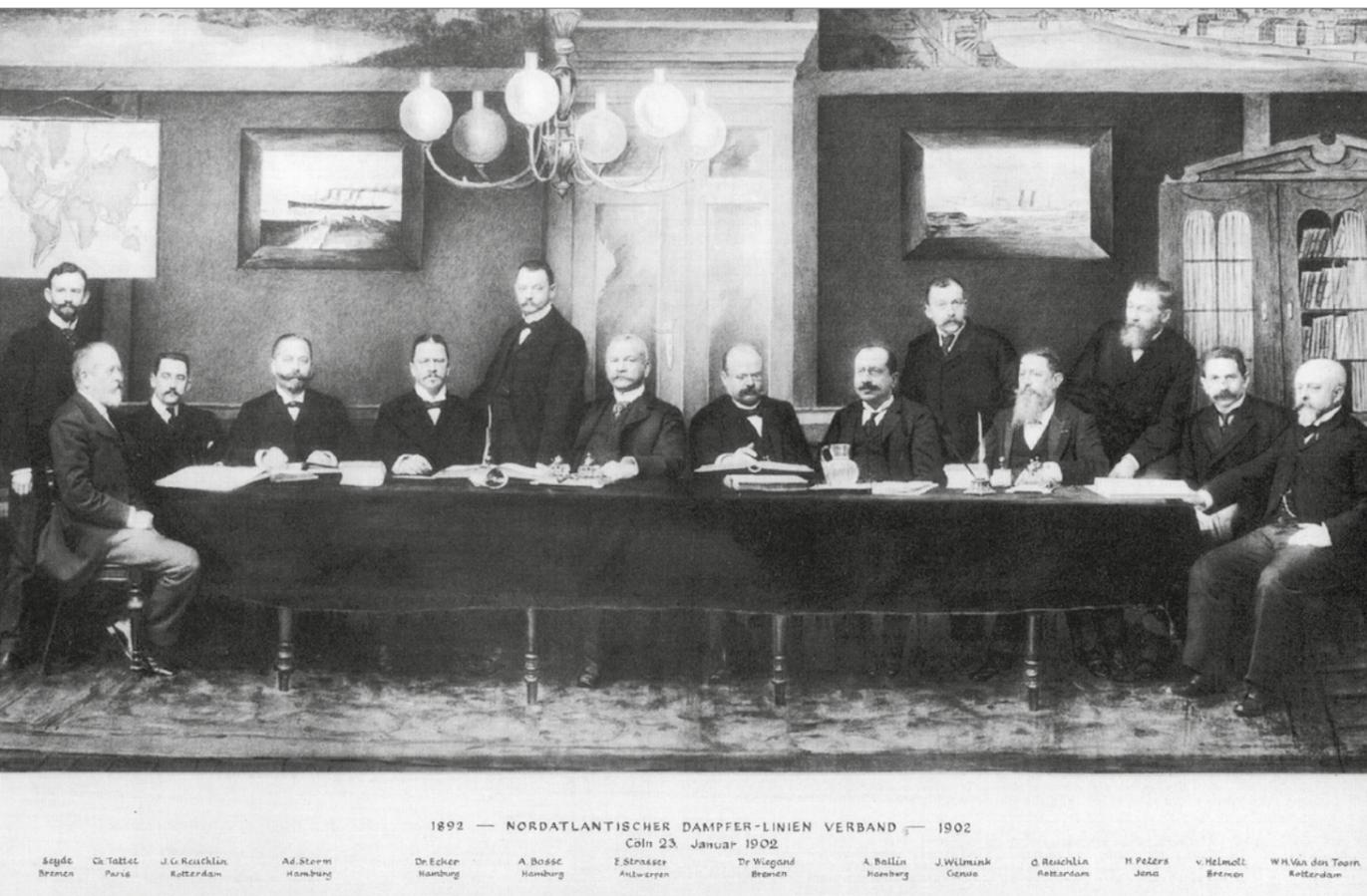
Ballin war Unternehmer durch und durch, er achtete auf kleinste Details und konnte toben, wenn sie nicht seinen Vorstellungen entsprachen. Er sorgte persönlich dafür, dass neue innovative Techniken genutzt wurden. Auch die Hinwendung zur Luftfahrt war Ausdruck dessen. Die Hapag verkaufte ab 1910 exklusiv die Karten für die Zeppelin-Luftschiffe und war 1917 Mitbegründerin der Deutschen Luft-Reederei, ein Vorgänger der Deutschen Lufthansa.

Ein weiteres Geschäftsfeld übergab Albert Ballin der Hapag aus eigener Hand: die Seebärdienste. Er hatte sie 1889 privat gegründet. Doch Passagen und Kreuzfahrten anzubieten genügte dem wachsenden Unternehmen jetzt nicht mehr. Mit der Übernahme von Carl Stangen's Reisebureau entwickelte sich die Hapag zum bedeutenden Touristikanbieter.

INSZENIERUNG UND KOMMUNIKATION

Neue Akzente setzte Ballin auch beim Erscheinungsbild der Reederei. Auf sein Betreiben hin wurde 1889/90 ein Verwaltungsgebäude am Dovenfleth gebaut, das Martin Haller, einer der renommiertesten Baumeister Hamburgs, entwarf. Da das Unternehmen rasch wuchs, errichtete Haller einen zweiten Neubau an der Binnenalster – 1913 von Fritz Höger erweitert dient er bis heute der Hapag-Lloyd AG als Unternehmenssitz.

Mit der Gründung des „Literarischen Büros“ gegen Ende des 19. Jahrhunderts verfügte das Unternehmen über eine Kommunikationsabteilung – eine grundlegende Neuerung. Die Hinwendung zu Presse und Öffentlichkeit war untypisch für damalige Unternehmen, gleiches gilt für die persönlichen Kontakte, die Ballin zu Journalisten unterhielt.



Sitzung des Nordatlantischen Dampferlinien-Verbandes mit Albert Ballin und Heinrich Wiegand, 1902



Verwaltungsgebäude der Hapag am Dovenfleth, Hamburg



Als Ballin von einem lokalen Mitarbeiter kurz nach der Jahrhundertwende empört mitgeteilt wurde, dass in einem Düsseldorfer Nobelrestaurant ein Plakat des Rekorddampfers „Deutschland“ auf der Toilette aufgehängt worden war antwortete er: „Sehr richtig, da kriegt sie denn ja auch jeder zu sehen“.

UM AUSGLEICH BEMÜHT

Hauptkonkurrent der Hapag war der Norddeutsche Lloyd aus Bremen. Seit dessen Gründung 1857 hatten beide schon verschiedentlich zusammengearbeitet, doch als der Lloyd ab 1892 unter der Führung von Dr. Heinrich Wiegand stand, ebenfalls ein angestellter Manager, war der beiderseitige Wille zur Kooperation besonders ausgeprägt. Sie verstanden einander gut und erkannten, dass sie im „freundschaftlichen Zweckverbund“ (Ballin) mehr erreichen konnten. Die Zunahme von Reedereiabkommen zum Ausgleich aller beteiligten Interessen war wesentlich Ballins Werk. Er selbst hatte 1892 den „Nordatlantischen Dampferlinienverband“ mitgeformt, der verlustreiche Preiskämpfe verhinderte.

Albert Ballin war weitsichtig und kühn, wodurch ihm oft vorgeworfen wurde zu risikoreich zu sein. Jedoch führte er das Unternehmen zu ungeahnter Größe und wappnete es durch Erschließung neuer Fahrtgebiete und Geschäftsfelder gegen Krisen. Das hanseatische Motto „Mein Feld ist die Welt“, das Ballin für die Hapag übernahm, füllte er buchstäblich mit Leben.

Die Reederei war ab Ende des 19. Jahrhunderts die größte der Welt. Zwischen 1885 und 1914 stieg die Zahl der Schiffe von 23 auf 194, die Gesamttonnage von 55.000 auf über 1.300.000 BRT, das Aktienkapital der Hapag von 15 auf 180 Millionen Mark – Zahlen, die Ballins erfolgreiches Wirken für das Unternehmen eindrucksvoll unterstreichen.



Ballin über sich und Lloyd-Chef Wiegand:
„Daß dieses Verhältnis immer ein ungetrübtes gewesen sei, kann man nicht behaupten. Es wäre mit der Zeit sonst auch langweilig geworden. Aber bis jetzt haben nach den gelegentlichen atmosphärischen Entladungen Wiegand und ich es noch immer verstanden, eine angenehme Temperatur zwischen beiden Gesellschaften wiederherzustellen.“



Albert Ballin mit Direktoren der Hapag, 1907

Albert Ballin und Heinrich Wiegand, 1902 · Werbeplakat der Hapag, ca. 1900

Netzwerker, Diplomat und Freund



Kaiser Wilhelm II. und Albert Ballin vor der Taufe des Schnelldampfers „Imperator“, 1912

BALLIN PRIVAT

Marianne Rauert, Tochter eines christlichen Hamburger Tuchhändlers, war seit 1883 Albert Ballins Frau, getraut nach protestantischem Ritus. Ballin war kein streng religiöser Mensch, doch seine jüdische Religionszugehörigkeit verschwieg er nicht. Die Tochter Irmgard adoptierte das Paar 1893 im Alter von einem Jahr.

Ballin war bekannt für seinen Charme und sein empathisches Wesen. Es fiel ihm leicht, Bekanntschaften zu schließen und über Jahre hinweg zu pflegen. Zu seinem gesellschaftlichen Umfeld zählten namhafte Personen aus Adel, Militär, Wirtschaft und Presse. Auch ins Ausland, vor allem nach England, reichten die Verbindungen. Zuhause richtete Ballin häufig Empfänge für geladene Gäste aus.



Telegramm Kaiser Wilhelms II. an Albert Ballin zur Hochzeit von dessen Tochter Irmgard, 1910



Hausordnung für Ballins Sommerresidenz in Hamfelde:

„Unsere verehrten Gäste bitten wir, in ihren Bewegungen und Verfügungen sich nicht durch Rücksichten auf uns beschränken zu lassen. Indem wir es vermeiden, sie mit mütterlicher Fürsorge und Bevormundung zu verfolgen, werden wir uns bemühen, unseren Freunden den Aufenthalt in unserem Hause heimatlich zu gestalten. Was deutsche Gastfreundschaft so oft verleidet, ist die Erwartung, daß man während des ganzen Tages zusammenleben und gegeneinander ‚niedlich‘ sein muß. Wir erwarten weder von unseren verehrten Gästen, daß sie uns ‚schön‘ tun, noch muten wir ihnen zu, unsere Gesellschaft öfter aufzusuchen, als ihnen lieb ist. Wir bitten über Automobile, Wagen, Reitpferde und Ruderboote (soweit der Vorrat reicht) frei verfügen zu wollen. Die Zeit für das erste Frühstück bitten wir selbst zu bestimmen und der Dienerschaft alle darauf bezüglichen Befehle zu geben. Das zweite Frühstück wird in der Regel gemeinsam um 1 Uhr eingenommen. Nachmittags Thee 4 Uhr. Diner gegen 7 Uhr. 15 Minuten vor Beginn des zweiten Frühstücks und des Diners wird die Glocke geläutet, und zum zweiten Male – sobald angerichtet ist.“



Ballins Sommerresidenz in Hamfelde bei Hamburg · Salon in Ballins Stadtvilla in der Feldbrunnenstraße, Hamburg · Kaiser Wilhelm II. zu Besuch bei Albert Ballin, 1914



Stapellauf des Schnelldampfers „Imperator“, 1912

EINE BESONDERE FREUNDSCHAFT

Die Position an der Spitze von Deutschlands bedeutendster Reederei brachte Ballin in Kontakt mit Kaiser Wilhelm II. Es entwickelte sich ein freundschaftliches Vertrauensverhältnis, trotz des Standesunterschieds. Zuerst begegneten sich beide, als Wilhelm 1891 in Cuxhaven die „Augusta Victoria“ besichtigte. Näher kamen sie sich erst einige Jahre später. Ab 1905 war der Kaiser dann alljährlich zu Gast zum „Gabelfrühstück“, vergleichbar mit einem Brunch, in Ballins Privathaus – und brach mit der Tradition der Hohenzollern, keine Wohnungen von Privatleuten zu besuchen. Bis zum Kriegsausbruch 1914 sahen sich Ballin und der Kaiser mindestens alle zwei Monate und korrespondierten häufig.

Beide teilten die Leidenschaft für das Meer und die Schifffahrt. Höhepunkt ihrer Freundschaft war die prunkvolle Taufe des Dampfers „Imperator“ 1912 in Hamburg durch den Monarchen. Wilhelm II. hatte selbst den Namen für dieses größte Schiff der Welt bestimmt und damit ein Jahr vor Beginn des Ersten Weltkriegs ein Fanal für seine Weltsicht und maritimen Ambitionen gesetzt.



Telegramm von Wilhelm II. aus dem Urlaub, 1911: „Dampfer Cincinnati der Hamburg-Amerika-Linie, Kapitän Schülke, verließ soeben Hafen von Bergen, indem er um die zu Anker liegende Jacht Hohenzollern herumdampfte. [...] Ich habe dem Kapitän durch Signal „Bravo, vorzügliches Manöver“ meine Bewunderung und Anerkennung ausgesprochen. Durch dieses hervorragende Manöver hat Kapitän Schülke bei allen Zuschauern [...] das Ansehen der Hamburg-Amerika Linie in das hellste Licht gesetzt. Es gereicht mir zur besonderen Freude, Ihnen dieses mitzuteilen.“

IM KRIEG

Nach Kriegsausbruch im September 1914 verschlechterte sich das Verhältnis der beiden zusehends, denn Ballin verheimlichte seine ablehnende Haltung zum Krieg und dessen Verursachern nicht. Wilhelm II. machte er dafür zwar nicht direkt verantwortlich, gleichwohl fanden keine Besuche des Kaisers und keine vertraulichen Gespräche zwischen den beiden mehr statt.

In der angespannten Situation nach dem Attentat in Sarajevo hatte Ballin all seine diplomatischen Kanäle genutzt, um eine Verständigung zwischen Großbritannien und dem Deutschen Reich zu ermöglichen. Er traf sich mit dem britischen Außenminister Sir Edward Grey, dem Kriegsminister Lord Richard Burdon Haldane und Marineminister Winston Churchill. Deren Aussagen blieben zwar vage, erweckten bei Ballin jedoch den Eindruck, dass Großbritannien den Krieg nicht wolle. Dies meldete er hoffnungsvoll der Reichsregierung, die kurz darauf den Einmarsch in Belgien befahl. Großbritannien erklärte dem Reich deswegen den Krieg.

Ballin befürchtete daraufhin, dass sein Bericht die deutsche Regierung in ihrem Vorhaben bestärkt haben könnte. Der Gedanke daran quälte ihn bis zu seinem Tod. Bereits zu Lebzeiten wurde Albert Ballin wegen seiner Ablehnung des Krieges als Pazifist bezeichnet – damals ein Schimpfwort. Doch er bewertete militärische Konflikte durchaus auch nach ökonomischen

Chancen und Risiken. In diesem Fall war sein Urteil eindeutig: „Ich wünschte“, so Ballin, „man hätte die führenden Männer der Reedereien eher gehört, wie ich es denn überhaupt für einen großen Fehler halte, daß man in diesem dümmsten Kriege, den die Weltgeschichte je gesehen hat, die erfahrenen Kaufleute so wenig beachtete.“

Wegen seiner Ablehnung des Krieges wurde er von Deutschnationalen und Antisemiten angefeindet und verleumdet. Kurz vor Kriegsende war Ballin zermürbt und deprimiert von der wirtschaftlichen Situation und den vielen Attacken gegen seine Person. Ein Großteil der Hapag-Belegschaft war während des Krieges an die Front eingezogen, die Schiffe versenkt oder beschlagnahmt worden. Verzweifelt über das große Leid und die Aussichtslosigkeit war er am Ende seiner Kraft angelangt.



Ballins Patenkind Eric Warburg: „Als ich im Herbst 1918, kurz vor Kriegsende, einmal einen Tag in Hamburg auf Urlaub war, schritten auf dem Alsterdamm, dem heutigen Ballindamm, wie üblich mein Vater [Max Warburg] und Ballin einher, und als Ballin mich in Uniform da stehen sah, brach er in Tränen aus, weil er ja wusste, dass praktisch schon alles verloren war, und befürchtete, dass mein Jahrgang [1900] noch als letzter geopfert werden würde.“



Treffen zu diplomatischen Sondierungen in London; von links: Sir Ernest Cassel, Albert Ballin, Sir Ernests Sohn Felix, Max M. Warburg

Tod und Gedächtnis



Die „Albert Ballin“ bei Eisgang im Hamburger Hafen

In der aussichtslosen Situation des Krieges und nach einer Reihe von Hungerrevolten wideretzten sich die Matrosen auf den Kriegsschiffen ihren Befehlen. Sie wollten nicht für die Ehre der Marineleitung in einer sinnlosen Schlacht gegen die Briten sterben. Im November 1918 forderten tausende Matrosen, Soldaten und Arbeiter in Kiel Frieden und Brot.

Schon bald darauf griff die Revolution auf andere Städte des Deutschen Reiches über. Auch in Hamburg übernahm ein Arbeiter- und Soldatenrat die Regierungsgewalt und beschlagnahmte am 8. November 1918 das Hapag-Hauptgebäude an der Alster, das heutige Ballin-Haus.

Am späten Nachmittag verwiesen die Revolutionäre Albert Ballin unter Gewaltandrohungen des Gebäudes. Er eilte sogleich in die Feldbrunnenstraße, wo sich seine Frau aufhielt – Revolutionäre hatten bereits versucht in das Haus einzudringen.

Ballin schickte seine Frau zur Tochter nach Hamfelde, blieb selbst jedoch mit zwei Begleitern in der Feldbrunnenstraße zurück. Dort nahm er eine große Menge Beruhigungsmittel zu sich. Ob dies in suizidaler Absicht geschah, ist bis heute ungeklärt. Bereits vor dem Krieg hatte er diese Mittel regelmäßig eingenommen.

Er brach unter heftigen Schmerzen zusammen und wurde in die nächste Klinik gebracht. Auch sein enger Freund Max Warburg wurde verständigt und eilte herbei. Doch die Ärzte konnten nichts mehr ausrichten, denn die Medikamente hatten bereits eine Magenblutung verursacht. Am 9. November 1918 um 13.15 Uhr verstarb Albert Ballin – nur wenige Minuten vor der Ausrufung der Republik durch den SPD-Politiker Philipp Scheidemann.



Ballins Begräbnis fand am 13. November 1918 auf dem Ohlsdorfer Friedhof in Hamburg statt. In seinem Nachruf auf den Freund fand Max Warburg die folgenden Worte: „Albert Ballin war eine Kraftnatur. Kraftvoll war in ihm der Wille, und kraftvoll und groß sein durchdringender Verstand, und warm und stark schlug das Herz. Ein genialer Kaufmann, begabt mit einer nahezu seherischen Kraft und großer Phantasie. Er war mehr Künstler als Rechner, mehr Maler als Zeichner. Die Fülle von Eigenschaften, die ihm auf den Lebensweg mitgegeben waren, erzeugte in ihm auch viele Konflikte, die er ehrlich durchkämpfte.“



Ballins Stadtvilla in der Feldbrunnenstraße, Hamburg · Albert Ballins Arbeitszimmer · Ruhestätte von Albert Ballin und seiner Familie auf dem Ohlsdorfer Friedhof, Hamburg



Der Ballinkai am HHLA Container Terminal Altenwerder, Hamburg

Nach Ballins Tod und dem Ende des Ersten Weltkriegs folgte eine schwere Zeit für die Hapag. Die Herausforderung, aus den überlebenden Mitarbeitern und den wenigen Resten der Flotte wieder eine erfolgreiche Reederei zu machen, übernahm Wilhelm Cuno. Dabei hielt er die Erinnerung an Albert Ballin als Symbol für eine goldene Zeit stets lebendig.

Um an diese glorreiche Epoche anzuknüpfen, wurde 1923 das erste neue Passagierschiff „Albert Ballin“ getauft. Auch ein Neubau im Kontorhausviertel der Architekten Hans und Oskar Gerson von 1924 wurde nach Albert Ballin benannt, um ihn für seine Verdienste für die Stadt Hamburg zu ehren. Doch mit der Macht ergreifung der Nationalsozialisten 1933 wurde Albert Ballin aufgrund seiner jüdischen Herkunft vollständig aus der Erinnerungskultur getilgt. Als die Hapag 1937 ihr 90. Jubiläum feierte, hieß die „Albert Ballin“ bereits „Hansa“. Ein Jahr später wurde das „Ballinhaus“ in „Meßberghof“ umbenannt.

Nach Ende der nationalsozialistischen Gewaltherrschaft und einem weiteren Totalverlust der Hapag-Flotte wurde wieder an die erfolgreiche Epoche und den verdienstvollen Generaldirektor erinnert. Bereits 1947 benannte die Stadt Hamburg den „Alsterdamm“ in „Ballindamm“ um.

Zum 150. Jubiläum der aus der Fusion von Hapag und Norddeutschem Lloyd entstandenen Hapag-Lloyd AG wurde das Hauptgebäude am Ballindamm in „Ballin Haus“ umbenannt.

Seither haben sich auch weitere Einrichtungen und Orte Namen mit Bezug auf Ballin gegeben: Der „Ballinkai“ am Container Terminal Altenwerder (2002), der „Albert-Ballin-Platz“ in Cuxhaven vor den historischen Hapag-Hallen (2007) sowie das Museum „BallinStadt“ am Ort der von Ballin in Auftrag gegebenen Auswandererhallen auf der Veddel (2007).

Die Erinnerung an den „ersten deutschen Topmanager“ ist lebendig und sein Wirken reicht bis in die Gegenwart. Albert Ballin steht noch heute für unternehmerisches Geschick, Verantwortungsbewusstsein und Weitsicht.



Gedenmarke der Deutschen Bundespost zum 100. Geburtstag von Albert Ballin, 1957



Das Ballin-Haus am Ballindamm, Hamburg