

mittlung sozialwissenschaftlicher methodischer Ansätze in eine historische Untersuchung, für die sie ein insgesamt überzeugendes Beispiel bietet.

Walter Schlangen

Lamar J. Cecil, Albert Ballin. Wirtschaft und Politik im Deutschen Kaiserreich 1888—1918, Verlag Hoffmann & Campe, Hamburg 1969, 335 S., 24 DM.

Nach den von zwei engen Mitarbeitern in den zwanziger Jahren verfaßten Biographien¹⁾ liegt nun von dem Amerikaner Lamar Cecil der erste Versuch einer politischen Biographie des Generaldirektors der Hapag, Albert Ballin, vor. Gegenüber der ursprünglichen amerikanischen Fassung²⁾ hat die deutsche Übersetzung leider einige Nachteile – eine z. T. nicht gerade gute Übersetzung und das Fehlen eines Teils der Anmerkungen; d. h. für den wissenschaftlichen Gebrauch wird immer wieder auf die Originalfassung zurückgegriffen werden müssen. Das ist auch für diese Rezension geschehen.

In dem Untertitel hat Lamar Cecil klar gemacht, daß er an dem exemplarischen Fall Albert Ballin die Frage der Interdependenz von politischer und wirtschaftlicher Macht untersuchen wollte. Mit Recht weist er schon in seiner Einleitung daraufhin (S. 16 f.), daß diese Frage bisher noch ganz unzureichend geklärt ist. Allerdings scheint Cecil so wichtige Werke wie das von Eckart Kehr über die Frage des Schlachtflottenbaus³⁾, in dem an einer großen politischen Entscheidung exemplarisch das Ineinandergreifen politischer, ökonomischer und sozialer Interessen dargelegt worden ist, einfach übersehen zu haben.

Vor allen Dingen aber hat Cecil nicht den methodischen Ansatz rezipiert, mit dem z. B. Klaus Epstein in beispielhafter Weise seine politische Biographie von Matthias Erzberger⁴⁾ konzipiert und durchgeführt hat. Dieser Ansatz hätte bedingt, Albert Ballin zu begreifen als *einen*, wenn auch wichtigen Vertreter einer mächtigen ökonomischen Interessengruppe, der deutschen Seeschifffahrt; dieser Ansatz hätte es verboten, die Darstellung zu ausschließlich auf Ballin zu konzentrieren, und geboten, die vielfältigen wirtschaftlichen, sozialen und politischen Bindungen, in die der Reeder Ballin eingewoben war, zu erhellen, und damit die Klarlegung gesellschaftlicher Prozesse im deutschen Kaiserreich ermöglicht. Sicherlich hätte ein solcher methodischer Ansatz eine Erweiterung der Quellenbasis nötig gemacht. Wohl konnte sich Cecil – und das ist ein Fortschritt gegenüber den beiden älteren Biographien – nicht nur auf die persönlichen Papiere Ballins stützen, sondern noch zahlreiche weitere Nachlässe heranziehen; doch die Auswertung des staatlichen Archivguts ist völlig unzureichend. Außer einigen Akten des Auswärtigen Amts und des Marinekabinetts hat Cecil nichts benutzt. Wer jedoch die Sachakten der Reichsämtler und der preußischen Ministerien kennt, kann ermessen, daß Cecil infolge dieses Vorgehens weite Teile der politischen Wirksamkeit Albert Ballins gar nicht sehen konnte. So bleiben bei Cecil die – oft recht erfolgreichen – Versuche Ballins, auf gesetzgeberische Maßnahmen des Reichs und Preußens Einfluß zu nehmen – es sei hier nur auf die Zolltarifreform 1902 und die Reichsfinanzreform

1) Bernhard Huldermann, Albert Ballin, Oldenburg/Berlin 1922; Peter Franz Stubmann, Ballin: Leben und Werk eines deutschen Reeders, Berlin 1926.

2) Albert Ballin, Business und Politics in Imperial Germany. 1888—1918, Princeton University Press 1967.

3) Eckart Kehr, Schlachtflottenbau und Parteipolitik 1894—1901 (= Eherings Historische Studien, Bd. 197), Berlin 1930.

4) Klaus Epstein, Matthias Erzberger und das Dilemma der deutschen Demokratie, Berlin 1962.

1908/09 verwiesen –, einfach unerwähnt. Vielleicht läßt sich hierdurch auch die wirklich eklatante Fehleinschätzung der politischen Wirkungsmöglichkeiten deutscher Wirtschaftsführer erklären, die bei Cecil in der Behauptung gipfelt, daß die deutschen Wirtschaftsführer wohl in bestimmten Fällen auf wirtschaftliche Fragen mit Aussicht auf Erfolg Einfluß nehmen konnten, nicht jedoch auf politische Probleme (S. 131 u. S. 297 f.). Cecils Trennung von wirtschaftlichen und politischen Fragen offenbart auch ein grundsätzliches Problem seiner Darstellung; denn hier wird bewußt oder unbewußt jene Scheidung von Wirtschaft und Politik wieder aufgenommen, die Bismarck aus ideologischen Gründen so eifrig propagiert hat. Doch läßt sich eine solche Trennung überhaupt logisch durchhalten? Was war am Flottenbau, der Deutschlands Verhältnis zu England so entscheidend beeinflusste, Politik, was waren wirtschaftliche Interessen – nun, bei Cecil findet sich darüber kein Wort. Doch immerhin hat schon der Reichskanzler Fürst Bülow 1905 eingedenk der Kämpfe um die Flottengesetze 1898 und 1900 und den Zolltarif von 1902 in einer allerdings vertraulichen Sitzung des Preußischen Staatsministeriums betont⁵⁾, daß die reinliche Trennung von Wirtschaft und Politik doch nur eine Phrase sei, daß vielmehr wirtschaftliche Interessen und politische Entscheidungen in einem engen Interdependenzverhältnis stünden. Auch für die Zeitgenossen war dieser Zusammenhang deutlich. Man braucht nur an jene zu eifrig propagierte These zu denken, daß Deutschlands wirtschaftliches Wachstum sozusagen zwangsläufig seine politische Weltgeltung erfordere.

An Cecils Ausführungen zeigt sich jedoch auch eine im Grunde erschreckende Unkenntnis der deutschen Innenpolitik. Was Cecil über die politischen Parteien – selbst über die Nationalliberalen, denen Ballin immerhin nahestand – oder über die großen wirtschaftlichen Interessenverbände – den Zentralverband deutscher Industrieller (Cdi) kennt Cecil offensichtlich noch nicht einmal dem Namen nach – und ihre politischen Intentionen und Programme zu berichten weiß, ist entweder falsch oder gibt bestenfalls gefällige Leerformeln wieder. Die neuere Literatur, deren Kenntnis als Hintergrund unerlässlich ist, hat er jedenfalls nicht zur Kenntnis genommen. So ist dann auch nicht verwunderlich, daß sich zahllose Sachfehler in die Darstellung eingeschlichen haben: So hat Ballin keineswegs die Hansabundgründung 1909 veranlaßt (S. 107), sondern das war Jacob Riesser. Der Anlaß für die Gründung war auch nicht eine gescheiterte »Zollreform« (S. 108), sondern eine Finanz- und Steuerreform. Auch war Bethmann-Hollweg bis zum Tage seiner Ernennung zum Reichskanzler am 14. Juli 1909 keineswegs preußischer Innenminister, wie Cecil behauptet (S. 112), sondern Staatssekretär des Reichsamts des Innern und Vizepräsident des preußischen Staatsministeriums. Der Staatssekretär des Auswärtigen Amts von Jagow hieß mit Vornamen keineswegs Günther (S. 116), sondern Gottlieb. Stinnes gehörte nie dem Vorstand der Hapag (S. 120), wohl aber ihrem Aufsichtsrat an. Wo Cecil festgestellt hat, daß Helfferich ein »tüchtiger« Staatssekretär des Reichsschatzamts war (S. 193), wird wohl ein Geheimnis bleiben; ebenso weshalb er Arnold Wahnschaffe, den Unterstaatssekretär der Reichskanzlei und engen Vertrauten Bethmann-Hollwegs, zum Unterstaatssekretär im Innenministerium macht (S. 219). Diese Liste ließe sich beliebig fortsetzen.

Wenn sich etwas an Lamar Cecils Buch rühmen läßt, ist es der gefällige, flüssige Stil (jedenfalls in der amerikanischen Ausgabe). In glatten eleganten Formulierungen läßt Cecil uns den geschäftlichen Aufstieg der Hapag zu einer der größten Reedereien der Welt miterleben, zeigt die Verdienste ihres Generaldirektors Ballin bei diesem Aufstieg, verschweigt uns auch Ballins unsoziale Haltung gegenüber den Arbeitern und

⁵⁾ DZA Merseburg, Rep. 90a B III 2b Nr. 6 vol. 150, 2. 1. 1905.

Angestellten der Gesellschaft nicht; doch eine Analyse dieser Vorgänge erfolgt nicht. Selbst solch ein Paradebeispiel für das Ineinanderverflochtensein von Wirtschaft und Politik wie der Verkauf der Hapag – Dampfer an Rußland und die Belieferung der russischen Flotte mit Kohlen auf ihrem Weg nach Ostasien im Jahre 1904 wird weder gründlich untersucht noch auf seine Relevanz für den ja immerhin anspruchsvollen Titel des Buches analysiert. Statt dessen erfahren wir von jeder kaiserlichen Auszeichnung, die Ballin zuteil wurde, und werden mit Psychogrammen Wilhelms II., Bülow's und Bethmanns beglückt.

Was Cecil über Ballin's Vorstellungen zur Marinepolitik und zum deutsch-englischen Verhältnis sowie über seine Mitwirkung an den zahlreichen Versuchen zu einem deutsch-englischen agreement bis in die Julikrise 1914 hinein berichtet, ist nicht neu, dafür aber recht unvollständig (z. B. Vorgeschichte der Haldanemission. Daß Ballin keineswegs ein Gegner der Flottennovelle von 1912 war, an der die Haldanemission schon im Ansatz scheitern mußte, ist Cecil leider entgangen). Lediglich für die Zeit des ersten Weltkrieges hat Cecil einige neue Tatsachen über Ballin's Arbeit für einen deutsch-russischen Sonderfrieden und für die angemessene Entschädigung der vom Krieg schwer betroffenen Reedereien mitgeteilt. Aber auch hier fehlt selbst der Ansatz zu einer kritischen Analyse und Einordnung dieser Aktivitäten in das politische Kräfte-spiel des Reiches.

Dem Anspruch, am Beispiel Albert Ballin's eine Aussage zum Verhältnis von Wirtschaft und Politik im deutschen Kaiserreich zu machen, genügt die Untersuchung von Lamar Cecil nicht; aber Emil Ludwig, der meisterliche historisierende Journalist der zwanziger Jahre, hätte an diesem Buch sicherlich seine Freude gehabt.

Peter-Christian Witt

Lothar Burchardt, Friedenswirtschaft und Kriegsvorsorge. Deutschlands wirtschaftliche Rüstungsbestrebungen vor 1914 (= Militärgeschichtliche Studien, Bd. 6), Verlag Boldt, Boppard am Rhein 1968, 277 S., 30 DM.

Die Frage, ob die wirtschaftlichen Vorbereitungen für den Kriegsfall im kaiserlichen Deutschland ausreichend waren, hat schon während des ersten Weltkrieges in den politischen Auseinandersetzungen und dann bei der Diskussion der Kriegsschuldfrage bis in die heutige Zeit eine wichtige Rolle gespielt. Um so erstaunlicher war es, daß abgesehen von apologetischen Äußerungen in Memoiren (z. B. Delbrück) und den ebenfalls einer bestimmten politisch-historiographischen Auffassung dienenden Veröffentlichungen des Reichsarchivs (Kriegsrüstung und Kriegswirtschaft, Bd. 1 u. Anlangenband, hrsg. v. Reichsarchiv, Berlin 1930) keine umfassende, das Problem von allen Seiten beleuchtende Darstellung entstanden ist.

Lothar Burchardt versucht nun, mit der vorliegenden Studie diese Lücke zu füllen. Burchardt stützt seine Untersuchung vor allem auf die zeitgenössischen Erörterungen und auf die Akten der Reichsämtler und der bayerischen Ministerien. Allerdings muß schon an dieser Stelle daraufhingewiesen werden, daß die Nichtbenutzung der Akten des Reichsschatzamt's – es existieren allein vier Aktenreihen mit rund 30 Bänden zu Fragen der finanziellen Kriegsvorbereitung – und der preußischen Ministerien für Landwirtschaft, Domänen und Forsten und für Finanzen z. T. zu einer nicht ganz korrekten Einschätzung der staatlichen Maßnahmen zur wirtschaftlichen und – hiermit untrennbar verbunden – finanziellen Vorbereitung auf den Kriegsfall führte.

Für die richtige Beurteilung der Frage, ob das Deutsche Reich sich in zureichender Weise wirtschaftlich vorbereitet hatte, ist selbstverständlich die vorherige Klärung der Frage notwendig, wie man sich in Deutschland einen zukünftigen Krieg vorstellte.