

Hamburgische Wissenschaftliche Stiftung
gegründet 1907

Hermann Blohm

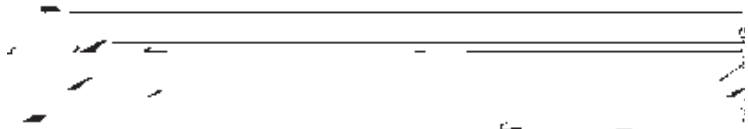
Gründer der Werft Blohm & Voss



Hermann Blohm

Gründer der Werft Blohm & Voss

von Hans Joachim Schröder



Hamburgische Wissenschaftliche Stiftung
gegründet 1907

MÄZENE FÜR WISSENSCHAFT

hg. von Ekkehard Nümann

Gefördert von Herrn Werner Blohm

Den Familien gewidmet, die durch ihre hochherzigen Stiftungen vor 104 Jahren die Gründung der *Hamburgischen Wissenschaftlichen Stiftung* ermöglicht und den Grundstein dafür gelegt haben, dass die Stiftung auch heute noch Forschung, Lehre und Bildung fördern kann.

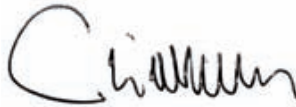
INHALT

Vorwort des Herausgebers	4
Vorwort Werner Blohm	5
1. Einleitung	6
2. Herkunftsfamilie und Eltern	9
3. Jahre des Lernens	21
4. Die Gründung der Werft	33
5. Ernst Voss	38
6. Schwierige Anfangsjahre auf der Werft	43
7. Hermann Blohms Heirat. Seine Familie	49
8. Blohm & Voss zwischen 1881 und 1914	60
9. Hermann Blohms Reisen. Seine Äußerungen zur privaten Finanzlage	81
10. Der Erste Weltkrieg	93
11. Die letzte Lebenszeit	103
12. Ausblick	112
13. Anhänge	116
14. Literatur	119
15. Namensregister	123

VORWORT DES HERAUSGEBERS

Im Jahr 2007 feierte die Hamburgische Wissenschaftliche Stiftung ihr 100-jähriges Jubiläum. Der vorliegende zehnte Band ist Teil der zu diesem Anlass ins Leben gerufenen Schriftenreihe „Mäzene für Wissenschaft“. In ihr wird die Geschichte der Stiftung dargestellt; außerdem werden Stifterpersönlichkeiten und Kuratoriumsmitglieder in Einzelbänden gewürdigt.

Die Absicht, diese Reihe ins Leben zu rufen, entspricht dem dankbaren Gefühl den Personen gegenüber, die vor mehr als 100 Jahren den Mut hatten, die Stiftung zur Förderung der Wissenschaften in Hamburg zu gründen und erreichten, dass Hamburg eine Universität erhielt. Verknüpft damit ist die Hoffnung und Erwartung, dass nachfolgende Generationen sich hieran ein Beispiel nehmen mögen.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Ekkehard Nümann'. The signature is fluid and cursive, with a large initial 'E'.

Ekkehard Nümann

VORWORT WERNER BLOHM

Über die Schiffswerft und Maschinenfabrik Blohm & Voss sind ausführliche Darstellungen bereits früher erschienen: 1927 anlässlich des 50. Jubiläums: Rudolph Rosenstiel, Blohm & Voß Hamburg 1877–1927, 1977, im Jahr des 100-jährigen Bestehens, in einem Buch von Hans Georg Prager: Blohm + Voss: Schiffe und Maschinen für die Welt und schließlich 2002 zum 125. Jubiläum: Hans Jürgen Witthöft: Tradition und Fortschritt: 125 Jahre Blohm + Voss.

Über Ernst Voss und Walther Blohm, den zweiten Sohn des Werftengründers, gibt es jeweils bereits gute Biographien, aber nicht über Hermann Blohm. Deshalb habe ich gern zugestimmt, als die Hamburgische Wissenschaftliche Stiftung mir vorschlug, die Herstellung einer Biographie zu begleiten.

Der Zeitpunkt ist günstig. Es gibt noch manche persönliche Erinnerungen oder Überlieferungen zu Hermann Blohm. Auch in Archiven von Verwandten waren Texte und Abbildungen für mich noch zugänglich.

Mein Dank gilt allen, die bei dem Zusammenstellen der Unterlagen geholfen haben, insbesondere Freifrau Etta von Werthern, geb. Blohm und Frau Janna Schmitz, beide aus der Enkelgeneration.



Werner Blohm

EINLEITUNG

HAMBURG, nach Berlin die größte deutsche Stadt, seit langem mit einem Hafen im Zentrum, der Weltgeltung besitzt, hat einen seiner entscheidenden Aufschwünge zwischen 1871 und 1914 erlebt. Die Auffassungen von dem, was man als „Gründerzeit“ betrachtet, schwanken;¹ handhabt man den Begriff großzügig, läßt sich die Zeitspanne zwischen dem Ende des deutsch-französischen Kriegs und dem Beginn des Ersten Weltkriegs als „erweiterte Gründerzeit“ auffassen. Während dieser Jahrzehnte expandierte Hamburg in ungeahntem Maße. Die Bevölkerung wuchs von etwa 240.000 Menschen um 1871 „auf ungefähr 700.000 Einwohner um 1900“,² und 1912 wurde die Grenze von einer Million Einwohnern überschritten.³ Was die Entwicklung der Industrie anging, der Hamburg sich nur zögernd zuwandte, „wurde es bis zur Jahrhundertwende [1900] zur größten deutschen Industriestadt nach Berlin.“⁴ In städtebaulicher Beziehung veränderte sich das Gesicht der Stadt grundlegend; aus Dörfern, die den Stadtkern umgaben, entstanden vielfach Stadtteile mit großzügigen Neubauten im Stil der Neorenaissance, einer Bauweise, die „dem Repräsentationsbedürfnis des gründerzeitlichen Bürgertums und seinem wachsenden Wohlstand in opulenter Weise“ entgegenkam. Das Hamburger Rathaus, markantestes und symbolisch bedeutsamstes

Beispiel dieser Entwicklung, entstand von 1886 bis 1897.⁵

ALS eine herausragende Erscheinung, ein wahrer Exponent des Aufschwungs in Hamburg nach 1871, bis in die zwanziger Jahre des vorigen Jahrhunderts hinein, muss Hermann Blohm angesehen werden, zusammen mit Ernst Voss der Gründer der Blohm & Voss-Werft. Aus kleinen, schwierigen Anfängen entwickelte sich die Werft zu einem Großunternehmen, das nicht nur im Hamburger Hafen zu einem sichtbaren Wahrzeichen wurde, sondern das vor allem von seinen Kapazitäten her entscheidend dazu beitrug, dem Hafen und damit der Stadt internationales Renommee zu verschaffen. Der Name „Blohm & Voss“ wurde zum Inbegriff, fast zum Synonym für hochentwickelte Werftindustrie. Dabei verwundert es nicht, dass die beiden Gründer, Hermann Blohm ausgeprägter noch als Ernst Voss, von sich selbst, von ihren Personen kein Aufhebens machten. Im Sinne hanseatischer Distanz und Zurückhaltung erkannten sie Bedeutung allein ihrer Arbeit, ihrem Werk zu; im besten Sinne des Wortes verwirklichten sie sich in ihrer Lebensleistung.

Es versteht sich, dass es mittlerweile zahlreiche teils kurze, teils etwas ausführlichere Abrisse zum Leben von Hermann Blohm gibt.⁶

Da er aber ganz hinter sein Werk zurücktritt, sind zwar verschiedene umfangreiche Arbeiten zur Geschichte der Werft und ihrer Arbeiter entstanden, doch eine Biografie, die den Werftgründer selbst in den Mittelpunkt rückt, existiert bisher nicht. Man kann es als einen glücklichen, sicher nicht ganz zufälligen Zufall ansehen, dass Hermann Blohm sich neben vielen anderen Verdiensten, die er erwarb, auch um die Gründung der Hamburger Universität verdient gemacht hat, indem er mit einer Spende von 20.000 Mark die Hamburgische Wissenschaftliche Stiftung unterstützte,⁷ womit im Jahre 1907 entscheidende Voraussetzungen zur Gründung der Universität geschaffen wurden.⁸ Sein Engagement als Förderer begründet es, ihn in die Reihe „Mäzene für Wissenschaft“ aufzunehmen.

.....
NACHFOLGEND wird immer wieder auf Darstellungen zurückgegriffen, die zur Person Hermann Blohms und insbesondere zur Geschichte der Werft bereits veröffentlicht worden sind. Schwerpunktmäßig werden jedoch ältere, im Staatsarchiv Hamburg bzw. in Privatarchiven zugängliche Quellen ausgewertet, die zwar teilweise in neueren Ausführungen Berücksichtigung gefunden haben, meistens jedoch eher beiläufig und oft ohne Nachweis. Auf zwei dieser älteren Quellen sei kurz hingewiesen. Zum einen handelt es sich um die „Werfterinnerungen 1877–1939“ von Eduard Blohm, einem Nefen Herrmann Blohms, der lange Jahre als Prokurist und Direktor der Werft tätig war. Über die Rolle, die der Onkel ihm zuge-

dacht hatte, wird an späterer Stelle Näheres gesagt (siehe S. 64).⁹ Das umfangreiche Manuskript Eduards enthält aufschlussreiche Einzelheiten zu den Personen der beiden Werftgründer. – Zum anderen muss eine vorzüglich ausgestattete Jubiläumsschrift mit dem Titel „Blohm & Voß Hamburg 1877–1927“ beachtet werden, die ohne Verfasserangabe als Privatdruck erschienen ist, deren Autor aber durch den Vergleich mit einem im Staatsarchiv aufbewahrten Faksimile leicht festgestellt werden kann: Privatdruck und Faksimile, beide in Bild und Schrift aufwändig, aber sehr unterschiedlich gestaltet, sind in ihren Texten weitgehend identisch; in der Faksimile-Festschrift wird der Autor genannt, indem es dort heißt: „Herrn Dr. Ing. eh. Hermann Blohm zum 50jährigen Bestehen der Firma Blohm & Voss gewidmet von Rudolph Rosenstiel“. Letzterer hatte sich um die Werft jahrzehntelang als kaufmännischer Direktor verdient gemacht; auch zu seiner Bedeutung folgen später nähere Erklärungen (siehe S. 70, 72).¹⁰

.....
DANEBEN werden vorrangig, und zwar immer wieder in bewusst ausführlichen Zitaten, zusätzliche Materialien ausgewertet, die dem Verfasser aus Privatarchiven der Familie Blohm zur Verfügung gestellt worden sind. Für Hilfe und großzügige Unterstützung danke ich besonders ausdrücklich Werner Blohm, einem Enkel des Werftgründers. Außerdem gilt mein herzlicher Dank Etta von Werthern, geb. Blohm, ebenfalls der Enkelgeneration angehörend.

1 Vgl. Gründerzeit (<http://de.wikipedia.org/wiki/Gründerzeit>; Stand: 13. 9. 2010): „Mit Gründerzeit werden [...] sehr unterschiedliche Zeiträume bezeichnet, beispielsweise 1850-1873, 1871-1890, manchmal sogar 1850-1914 oder überhaupt nur die Jahre 1871-1873.“

2 Krieger, *Geschichte*, S. 94 gibt für das Jahr 1871 die Zahl von 300.000 Einwohnern an, offenbar unter Einbeziehung der Stadtgebiete Altona-Ottensen und Wandsbek. Das Wikipedia-Lexikon nennt, auf Hamburg bezogen, für 1871 die Einwohnerzahl von ca. 240.000. Vgl. *Einwohnerentwicklung von Hamburg* (http://de.wikipedia.org/Einwohnerentwicklung_von_Hamburg; Stand: 13. 9. 2010).

3 *Ebd.*

4 Hipp, *Freie und Hansestadt*, S. 63.

5 *Ebd.*, S. 56, 58.

6 Siehe etwa für die Zeit von 1848 bis 1876 Witthöft, *Tradition*, S. 2. Ferner Küttner, Blohm, S. 45 ff.; Lehmann, *100 Jahre – Biografien*, S. 49 ff.; Ostersehle, Blohm, S. 40 ff.; Stahl, Blohm, S. 312 f.

7 Lübben, *45 Jahre*, S. 4.

8 Näheres ausführlich bei Gerhardt, *Begründer*.

9 Zur Biografie von Eduard Blohm siehe Witthöft, *Tradition*, S. 67. Zu seiner Bedeutung für die Werft vgl. Meyhoff, Blohm & Voss, S. 32. Siehe auch Anm. 86.

10 Als Zitiergrundlage dient im Folgenden der Privatdruck (*Privatarchiv Werner Blohm*), nicht das Faksimile, das im Staatsarchiv Hamburg unter der Bestandsnummer 622-01/184 aufbewahrt wird. Das Faksimile besteht aus 64 Schmuckblättern oder -tafeln, die einfarbig auf hell bräunlichen Pappen abgelichtet sind. Mit der Kunstschrift, Ornamentierung und Bebilderung sind die Bild-Schrift-Tafeln dem Vorbild einer mittelalterlichen Handschrift nachempfunden.

HERKUNFTSFAMILIE UND ELTERN

ÜBER die Herkunft der Familie Blohm, die mit ihrem Stammvater Thomas Blohm seit 1619 in Lübeck nachweisbar ist, braucht an dieser Stelle nur wenig gesagt zu werden, da hierüber sowohl im 205. Band des Deutschen Geschlechterbuchs¹¹ als auch vor allem in einem Aufsatz von Erich Gercken¹² nähere Auskunft gegeben wird. Über fünf Generationen hin, so heißt es im Geschlechterbuch bündig, waren Vertreter der Familie „in Lübeck im Handwerk, im Handel und in städtischen Ämtern tätig.“¹³ Zur vierten Generation gehörte dabei der 1733 geborene, 1798 gestorbene Jürgen Blohm; im Alter von vierzig Jahren wurde er in Lübeck Ratsherr, und 1792 stieg er zum Bürgermeister auf.

GERCKEN verfügt über einen Nekrolog zum Tode Jürgen Blohms, der es ihm erlaubt, das Leben des Bürgermeisters näher zu kennzeichnen. „Kein angelegentlicheres Geschäft“, heißt es in dem Nachruf, „hätten die Eltern Jürgen Blohms gekannt, als ihren Sohn ‚an Herz, Kopf und Sitten‘ auszubilden. In die kaufmännischen Geschäfte habe der Vater seinen Sohn selbst eingeführt. Früh habe sich der Sohn durch ‚Gradheit seines Wesens, Festigkeit des Charakters und Liebe zu den Geschäften‘ ausgezeichnet.“ Die Charaktereigenschaften, die hier genannt werden, verdienen Beachtung, denn sie lesen sich wie eine Art Vorausschau

auf entscheidende Wesensmerkmale des Urnkels Hermann Blohm.

.....
 WAS Gercken an weiteren Einzelheiten zum Leben Jürgen Blohms beschreibt, braucht hier nicht wiederholt zu werden. Nur der folgende Satz sei noch zitiert: „Schon mit 19 Jahren wird Jürgen von seinem Vater ‚in verwickelten fremden Handelsgeschäften‘ nach Schweden geschickt und erweist sich ‚während seines sechsmonatigen Aufenthaltes in diesem Lande‘ des väterlichen Vertrauens würdig.“¹⁴ Sowohl das väterliche Vertrauen, das zweifellos begründet war, als auch die Selbständigkeit und frühe Reife des Sohns zeichnen sich hier als Eigenschaften aus, die zwei Generationen später, zwischen Georg Blohm und seinem Sohn Hermann, abermals wirksam wurden.

.....
 IN Lübeck erwarb Jürgen Blohm ein Haus in der Mengstraße, in dem auch sein Sohn Georg (1763–1819) wohnte. Von letzterem weiß Gercken zu berichten, dass er es als Kaufmann während der „Franzosenzeit“¹⁵ schwer gehabt haben muss. Handel und Wandel lagen derart danieder, die wirtschaftlichen Schwierigkeiten waren so groß, dass Georg „im Mai 1817 das Amt eines Postmeisters in Lübeck übernahm, um dadurch die Mittel für den Lebensunterhalt seiner Familie zu gewinnen.“¹⁶



Portal des Hauses Mengstraße

AUF Georgs am 9. November 1801 in Lübeck geborenen Sohn, wiederum Georg mit Namen, muss näher eingegangen werden, da er Hermanns Vater ist – ein Vater, ohne dessen großzügige und weitsichtige Unterstützung die Gründung der Hamburger Werft Blohm & Voss gar nicht möglich gewesen wäre. Dabei ist es für Hermann bezeichnend, dass er zwar über sein eigenes Leben, soweit feststellbar, nur wenig aufschrieb, dass er aber für nähere Auskünfte über seine Verwandten, insbesondere über seinen Vater sorgte. In der Familie haben sich außerordentlich wertvolle handschriftliche Aufzeichnungen auf vier Seiten in einem etwas vergrößerten DIN-A4-Format erhalten, die folgende Überschrift tragen: „Herm. Blohm erzählte am 23. November 1924 seinen Kindern“. Darin heißt es:

„IHR wißt wenig von Euren Vorfahren, und so will ich von ihnen sprechen, wenn ich auch von meinen Großeltern nicht viel zu berichten weiß. Mein Urgroßvater Jürgen Blohm hatte zwei Kinder, Georg und Betty, welche letztere Nölting heiratete. Mein Großvater Georg Blohm heiratete eine Müllerin und hatte auch zwei Kinder, Betty und Georg. Er war 1763 geboren, wurde erst Kaufmann, und später Postmeister in Lübeck, und starb schon 1819, so daß sein Sohn Georg, mein Vater, schon mit 18 Jahren allein stand, und früh für seine Schwester sorgen mußte; beider Mutter war schon 1814 gestorben. Georg Blohm wurde am 9. Nov. 1801 in Lübeck geboren; er besuchte bis 1813 d. Privatschule Borchers, und wurde dann bis 1817 von dem Kandidaten von Melle in Privatstunden unterrichtet.¹⁷ Dieser hat noch 1823 als Pastor zu St. Lorenz¹⁸ seinem ehemaligen Schüler einen hübschen und lobenden Erinnerungsspruch geschrieben. – 1817-1823 war mein Vater in der Kaufmannslehre bei Gebr. Müller in Lübeck, dann 2 Jahre Kommis bei I. H. und G. F. Baur in Altona. – [...]

IM Jahre 1825, da die ersten geschäftlichen Beziehungen zwischen Dänemark und Westindien aufkamen, schiffte mein Vater sich nach St. Thomas ein, woselbst ihm eine Stelle bei C. F. Overmann verschafft worden war.¹⁹ Hier lernte Vater die Familie Lind kennen, die mütterlicherseits aus einer französischen Hugenottenfamilie stammten. Vater Lind war ein dänischer Beamter, wie die rote Uniform auf seinem Bilde zeigt.

1829 ging Vater als einer der Ersten aufs Festland, als Teilhaber d. Firma I. B. Dalla Costa und Co. in Agostura, deren Chef er

Herrn. Blohm erzählte am 23. November 1924 seinen Kindern:

Ich weiß wenig von Ihren Vorfahren, und so will ich von
ihnen sprechen, wenn ich auf von meinem Großvater nicht
viel zu berichten weiß. - Mein Großvater Jürgen Blohm
hat zwei Kinder, Georg und Betty, nach dessen Todung sei-
nede. Mein Großvater Georg Blohm heiratete eine Müllerin
und hatte nach zwei Kindern, Betty und Georg. Er war
1763 geboren, wurde erst Kaufmann, und später Schreiber
in Lübeck, und starb schon 1819, so daß sein Sohn Georg, mein
Vater, schon mit 18 Jahren alleine stand, und fünf bis
seine Ahnen fragen mußte, seine Mutter war schon früh
gestorben. Georg Blohm wurde am 9. Nov. 1801 in Lübeck geboren, er be-
suchte bis 1813 d. Freigatenschule Borchers, und wurde dann bis 1817
von dem Kandidaten von Melle in Freigatenschulen unterrichtet.
Immer sah mich 1823 als Fiskus zu St. Lorenz seinem ehemaligen
Schüler einen stillen und lebenden Feiernungsbesuch ge-
schehen. - 1817-1823 war mein Vater in der Kaufmanns-
schaft bei Joh. Müller in Lübeck, dann 2 Jahre Kommissar bei
J. H. und J. F. Baus in Altona. - Vater's Ahnen sind
1824 Mecklenburg, einen Landwirt, und schon sein
Vater später Luckwitz. Mecklenburg hatten viele Kinder:
1) Betty, heiratete Karsten, dem es nicht gut ging auf St. Riege-
now Laage, sondern mein späterer Onkel Carl Karsten.
2) Georg, im 1854 Begründer d. Firmen Blohm, Mecklenburg u. Co
in Harburg wurde
3) Cathinka, heiratete, Hermann Röber in Lübeck
4) Wilhelm, der sich auf Ruckow-Heide später schon in
Rostock lebte. Er war immer neugierig,
und geht immer mit Frau und Carl.
5) Helene, heiratete Linske, Tochter Jacoger und Ruckeweyh.
6) Ferdinand, früher auf Luckwitz, später Sohn eines
Wespe war, seine Frau Ina lebte nach im Norden.
7) Eduard, talentvoll, Arzt in Westfalen.

in St. Thomas kennen gelernt hatte; hier blieb er bis 1833; begründete dann im Laufe der Jahre in Venezuela die Firmen in La Guayra, Porto Cabello, Maracaibo, Angostura teils allein, teils mit Teilhabern (Overmann, Geller,²⁰ Lind, Hagen, Mecklenburg, Wuppermann, Krohn).“ – An dieser Stelle sei der Hinweis eingeschoben, dass die Familie Blohm und insbesondere Hermann selbst es sich als Firmenleiter zum Prinzip machten, möglichst mit Partnern zusammenzuarbeiten. – Weiter heißt es in den Aufzeichnungen des Werftgründers: „Durch meinen Vater wurde der deutsche Einfluß in Venezuela so begründet und gefestigt, daß die Engländer nie dagegen aufkamen,²¹ und selbst die Amerikaner erst viel später, durch Dampfverbindungen nach Venezuela verkehrten.

.....
AM 28. Mai 1834 verheiratete Vater sich mit Ann Margaret Lind aus St. Thomas; (sie hatte ihm, schon ehe sie verlobt waren, einmal, als er krank war, ein reizendes, sinniges Gedicht geschickt, das noch vorhanden ist.) Sie war am 14. Dezember 1807 geboren. [...]

.....
MEINE Eltern lebten von 1834-1843 in Laguayra (Mayquetia) mit einer Unterbrechung 1840, wo mein Bruder Wilhelm i/Hamburg geboren wurde. 1843 zogen sie dann ganz nach Lübeck.

.....
MEIN Vater war zart, hat sich deshalb sein Leben sehr regelmäßig und gesund eingerichtet; er stand i/Winter und i/Sommer immer um 5 Uhr auf, ging spazieren, und wenn er 6 1/2 Uhr nach Hause kam, mußte ich angezogen sein! – Morgens und nachmittags folgten noch 3 oder 4 Spaziergänge; nach Tische, ca 5 Uhr, ruhte er auf d. Sopha, und als wir klein waren, mußten Ina²² und ich

ihm den Kopf kraulen, wobei er sich an unsren kindlichen Unterhaltungen freute. Abends ging er fast zu jeder Vorstellung ins Theater, das er selbst mit gestiftet hatte; und jeden Sonntag ging er in die Kirche. – Die älteren Brüder, besonders aber meine Schwestern wurden sehr streng erzogen.²³ (Mutter meinte, die Töchter hätten es etwas besser haben können!) Bei mir wurde es nicht mehr so schwer genommen; immerhin mußte ich Order pariren; und jeden Sonntag Morgen hatte ich Zeichenstunde, und mußte mein Stück Prosa f. Vater auswendig lernen. Einmal wöchentlich fuhr mein Vater wenigstens in Geschäften nach Hamburg auf 2 Tage, was uns Kindern deshalb lieb war, 1. weil dann das strenge Regiment zu Hause fehlte, 2. weil Vater jedesmal eine große Tüte bonbons mitbrachte, die der Portier v. Streit's Hotel immer v. Giovanolli besorgen mußte. –

.....
VON uns vier Brüdern war George der Aelteste, ich der Jüngste (v. Mutter ihr Benjamin benannt), Federico der Klügste, und Wilhelm beanspruchte dann, der Schönste zu sein! –

.....
AN jedem Dienstag Abend durften Freunde und Verwandte kommen, wer wollte; mal waren es 15, mal 30, und immer reichte der Braten, den Herr Müller vorlegte, selbst wenn es ein Hase f. 30 war!“

.....
HIER kann die Beschreibung Hermann Blohms noch einmal unterbrochen werden, um einzufügen, dass Georg Blohm und seine Frau nicht etwa ein knapp bemessenes, sondern „ein angenehmes, gesellschaftlich glanzvolles Leben“ führten. Ein gewisser H. L. Behncke schildert, wie er 1851 „in einer glänzenden soirée“ bei Herrn Georg Blohm

und seiner Frau eingeladen war. „Es waren viele Herren und Damen dort in brillantesten Toiletten. Das Local war sehr reich möblirt und es zeigte sich in der hellen Beleuchtung wirklich schön. Darin fand man nun ein Gewoge von vielen Menschen, feiner Musik zur Unterhaltung, Kupferstiche zum Anschauen, genug es wurde viel geboten. Man sprach bald mit dem Einen, bald mit dem Anderen und traf alte Bekannte wieder. Ich kann nicht leugnen, daß dieses Fest viel Anziehendes hatte und konnte den Wunsch nicht unterdrücken, es öfter so zu haben und mitmachen zu können. Eine Bemerkung, die gemacht wurde, fiel mir auf, nämlich ‚der Mann macht einen richtigen und guten Gebrauch von seinem Reichtum‘.“²⁴ – Nach dieser Ergänzung geht es weiter in den Aufzeichnungen Hermann Blohms vom November 1924:

„1860 zogen d. Eltern im Sommer nach Travemünde in das liebe Eckhaus, wo unendlich viele Gäste immer willkommen waren; auch wir Kinder durften Freunde aus der Stadt mitbringen. 1877 erkrankten beide Eltern in Travemünde, Mutter lag im hinteren runden Zimmer, Vater im vorderen, und da war es sehr rührend, wie der schwerkranke Mann sich hinüberschleppte, um seine Frau zu besuchen. Im Herbst fuhren sie dann sehr leidend im Wagen nach Lübeck; die Haustür war erweitert, damit d. Wagen i/d. Diele fahren konnte, d. Räder waren mit Leder umwickelt, was aber ein sehr starkes Schütteln auf d. chaussee hervorrief. Den ganzen Winter kamen die Hamburger Kinder fast jeden Sonntag, und am 6. März 1878 starb unser lieber Vater; Mutter, die dann gar nicht mehr leben mochte, entschlief am 10. Oktober 1878.“

VATER hat mich bei Gründung der Werft sehr unterstützt, obgleich ihm der Beruf eines Ingenieurs ganz fern lag; sein Buchhalter Schlösser hat auch gemeint, Vater könnte all das Geld in d. Schornstein schreiben, es würde nie etwas daraus. Als ich Vater einmal bei den Brüdern traf, meinte er, mit solchen Summen, wie er sie mit d. Brüdern besprach, würde ich gewiß nie zu rechnen haben! – Und doch hat er noch auf dem Sterbebett 600.000 M. für unser Dock bestimmt; und dabei gesagt, diese Summe, die von dem Erteil meiner Geschwister sei, brauche ich nur zurückzuzahlen, wenn ich es gut könnte. – Und ich habe sie zurückgezahlt! –“²⁵

.....
 DIESE Rückschau, von Hermann Blohm im hohen Alter von 76 Jahren geliefert, bedarf einiger Erläuterungen. Was zunächst die beiden Auslassungszeichen „[...]“ angeht, so betreffen sie einmal eine Aufzählung der Kinder von Hermanns Tante Elisabeth (Betty) Mecklenburg, zum anderen eine Aufzählung der Geschwister seiner Mutter; in beiden Aufzählungen wird jeweils kurz Näheres zu den Betreffenden gesagt.

.....
 VON besonderer Wichtigkeit war der 1825 gefasste Entschluss Georg Blohms, auszuwandern und auf St. Thomas kaufmännisch tätig zu werden. Was ihn dazu veranlasste, ist einem handgeschriebenen Bericht zu entnehmen, der zwar nicht namentlich gezeichnet ist, aber nur von ihm selber stammen kann.²⁶ Einleitend schreibt Georg:

.....
 „MITTE Juny 1825 war es mir endlich gelungen, nach manchen vergeblichen Bemühungen um eine neue Stelle, das Anerbieten einer Anstellung bei C. F. Overmann in

Extrait de son W. Blohm
Wielkopolska 11

Mitte Juny 1815 war es mir endlich
gelingen, mich nunmehr vergeltlichen Bemühungen
um eine neue Stelle, das Ansehen eines Inspektors
bei C. F. Overmann in S. Thomas zu erlangen.
Die allmächtige genaue Kenntniß der Landbesitzverhältnisse
Europas hatte mich geleitet, daß ein kleiner Fortschritt
wie das kleine für mich nicht möglich gewesen
wären konnte, die neue Stelle bietet besserer Ansehn
über den wapprentlichen Einfluß des kleinen jenseit
Jahres gab mir das persönliche und Körperliche solche
Erfahrung, die meinen Wunsch einer Auswanderung
nicht im mindesten merklich werden konnten, auf
meine Familie. Das kleine lag bei mir, da meine
Ermüde durch eine gleiche Tätigkeit verfehlt
war, kein Fortschritt in der Zeit und jene Stelle
wurde sehr ungenügend. Meine Absicht war auf
Ende July bestimmt. Es war mir natürlich
wünschenswert meine Familie und namentlich meine
Ermüde zu besuchen, da ich Europa verließ, von Baur
gelang es mir bald fortzukommen und so für
ich

Bericht Georg Blohms über seine Zeit in Amerika (Seite 1)

S. Thomas zu erlangen. Die allmähliche genauere Kenntniß der Handelsverhältnisse Europas hatte mich gelehrt, daß ein kleines Vermögen wie das Meinige hier nicht leicht nutzbar gemacht werden konnte, die neue Welt bietet bessere Aussichten. Über den wahrscheinlichen Einfluß des Clima's jener Insel gaben mir Sachverständige und Reisende solche Auskunft, die meinen Wunsch einer Auswanderung nicht im Mindesten wankend machen konnten, auch meine Familien-Verhältnisse legten mir, da meine Schwester durch eine glückliche Verheirathung versorgt war, kein Hinderniß in den Weg und jene Stelle ward daher angenommen. Meine Abreise war auf Ende July bestimmt. [...]“

LÜBECK gehörte zwar seit 1815 als Freie und Hansestadt zum Deutschen Bund, doch das unmittelbar benachbarte Schleswig-Holstein war bis 1864 dänisches Hoheitsgebiet; am 1. Oktober 1867 wurde es Preußen zugeschlagen.²⁷ Dänemark lag für Georg Blohm gewissermaßen vor der Tür, und so wird ihm nicht entgangen sein, dass auf den Jungferninseln, also in der dänischen Kolonie Westindien, seit dem November 1815 der volle Freihandel eingeführt worden war; Dänen wie Nichtdänen konnten gleichberechtigt handeln. Der Hafen Charlotte Amalie auf St. Thomas, eine der drei Jungferninseln, war allen Nationen frei zugänglich. „Gebühren bzw. Steuern wurden so gering wie möglich gehalten. Sämtliche Zollzahlungen für Kohlenschiffe entfielen. Diese Freihafenpolitik machte St. Thomas zu einem internationalen Zentrum der Schifffahrt und zu einem Verteiler für ganz Westindien“. Mehr noch: „Schon während der 20er Jahre des 19. Jahrhunderts war St. Thomas der führende Freihafen in der Karibik.“²⁸

.....

AUF St. Thomas und einige Jahre später in Venezuela herrschten also für Georg Blohm offensichtlich sehr günstige Bedingungen, um Handelsgeschäfte zu betreiben. Als er 1843 nach Lübeck zurückkehrte, nach achtzehnjähriger Tätigkeit in Übersee, hatte er ein bedeutendes Vermögen erworben. In Venezuela müssen die Voraussetzungen, sich als Kaufmann zu engagieren, noch vorteilhafter gewesen sein als auf der kleinen dänischen Insel. Georg gründete verschiedene Firmen, von denen einzelne bis in die Gegenwart hinein von seinen Nachfahren weitergeführt werden. Besonders der venezolanische Ast der Familie Blohm, der von Georgs ältestem Sohn Georg (später: George) Heinrich (1835-1909) seinen Ausgang nahm, hat sich breit entfaltet.²⁹ Die gesamte wirtschaftliche und familiär-genealogische Entwicklung der Blohms sowohl in Venezuela als vor allem in Hamburg, ferner mit dem Mecklenburger Ast hauptsächlich in Mecklenburg,³⁰ ist auf das Stammelternpaar Georg und seine Frau Ann Margaret, Tochter des dänischen Friedensrichters Lind, zurückzuführen.³¹

.....

ALS weiteres ist in der Rückschau Hermann Blohms besonders aufschlussreich, was über die Lebensführung, die erzieherische Grundhaltung des Vaters und damit zugleich über die frühe Kindheit des jüngsten Sohnes mitgeteilt wird. Zwei scheinbar schwer zu vereinende, auf den ersten Blick gegensätzliche Eigenschaften kommen dabei zur Wirkung: Bestimmend war eine äußerste Strenge, die man „preußisch“ nennen kann; Hermann musste stets um 6.30 Uhr fertig angezogen sein, er hatte „Order zu parieren“, hatte regelmäßig etwas auswendig zu lernen und fühlte sich befreit, wenn der Vater keine



Georg Blohm (1801-1878)



Margaret Blohm, geb. Lind (1807–1878)

strenge Aufsicht üben konnte, weil er unterwegs war. Dem stehen liebevolle und ausgesprochen zarte oder zärtliche Eigenschaften gegenüber: Der Vater genoss es, sich von seinen jüngsten Kindern zur Entspannung den Kopf kraulen zu lassen und sich dabei das Palaver der Kleinen anzuhören, und regelmäßig brachte er ihnen von seinen Fahrten nach Hamburg eine große Tüte Bonbons mit.

.....
VON seiner Mutter berichtet Hermann wenig. Die Anmerkungen allerdings – wohl nicht zufällig sind sie, wie beiseite gesprochen, in Klammern gesetzt –, Georgs Töchter hätten es etwas besser haben können, und der Jüngste sei „mein Benjamin“ genannt worden, deuten darauf hin, dass Ann Margaret zu ihrem strengen Ehemann ein Gegengewicht bildete. Es kann sogar sein – dies lässt ein Brief von ihr vermuten, aus dem weiter unten zitiert wird –, dass sie eine besonders gefühlsbetonte Frau war. In dem handgeschriebenen Tagebuch eines Sir Robert Ker[r] Porter heißt es unter dem Datum des 27. Dezember 1834, also wenige Monate nach der Heirat von Georg und Ann Margaret, letztere sei „rather a prettyish mild sort of person“.³² Für einen außenstehenden, mehr als 150 Jahre vom damaligen Geschehen entfernten Beobachter ist es schwer abzuschätzen, wie sich die Strenge, die bestimmt auch Härte bedeutete, mit dem Zartfühlenden verband oder vielleicht nicht verband. Zweifellos war Georg, den Hermann als „zart“ kennzeichnet, auch ein empfindsamer Mensch, und in dieser Hinsicht stimmte er wesensmäßig wohl ganz mit seiner Frau überein.

.....
ZWEI Äußerungen Georg Blohms, die für die Nachkommen als Leit- oder Kernsprü-

che Bedeutung gewonnen haben, kennzeichnen die Einstellung und Haltung des Lübecker Familiengründers treffend. Zum einen schreibt er in einem Brief vom 12. Januar 1858: „Der Kaufmann muß – wie Soldat oder Seefahrer – den Gefahren, wenn sie kommen, mutig entgegentreten und nicht durch Wehklagen sich Mut und Energie lähmen.“ Zum anderen erklärt er: „Es kommt weit weniger darauf an, welchen Stand wir haben, als auf die Art, wie wir die Pflichten unseres Standes erfüllen. Man muß sich bemühen, mehr als Gewöhnliches zu leisten, große Ansprüche an uns selbst, geringe an andere sind das Mittel dazu. Mit solchen und mit Genügsamkeit können wir uns in jeder Lage und in jeder Zone zufrieden fühlen.“³³

.....
IN Lübeck, das wird im Bericht Hermanns mit dem Hinweis auf die wöchentlichen Hamburgfahrten des Vaters angedeutet, zog letzterer sich nicht etwa von seinen Geschäften zurück, sondern betrieb sie zielstrebig weiter. Er erwarb das direkt neben dem bekannten Behnhaus³⁴ gelegene Haus Königstraße Nr. 9, einen Besitz mit einem großen Garten, wo auch Hermann seine Kindheit verbrachte; an diese schöne Umgebung, so meint Gercken, werden die Blohmschen Kinder „bleibende Erinnerungen [...] mit ins Leben hinausgenommen haben.“³⁵ Besondere Bedeutung gewann außerdem das „liebe Eckhaus“ an der Vorderreihe in Travemünde, das Georg Blohm für sich und die Familie erwerben konnte und das noch heute in Blohmschem Besitz ist. Nicht nur gutsituierte Hamburger,³⁶ auch wohlhabende Lübecker besaßen ein Sommerhaus an der Ostsee, einen Zweitwohnsitz, der während der schönen Jahreszeit zu einem Hauptwohnsitz werden konnte.



Lübeck, Haus Königstraße Nr. 9, Kohpeis-Saal (um 1750)

.....
 ZWEIERLEI darf schließlich im Blick auf die Rückschau Hermann Blohms nicht unbeachtet bleiben. Zum einen lässt er mit dem Hinweis auf den Bruder Wilhelm, der der Schönste unter den Brüdern zu sein beanspruchte, und mit der Bemerkung über den gebratenen Hasen, der für dreißig Personen reichen musste, so etwas wie trockenen Humor erkennen. Zum anderen verdeutlicht er im letzten Absatz, ohne von Dank und Verehrung zu sprechen, ohne sich also irgend-

welcher Floskeln zu bedienen, welchen Dank und welche lebenslange Verehrung er gegenüber dem Vater empfand. Man muss bedenken, dass Hermann zu einer Zeit auf seine Verwandten, vor allem auf seinen Vater zurückblickte, als er selbst zugleich auf ein reiches Leben, auf ein imponierendes Lebenswerk zurückblicken konnte. Mit dem allerletzten Satz der Rückschau verhehlte er nicht seinen Stolz auf das Erreichte.

-
- 11 *Deutsches Geschlechterbuch*, Bd. 205, S. 67–136, hier vor allem S. 69 ff.
- 12 Gercken, *Familie*.
- 13 *Deutsches Geschlechterbuch* 205, S. 69.
- 14 Gercken, *Familie*, S. 124 f.
- 15 „Von 1811 bis 1813 fand sich Lübeck in Folge der für [Gerhard Leberecht von] Blücher vernichtenden Schlacht bei Lübeck [am 6. November 1806] wider Willen vorübergehend als Teil des französischen Kaiserreiches wieder.“ Vgl. Lübeck (<http://de.wikipedia.org/wiki/Lübeck>; Stand: 22. 9. 2010). Zur Situation in Hamburg andeutungsweise Schröder, *Vorwerk*, S. 7; Wiborg, Salomon Heine, S. 29 ff.
- 16 Gercken, *Familie*, S. 128.
- 17 Vermutlich handelte es sich bei dem Kandidaten um einen Verwandten. Die Schwiegermutter des älteren, 1763 geborenen Georg Blohm, Catharina Dorothea Müller, war eine geborene von Melle. Siehe *Deutsches Geschlechterbuch* 205, S. 77. Dazu erklärt Gercken, *Familie*, S. 127: Catharina Dorothea Müller war „eine Urenkelin des bekannten Seniors, Geschichtsforschers und Sammlers Jacob von Melle.“ Der Schwiegervater des älteren Georg Blohm, Carl Gustav Müller, war, wie Gercken bemerkt, ein wohlhabender Lübecker Kaufmann.
- 18 Nach der Vorstadtkirche St. Lorenz am Steinrader Weg ist bis heute der westlich des Holstentors gelegene Stadtteil St. Lorenz in Lübeck benannt.
- 19 Christian Friedrich Overmann war seit 1817 auf St. Thomas geschäftlich tätig. Siehe Vogt, *Beitrag*, S. 81.
- 20 Dazu ebd., S. 144: „Das Haus Blohm war 1835 in La Guaira gegründet worden, zusammen mit dem Partner Overmann unter dem Namen Overmann, Blohm & Co. Gleichzeitig tat sich Georg Blohm in Puerto Cabello mit Partnern in dem Haus Overmann, Geller & Co. zusammen.“
- 21 Dies findet sich weitgehend bestätigt durch Vogt, ebd., S. 137.
- 22 Wahrscheinlich die 1845 geborene Schwester Katharina. Hermanns nächstältere Schwester, 1847 geboren, hieß Axelena.
- 23 Georg und Ann Margaret Blohm hatten neun Kinder, fünf Söhne und vier Töchter. Die Tochter Helene, 1838 geboren, wurde etwas über ein Jahr, der Sohn Charles Henry, 1842 geboren, nur wenige Tage alt. Das Sterbedatum des fünften Kindes, der 1841 geborenen, wiederum Helene genannten Tochter, ist unbekannt. Siehe *Deutsches Geschlechterbuch* 205, S. 78 ff.
- 24 Kommer, *Türen*, S. 86 f.
- 25 *Privatarchiv Etta von Werthern*.
- 26 *Privatarchiv Werner Blohm*.
- 27 Vgl. *Der große Brockhaus*, Band 7, Wiesbaden 1955, S. 340; Bohn, *Geschichte*, S. 94 f.
- 28 Vogt, *Ein Hamburger Beitrag*, S. 62.
- 29 Vgl. *Deutsches Geschlechterbuch* 205, S. 89–110.
- 30 Siehe ebd., S. 112–120.
- 31 Vgl. ebd. die Übersicht S. 72: Die Generation VIa bezeichnet Georg Blohm.
- 32 *Privatarchiv Etta von Werthern*. Handschriftlicher Auszug Ernesto Blohms (1903–1970), Caracas, Venezuela, Oktober 1960. Vgl. dazu Vogt, *Beitrag*, S. 129.
- 33 Ahnentafel „Familie Blohm. 4.5. September 1976“, Bucheinband Innenseite vorn. *Privatarchiv Werner Blohm*.
- 34 Das repräsentative klassizistische, 1823 von der Familie Behn erworbene Bürgerhaus ist seit den 1920er Jahren Museum. In den 1970er Jahren wurde es um den unmittelbar daneben gelegenen, gleichermaßen repräsentativen Bau Königstraße 9 – das Dräger-Haus – erweitert.
- 35 Gercken, *Familie*, S. 129.
- 36 Vgl. Schröder, *Mutzenbecher*, S. 26.
-

JAHRE DES LERNENS

ABGESEHEN von dem, was Hermann Blohm in der oben ausführlich zitierten Rückschau eher beiläufig berichtet, ist über die Kindheit des späteren Werftgründers nichts zu erfahren. Man kann davon ausgehen, in der schönen alten Stadt Lübeck wuchs er in einem stattlichen Haus mit einem großen Garten auf, man weiß auch, dass er oft nach Travemünde und damit an die Ostsee kam, aber ansonsten scheint es detaillierte Auskünfte nicht zu geben. Sowohl mit Hermanns Rückschau als auch mit der Schilderung, die der Vater Georg vom Beginn seines Weggangs nach St. Thomas liefert, wird jedoch deutlich, dass es unter den Blohms einen besonders engen Familienzusammenhalt gab. Hermann erzählt in aller Ausführlichkeit von seinen Verwandten, aber nur am Rande von sich selbst, und für Georg ist der Gedanke überaus wichtig, dass er sich um seine dreieinhalb Jahre ältere Schwester Elisabeth – er hat nur diese eine – keine Sorgen machen musste, wenn er ins ferne Amerika auswanderte. Allein den engsten Mitgliedern der Familie kann man vorbehaltloses Vertrauen schenken, nur sie sind unbedingt zuverlässig: diese Grundüberzeugung, das wird sich später noch verschiedentlich zeigen, dürfte für die Blohms eine unerschütterliche Gewissheit gewesen sein.

OBEN ist außerdem bereits deutlich gewor-

den – Hermann musste jeden Sonntag sein Stück Prosa vor dem Vater auswendig auf-sagen –, dass der Gewissenhaftigkeit, dem Fleiß und dem Lernen größte Bedeutung beigemessen wurde. So ist es nicht verwunderlich, dass Hermann wenigstens im Blick auf die Jahre seines Lernens einen knappen schriftlichen Abriss hinterlassen hat, und das auch erst in seinen letzten Lebensjahren. Möglicherweise ist er zu diesem Kurzprotokoll von seinen Kindern oder seiner Frau sogar gedrängt worden. Seltsamerweise äußerte er sich über seine Lehr- und Lernjahre am 7. Mai 1928, zehn Tage vor dem Tod seine Ehefrau Emmi, geb. Westphal (von ihr wird noch wiederholt die Rede sein). Ohne Anrede, ohne Einleitung schrieb er auf einem mit gedrucktem Briefkopf „Herm. Blohm / Hamburg 13 / Harvestehuder Weg 10“ versehenen Briefbogen:

„Lübecker Catharineum besucht u.
dann nach Prima versetzt
Ostern 1866[–68] ausgeschieden zur
Lehrzeit Lübeck Kollmann u. Schetelig.
67 Pariser Weltausstellung besucht.
Sommer 68 praktisch im Schiffbau
gearbeitet
Bremen Waltjen Vorgänger von A.G. Weser.
68–69 Hannover Vorschule
69–71 Zürich Polytechnikum [...]“³⁷

DIESE knappen Stichworte sind später in

der Familie von unbekannter Hand einmal maschinen-, einmal handschriftlich kopiert und dabei an einigen Stellen mit Ergänzungen versehen worden. In der handschriftlichen Kopie ist beispielsweise hinzugefügt: „Verlebte Kindheit und Jugend im Hause seiner Eltern.“ Zum Besuch der Pariser Weltausstellung heißt es, dass sie „großen Eindruck machte“. – In der Fortsetzung dieser Rekapitulation geht Hermann Blohm stärker ins Detail, und die Abschriften halten sich so weitgehend ans Original, dass nachfolgend die getippte Fassung zugrunde gelegt werden kann:

.....
„VOM Militärdienst waren die Söhne nach Vaters Abkommen mit d. Lübecker Senat frei; freiwilliges Eintreten ins Heer 1870 fand nicht d. Zustimmung der Eltern, besonders nicht Mutters. Freiwilliger Sanitätärdienst führte zur Bibelverteilung in Berlin (Minlos).³⁸ – Später folgte Berufung ins Feld, wo dieser Dienst etwas in Misskredit gekommen war, änderte meinen Entschluss, wieder nach Zürich zu gehen, nicht mehr.

.....
HERBST 71–72 Berlin Gewerbeakademie = Schiffbau, dann Konstruktionsbureau Rostock, Tischbein, Vorgänger v. A. G. Neptun, später einige Wochen Hamburg Reiherstieg. Im Herbst 73 ¼ Jahr nach London, durch William Siemens, die Faraday bauten,³⁹ an Charles Mitchell Newcastle empfohlen 1874 u. dann 1875 Renfrew – Löbnitz–Coulborne, 1876 zurück nach Lübeck, Verhandlungen über Schiffswerft dort; dann Verhandlungen mit Hamburger Finanzdeputation, die erfolgreich waren und zur Gründung der Werft Blohm & Voss führten.“

.....
Viele der hier hauptsächlich in der Form eines Lebenslaufs festgehaltenen Stichworte

werden auch in verschiedenen veröffentlichten Kurzbiografien genannt, und zwar weitgehend kommentarlos.⁴⁰ Über das hinaus, was Hermann Blohm protokolliert, kann nur wenig gesagt werden, da zusätzliche Zeugnisse offenbar nicht existieren. Immerhin gibt es einen frühen Brief des Vaters Georg⁴¹ zum fünfzehnten Geburtstag seines jüngsten Sohns, geschrieben am 21. Juni 1863 in Eilsen, einem in der Nähe von Bückeburg, Niedersachsen, gelegenen Bad mit schwefelhaltigen Quellen, wo die Eltern sich zu einer vierwöchigen Kur aufhielten. Georg schreibt: „Ich freute mich der guten Nummern, welche Du bey Deinen griechisch-lateinischen Arbeiten erlangtest, auch der verhältnismässig wenigen Fehler bey dem Englischen; nur immer Vorwärts, heißt es auch dabey!“ Für das Jahr 1863, als Hermann das Lübecker Catharineum besuchte, ist also überliefert, dass er mit den sprachlichen Fächern – man kann annehmen: mit der Schule überhaupt – gut zurechtkam.

.....
BEVOR zum Berufsziel und den verschiedenen Lernstationen weitere Erklärungen folgen, wird, der Chronologie entsprechend, der Anfang eines Briefs zitiert, den die Mutter zum 21. Geburtstag des jüngsten Sohns geschrieben hat. Dieser Tag war ihr möglicherweise wichtiger als andere Geburtstage, da er mit dem Erreichen der Volljährigkeit den Eintritt ins Erwachsenenalter bezeichnet; Erwähnung im Brief, der wie alle Briefe der Mutter in englischer Sprache verfasst ist, findet dieser Umstand allerdings nicht.⁴² Eher kann man annehmen, dass der Geburtstag wie andere Geburtstage auch ein Anlass war, den Sohn der besonderen Liebe seiner Mutter zu versichern. Wiederum ist der Brief aus Eilsen abgeschickt, und zwar am 22. Juni 1869:



Hermann Blohm in Newcastle upon Tyne (1874)

.....
„My very, dear Herman
These lines are to bring you my sincere good wishes for your tomorrow's birth day. May the day pass pleasantly for you, but my wishes go much farther to many, many years of health and happiness. May you get on well in the career you have chosen, and may the benefit later of your present work. God bless you, my dear Herman, and grant you every good thing, mentally and spiritually. I will think of you tomorrow, and wish I could have had the pleasure of giving you a kiss on your 21st birth day. On Sunday I hope to give you many hearty ones. I have felt quite vexed with myself, that I did not think of giving them to you before hand, with my congratulations, on last Sunday, but really, I felt so happy in the enjoyment of the present having my two sons with me, that I did not think of the future, and only after you had left, I began to reproach myself, that I had made no mention to you of the so near birth day. [...]“⁴³

.....
Im Folgeabsatz des Briefs ist davon die Rede, Hermann „had had a pleasant walk to Buckeburg“; daraus kann man schließen, dass er sich im Juni noch in Hannover und nicht bereits in Zürich aufhielt. Die Geburtstagswünsche der Mutter sind in ihrer liebevollen, zärtlichen Eindringlichkeit geradezu zu Herzen gehend, sie zeigen bei aller Einfachheit überhaupt nichts Floskelhaftes oder Obenhingegesagtes.

.....
EINE zentrale Frage ergab sich für Hermann mit dem Abschluss der Schule: Welchen Beruf sollte er ergreifen? Ob er verschiedene Möglichkeiten in Erwägung zog oder ob er gleich wusste, welchen Weg er wählen würde, das alles ist im Einzelnen wiederum

nicht bekannt. In späteren Darstellungen wird mehr oder weniger ausdrücklich betont, er habe ein Berufsziel vor Augen gehabt, das den Vorstellungen und Erwartungen seines Vaters fremd war. Hans Georg Prager etwa, der eine umfangreiche Arbeit zur Geschichte der Blohm & Voss-Werft verfasst hat, meint folgendes: Georg Blohm „nahm die für ihn gewiß enttäuschende Tatsache nur äußerlich ungerührt hin, daß sein Sohn Hermann offensichtlich keinerlei Neigung für den väterlichen Lebenskreis, für das Kaufmannstum, an den Tag legte. Er ‚ließ‘ sozusagen ‚aus dem Ruder‘. Leidenschaftlich strebte er nach dem Beruf des Schiffbau-Ingenieurs.“ Weiter schreibt Prager von „väterlichen Vorhaltungen“, die vergebens blieben, ferner erklärt er, der Vater habe seinem Sohn „schweren Herzens“ den gewünschten Weg geebnet.⁴⁴

.....
LEIDER liefert Prager keinerlei Quellenhinweise, so dass offen bleibt, wieweit seine Beschreibung auf Tatsachen beruht. Leicht ist es möglich, dass er gewisse Anhaltspunkte dazu benutzte, um auszuschmücken oder gar frei zu spekulieren. Ob Georg Blohm den Berufswunsch des Jüngsten „äußerlich ungerührt“ zur Kenntnis nahm, ob letzterer seinen Wunsch „leidenschaftlich“ vertrat, ob es väterliche „Vorhaltungen“ gab, die zu einem Nachgeben „schweren Herzens“ führten: alle diese Kennzeichnungen bleiben zweifelhaft, wenn sie nicht durch Quellen gestützt sind.

.....
PRAGER hat sich allerdings nicht völlig beliebig seiner Einbildungskraft überlassen. Mit einiger Sicherheit hat ihm – neben der Rückschau Hermanns vom November 1924 – ein Zeugnis von Rudolf Blohm zur Verfügung gestanden, dem älteren, 1885 gebore-



Georg Blohm

nen Sohn des Werftgründers. In einem 18 Seiten umfassenden maschinenschriftlichen Bericht, mit dem Datum des 5. Mai 1950 versehen, äußert Rudolf sich detailliert zur „Vorgeschichte der Kuhwärder Schiffswerft“ – so der Titel des Berichts, auf den weiter unten noch ausführlich zurückgegriffen wird. Um einiges abgewogener als Prager erklärt Rudolf:

„GEORG Blohm verfolgte und förderte seinen jüngsten Sohn Hermann in seinem erwählten, aus dem Rahmen des väterlichen Lebenskreises herausfallenden Beruf in weitherzigster Weise. Das ist als Zeugnis seines grosszügigen Charakters umso höher zu werten, als eine gewisse Aversion gegen industrielle Betätigung bei ihm unverkennbar ist und ihm das volle Verständnis naturgemäss abging. So erschien ihm die schon 8 Jahre währende Ausbildungszeit verglichen



Margaret Blohm, geb. Lind

mit kaufmännischen Gepflogenheiten offenbar übermässig lang.“⁴⁵

DIE von Rudolf Blohm bereitgestellte Quelle ist die zuverlässigere. Sie kann, versteht sich, nicht einfach in einem simplen Sinn als „wahr“ angesehen werden, da sie Vorgängen gilt, die im Jahr 1950 viele Jahrzehnte zurücklagen. Aber zum einen ist Rudolf Blohm als Sohn ein Verwandter Hermanns, wie er enger nicht sein kann, und zum anderen äußert er sich erkennbar vorsichtiger (zurückhaltender, sachlicher) als Hans Georg Prager. – Die biografisch bedeutsame Frage, was Hermann Blohm bewog – eine Frage, die sich auch noch dem Enkel Werner Blohm stellt⁴⁶ –, statt des naheliegenden Berufs eines Kaufmanns ein anderes Berufsziel ins Auge zu fassen, muss weitgehend unbeantwortet bleiben. Immerhin lagen die Absichten, die Hermann ver-

folgte, nicht „aus aller Welt“. Was er vor-
hatte, erforderte von vornherein auch kauf-
männischen Sachverstand, es hatte von
vornherein mit Wasser und Schiffen zu tun,
also mit einem Umfeld oder mit Gegen-
ständen, die dem Vater zeitlebens nah und
vertraut waren. Der Berufswunsch war nur
insofern neu und anders geartet, als er zu-
sätzlich in hohem Maße technische („indus-
trielle“) Fähigkeiten und Fertigkeiten ver-
langte. Hermann Blohm wollte sich nicht
dem Handel widmen, sondern der Herstel-
lung von Produkten, die den Handel er-
möglichen und ihm dienen.

.....
DA die stichwortartigen Erklärungen Her-
manns zu seiner Ausbildung für einen Au-
ßenstehenden vielleicht allzu spröde und
knapp bleiben, werden sie, einem Artikel im
dritten Band des Personenlexikons „Ham-
burgische Biografie“ folgend, noch einmal
rekapituliert: „Blohm wurde als siebtes⁴⁷
und jüngstes Kind des international tätigen
Lübecker Kaufmanns Georg Blohm gebo-
ren. Nach der Schulzeit in seiner Vaterstadt
begann er 1866 entgegen der Familientradition
eine Lehre als Mechaniker bei der Lü-
becker Maschinenfabrik Kollmann und
Scheteling. Nach zwei Jahren wechselte er
an die Bremer Werft von Carsten Waltjen
(seit 1872 AG Weser), wo er 1869 seine Aus-
bildung abschloss, um in den folgenden Jah-
ren in Hannover, Zürich und Berlin Ma-
schinenbau zu studieren. Seine erste Berufs-
praxis als gerade examinierter Ingenieur
erwarb Blohm 1872 in den Konstruktions-
büros bei Tischbein in Rostock, der späte-
ren Neptun-Werft, und auf der Reiher-
stiegswerft in Hamburg. Beide Unterneh-
men hatten sich schon damals auf den Bau
von eisernen Schiffen spezialisiert. Um seine
Ausbildung abzurunden, ging Blohm im

nächsten Jahr nach Großbritannien, dem
damaligen Zentrum des modernen Schiff-
baus. Von 1873 bis 1876 arbeitete er für ver-
schiedene Werften, u.a. für Charles Mitchell
& Co. in Newcastle, wo er an der Konstruk-
tion des ersten Kabeldampfers mitwirkte.“⁴⁸

.....
ÜBER diese Zusammenfassung hinaus, die
das von Hermann Blohm am 7. Mai 1928
Protokollierte bestätigt und ergänzt, kann
zu dessen Ausbildungsjahren nur wenig
Näheres gesagt werden. Auf welche Weise er
sich mit der Praxis und Theorie seines Stu-
diums auseinandersetzte oder wie er als
Lehrling und Student lebte, ist lediglich in
Spuren überliefert. Dabei sei am Rande ver-
merkt, dass eine biografische Beschreibung,
die wie in der vorliegenden Darstellung dem
Prinzip der Sachlichkeit und der Orientie-
rung am Empirisch-Faktischen folgt, stets
nur das zur Kenntnis bringen kann, was
durch Quellen überliefert ist. Briefe Her-
mann Blohms zu den Jahren seiner Ausbil-
dung gibt es offensichtlich nicht. Wohl aber
gibt es eine Reihe von Briefen, die der Vater
Georg Blohm seinem jüngsten Sohn in den
Jahren 1871 bis 1874 geschrieben hat.⁴⁹ Zwar
geben diese Briefe über die Studienerfah-
rungen Hermanns nur punktuell und eher
zufällig Auskunft, aber sie liefern doch ein-
zelne Aufschlüsse, und darüber hinaus sagen
sie sowohl über die Beziehung des Vaters
zum Sohn als auch über allgemeine Lebens-
und Zeitumstände Wesentliches aus.

.....
ZUNÄCHST ist zu berücksichtigen, was ein
namentlich nicht genannter Verwandter,
der sich am 5. Mai 1950 zusammenfassend
zu den Briefen des Vaters an seinen Sohn
äußert, maschinenschriftlich festgehalten
hat:⁵⁰ „Georg Blohm schrieb regelmässig alle
paar Wochen und sehr ausführlich. Ueber

ihn ging die Nachrichtenübermittlung zwischen den Geschwistern, die sich auf alle Einzelheiten erstreckte. Er schrieb über Ereignisse im Familien- und Bekanntenkreise, über Stadtvorkommnisse, schickte Zeitungsausschnitte, Artikel und Bücher. Margaret Blohm schrieb seltener, stets auf englisch und auch sehr ausführlich, dichtete auch englisch. Sie war sehr besorgt. Als HBL. [Hermann Blohm] in Hannover studierte und seine Eltern in Eilsen besucht hatte, schrieb sie ihm, dass sie schlaflose Nächte gehabt habe, weil Hermann, um einer Bekannten Akazienblüten zu verschaffen, George auf seine Schultern habe steigen lassen ‚at the risk of both your lives‘.

.....
GEORG Blohm liess seinen Kindern viel Freiheit, auch in geldlicher Beziehung und liess sie viel Reisen machen. Margaret war viel leidend, weshalb verschiedentlich 4wöchige Kuren in Eilsen gebraucht wurden, manchmal mit 1–2 Kindern. In späteren Jahren reisten die Grosseltern wenig, nur zwischen Lübeck-Travemünde-Viecheln-Hamburg. Sie liebten es aber, ihre Kinder oft bei sich zu haben [...].“ Das Gut Viecheln (Amt Malchin) in Mecklenburg gehörte Wilhelm Blohm (1840–1915), dem dritten Sohn von Georg.⁵¹

.....
EINE bemerkenswerte Passage zum deutsch-französischen Krieg aus einem Brief, den Georg an Hermann am 26. Januar 1871 nach Zürich schickte, verdient es, vollständig zitiert zu werden: „Endlich scheint wirklich d Anfang des Endes der Paris Belagerung nahe, hoffentlich ist damit, wenn nicht d Friede selbst, doch die Brücke zum Frieden gebaut; der Krieg ist gar zu schreckliche Geissel jetzt für Frankreich, als daß selbst d. schlimmsten Franzosenfeinde die

Verlängerung um Tage od Stunden über d. nothwendige Dauer wünschen könnten; den Deutschen bereitete Napol[eon] I von 1806–12 eine schwere Strafe u Erniedrigung, es mag als Weltgericht d Vorsehung damals anzusehen seyn; schwerlich wäre Deutschland ohne jene Leiden zur jetzigen Tüchtigkeit gelangt; Frankreich bedarf jetzt vielleicht ähnliche zur Läuterung, so unsinnig vermessen eitel wie d Franzosen jetzt, waren d Deutschen nicht; Glück u Schmeicheley u Eitelkeit haben diese wahnwitzig dumm gemacht; – als ob Völker, eben so wie einzelne Menschen unfähig sind, im Glück bescheiden zu bleiben, und nur verständig sind, wenn [sie] unter wechselnden bösen u guten Tagen, an menschliche Schwachheit und Abhängigkeit von höherer Leitung gemahnt, unausgesetzt Mässigkeit u Fortschreiten zu erstreben, sich angelegen seyn lassen. Man wird bey den furchtbaren Ereignissen des Kriegs unablässig u unwillkürlich ermahnt, d Schrecken in seiner Tragweite zu überdenken, u wie auf Jahrzehende währende Schrecken u Leiden, deren Unabwendbarkeit man anerkennt, sich auf Ursachen oder Quellen zurück führen lassen.

.....
BEY neulicher Lüb-Börsen feyerlicher Proclamation d. Kaysers – an sich gerechtfertigter Meynungsausspruch von 30–40 Millionen deutscher Menschen erhebend u bedeutungsvoll – fiel mir ein daß d. Verantwortlichkeit welche solche Regenten Stellung fordert – namentlich in Kriegszeiten, wie jetzt, recht unerquicklich seyn muß; ein einfach Herz zu einfachem Loose ist ersehenswerther. [...].“

.....
WIE grausam der deutsch-französische Krieg vor 140 Jahren war, ist heute wahrscheinlich nur noch Fachleuten bewusst.⁵²



Das Eckhaus in Travemünde

Georg Blohm ruft einem Leser der Gegenwart die Schrecken dieses Kriegs ins Gedächtnis zurück, und er äußert sich dazu in einer bemerkenswert abgewogenen, ja abgeklärten Weise. Von dem Nationalismus, der sich nach 1871 entwickelte und der in der Folgezeit immer verheerendere Formen annahm, ist so gut wie nichts zu spüren. Georg sieht allgemeine menschliche Torheit am Werk, und er ist geneigt, sie als gottgegeben (oder schicksalhaft) hinzunehmen.

.....
 In einem zwei Wochen später, am 10. Februar 1871 wiederum nach Zürich geschickten Brief äußert er sich nochmals zum Kriegsgeschehen, indem er, die Franzosen tadelnd, meint: „Daß d. Besiegte Frieden mit Opfern u Entsagung erkaufen muß,

scheint ihnen eine neue fremde Sache. Die Schweiz wird sich schwerlich des Besuchs der 80[tausend] kriegsgefangenen Franzosen freuen; ob Zürich auch einen Theil derselben zu beherbergen hat?“ Derselbe Brief enthält außerdem einen Absatz zur aktuellen Lage in Lübeck: „Der gesellige Verkehr scheint hier auch durch Winterstrenge zu leiden, man hört wenig von Gesellschaften sprechen; gut daß d. Theater noch nicht wegen Mangel [an] Einnahmen [...] geschlossen ist, wie an manchen anderen Plätzen; es ist nur der Oeconomie und Aufmerksamkeit unseres Directors Gundelein zu verdanken, der aber leider für seine viele Mühe u Arbeit u Verdruß keinen Gewinn u keine genügende Anerkennung erntet.“



Eckhaus in Travemünde, Innenansicht

DAS nächste erhaltene Schreiben Georgs wurde etwa zweieinhalb Jahre später, am 8. November 1873, aus Lübeck abgeschickt, und zwar nach London, wo Hermann sich, wie er oben protokollierte, seit dem Herbst für ein Vierteljahr aufhielt. Dazu heißt es im Brief: „Vor drey Tagen kam dein ersehnter Brief vom ?,⁵³ er lässt vermuthen, daß du dich gar nicht mehr fremd dort fühltest u hoffen daß vermöge schon gemachter und noch zu machender Bekantschaften dir erspart werde dich dort vereinsamt u heimwehartig zu fühlen.

DEINE Vorliebe für die frühe Göschen [?] Empfehlung mag gerechtfertigt seyn; ob sie dich zum erhofften Ziel führt, steht dahin, wenn nicht wirst du nicht zögern deine an-

deren Empfehlungsbriefe abzugeben, u ich denke die Ablieferung derselben sey dir unter allen Umständen zu empfehlen [...].

DEINE Details über seitherige Erlebnisse waren sehr willkommen, Clara wird sich des [...] [?] Verkehrs freuen wenn du ihn cultivierst, denn neben Berufsobliegenheiten darf man in London nicht gleichgültig seyn geselligen Verkehr zu erstreben; du selbst wirst instinktmässig schon d. Erforderliche thun um dir auch Lebensannehmlichkeit zu verschaffen.

MIT der Englischen Sprache kommst du recht bald weiter, eben weil du die Gelegenheit zur Uebung selbst suchst. [...]“ – Den Kommentaren des Vaters ist deutlich zu ent-



Georg Blohm

nehmen, dass Hermann als ein Fremder in London vorrangig bemüht war bzw. sich bemühen sollte, Kontakte zu knüpfen. Die Historikerin Annette Christine Vogt bemerkt in ihrer Studie zur Entwicklung des Welthandels zweifellos zu Recht, dass Familienfirmen im 18. und 19. Jahrhundert eine Schlüsselrolle spielten und dass es für das Selbstverständnis der Träger dieser Firmen von entscheidender Bedeutung war, durch persönliches Kennenlernen und persönlichen Umgang mit Verwandten und Bekannten Netzwerke zu bilden.⁵⁴ Es ging nicht um rein geschäftsmäßige, sachgerichtete Beziehungen, sondern darum, das Geschäftliche mit dem Privaten und Geselligen möglichst eng zu verknüpfen. Erst damit wuchs die Sicherheit, von Mitarbeitern oder Geschäftspartnern zuverlässige Einschätzungen zu gewinnen, die Vertrauen schufen und für Verlässlichkeit sorgten.

.....
In einem Brief vom 3. Januar 1874 kommt Georg erneut auf Empfehlungsschreiben zu sprechen, nunmehr für Aufenthalte in Glasgow und Newcastle. Bezeichnend ist es bei alledem, wie Georg in einem Schlussabsatz stichwortartig die Lage in Lübeck charakte-

risiert: „Von hier nichts Erhebliches, Orgel-lärm zum Ueberdruß, Feuersbrunst in d. alt Jahr Nacht in einem Brauhause Engelsgrube, mildes Wetter, viele Kinderkrankheiten, Masern, Keuchhusten, bei Cathinka kleiner Cathinka [?] gefährliches Ohrgeschwür u viel Eisenbahnverkehr – Geschäfte der Jahreszeit entsprechend still. [...]“

.....
IMMER wieder geht es in den Briefen um Besuche von Verwandten und Bekannten, es tauchen Namen auf, zu denen nichts Erklärendes gesagt werden kann, oder es geht auch um das Befinden der Mutter Ann Margaret. In einem Brief vom 17. April 1874 nimmt Georg, was er sonst wenig tut, unmittelbar Bezug auf Hermanns berufliche Interessen: „Früher schon habe ich erwähnen wollen daß ich neulich hörte die Newcastle Schiffe sollen hinsichtlich Tüchtigkeit u Qualität im Allgemeinen den Glasgow Bauten hintenan gestellt werden; ob Vorurtheil?“ – In einem nur knapp zwei Wochen später folgenden Brief macht Georg Mitteilung von Absichten, die bereits eine Werksgründung in Lübeck betreffen – von Vorhaben und Aktivitäten also, die ins nächste Kapitel gehören.

-
- 37 *Privatarchiv Etta von Werthern.*
- 38 *Ob hier auf den Lübecker Kaufmann und Senator Ludwig Wilhelm Minlos (1826–1895) verwiesen wird – in der Travemünder Vorderreihe besaß er dicht beim Blohmschen Besitz ein Sommerhaus –, muss offenbleiben. Vgl. Ludwig Wilhelm Minlos (http://de.wikipedia.org/wiki/Ludwig_Wilhelm_Minlos; Stand: 25. 9. 2010).*
- 39 *Siehe dazu unten S. 34.*
- 40 *Siehe etwa Stahl, Blohm, S. 313, Lehmann, 100 Jahre – Biografien, S. 49.*
- 41 *Alle Briefe Georg Blohms und seiner Ehefrau Margaret, aus denen nachfolgend zitiert wird, befinden sich im Privatarchiv Etta von Werthern.*
- 42 *Die Volljährigkeit wurde in Deutschland durch ein Reichsgesetz vom 17. Februar 1875 auf 21 Jahre festgelegt (in Kraft getreten am 1. Januar 1876). Vgl. Volljährigkeit (<http://de.wikipedia.org/wiki/Volljährigkeit>; Stand 3. 10. 2010).*
- 43 *Der handgeschriebene Brief ist schwer zu entziffern, es existiert jedoch eine maschinenschriftliche Abschrift mit dem Vermerk „Orthographie und Interpunktion laut Original“.*
- 44 *Prager, Blohm + Voss, S. 14.*
- 45 *Privatarchiv Werner Blohm.*
- 46 *Werner Blohm am 22. Juli 2010 im Gespräch mit seiner Frau Helen, Ekkehard Nümann und dem Verfasser.*
- 47 *Georg Blohm hatte nicht sieben, sondern neun Kinder, von denen Hermann der Jüngste war. Siehe Anm. 23.*
- 48 *Küttner, Blohm, S. 45.*
- 49 *Wie die Briefe von Ann Margaret (vgl. Anm. 43) erfordern auch diejenigen von Georg Blohm mit Buchstabenkürzeln und nicht immer einheitlicher Schreibweise einiges an Geduld im Entziffern. Entscheidende Hilfe bieten getippte, von der Familie angefertigte Abschriften.*
- 50 *Das Datum des Dokuments aus dem Privatarchiv Etta von Werthern lässt darauf schließen, dass der Verfasser Hermanns Sohn Rudolf Blohm (1885–1979) ist.*
- 51 *Mit einem Betrag von 660.000 Mark (als Vorauszahlung seines Erbanteils) hatte Georg seinem Sohn Wilhelm den Kauf des Gutes Viecheln ermöglicht. Siehe Rudolf Blohm, Vorgeschichte der „Kuhwärders Schiffswerft“ (Typoskript, S. 13; Privatarchiv Werner Blohm). Dazu Deutsches Geschlechterbuch 205, S. 112.*
- 52 *Vgl. etwa Kühlich, Soldaten, S. 395, 442; Jessen, Die Moltkes, S. 200.*
- 53 *Fragezeichen im Original.*
- 54 *Siehe etwa Vogt, Beitrag, S. 32, 212 ff.*
-

DIE GRÜNDUNG DER WERFT

NACHFOLGEND wird vorrangig auf das Typoskript „Vorgeschichte der Kuhwärder Schiffswerft“ von Rudolf Blohm zurückgegriffen, ein Zeugnis, aus dem oben (S. 25) bereits erste Sätze zitiert worden sind. Dabei können nicht alle Details berücksichtigt werden, die Rudolf zur Sprache bringt, verschiedene Einzelheiten verdienen aber Beachtung, weil sie deutlich machen, welcher hohe, sich über Jahre erstreckende Einsatz erforderlich war, um eine so große Unternehmung wie den Aufbau einer Werft ins Werk zu setzen.

Im Herbst 1873 war Hermann Blohm nach England gegangen, um, wie sein ältester Sohn Rudolf es formuliert, „im klassischen Lande des Schiffbaues seine praktischen Kenntnisse und Erfahrungen zu erweitern“. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts gab es, vereinfachend gesagt, noch das Nebeneinander von hölzernen Segelschiffen und eisernen Dampfschiffen, wobei die moderne, weitaus leistungsfähigere Dampfschiffahrt die althergebrachte Segelschiffahrt in zunehmendem Maß verdrängte.⁵⁵ Im Bau beider Schiffstypen war England eindeutig führend, wobei – das wird von Hans Georg Prager betont⁵⁶ – die Hamburger Reeder ganz darauf festgelegt waren, ihre Schiffe in England zu bestellen. Nicht nur das Geschäftsinteresse, auch der Lebensstil

vieler Familien in der oberen Hamburger Bürgerschicht war nach England ausgerichtet und englisch geprägt. Hermann Blohm kam zwar aus Lübeck, aber über die Vorrangstellung Englands gerade im Schiffbau war er sich selbstverständlich im Klaren.

MIT einem Brief, den Georg am 30. April 1874 seinem jüngsten Sohn schrieb, wird deutlich, dass die Möglichkeit für letzteren, ein eigenes Unternehmen zu gründen, erste, wenn auch noch unbestimmte Konturen annahm. Rudolf Blohm bezieht sich auf diesen Brief, indem er resümiert: „Ende April 1874 wandte sich ein Herr Heitmann auf Veranlassung des Hamburger Reeders A. H. Wappäus an Georg Blohm mit dem Plan, gemeinsam mit Hermann Blohm ein Schiffbau-Unternehmen in Lübeck ins Leben zu rufen. Wappäus war Teilhaber von Blohm & Co. in Ciudad Bolivar gewesen und Hermann Blohm's Pate. Er hatte sich 1857 in Hamburg mit einer Handels- und Reederei-Firma etabliert, nachdem die Reederei-Firma seines Vaters G. H. Wappäus nach dessen Tode 1836 erloschen war.“⁵⁷ Während der Jahre, die Georg in Venezuela verbrachte, hatte sich eine enge, nicht nur geschäftliche Beziehung zwischen ihm und Adolf Heinrich Wappäus (1814–1904), dem Sohn von Georg Heinrich Wappäus (1776–1836), entwickelt. Georg Blohm hatte, als

Hauptteilhaber einer Firma in Ciudad Bolívar, A. H. Wappäus in eine seiner Firmen aufgenommen, wo der Letztgenannte dann auch Teilhaber wurde.⁵⁸

.....
NACH der Begegnung mit Heitmann – eine Zusammenarbeit mit ihm kam am Ende nicht zustande – schrieb Georg einen Brief an A. H. Wappäus, dessen Inhalt Rudolf Blohm ausführlich wiedergibt; die Situation Hermanns im Frühjahr 1874 wird damit gut gekennzeichnet: Georg, so der Enkel Rudolf, erklärte, „dass sich bei seinem Sohn Hermann die Vorliebe seines Paten für Schiffe und Dahingehöriges instinktmässig ausgebildet zu haben scheine. Er sei jetzt in England, um mit dem dortigen Schiffbau bekannt zu werden. Gelegentliche Fragen seines Vaters nach seinen Selbständigkeitswünschen hätten gezeigt, dass sein Eifer in tüchtiger Ausbildung jene noch unentwickelt liess und er sich freue, in England manches zu sehen und zu lernen, was er in Rostock und Hamburg nicht kennenlernte. Ob Hermann's gelegentlich ausgesprochene Vorliebe für Lübeck ihn veranlassen werde, der Anregung [durch Heitmann] näherzutreten, sei ihm aber nicht bekannt. ‚Ich denke, es sey verkehrt, meines Sohnes Wünsche und Pläne der Selbständigkeit ohne Anrege seinerseits zu wecken oder zu fördern; allmählig werden sie reifen, denn nahe an 27 Jahr pflegt das gewöhnliche Erscheinung zu seyn und mir persönlich wäre es schon recht, so zu verfahren.‘

.....
HERMANN Blohm war damals auf dem Konstruktionsbüro bei Mitchel & Co. in Newcastle tätig. Er war auf Empfehlung von Wilhelm (William) Siemens dorthin gekommen. Siemens Brothers in London, die Schwesterfirma von Siemens & Halske in

Berlin, bauten bei Mitchel den Kabeldampfer ‚Faraday‘.“ – Auf eindrucksvolle Weise offenbart diese Stellungnahme die Großherzigkeit, auch die Gelassenheit Georgs; dieser ist erfahren genug, um seinem Sohn freien Entfaltungsspielraum zu lassen, ihn nicht zu bevormunden oder zu drängen. In einem an Hermann am 9. Mai 1874 gerichteten Brief bestätigt sich noch einmal die souveräne Haltung Georgs:

.....
„HEITMANN ist bekanntlich nur mit Bauten von hölzernen Schiffen vertraut; wenn ich ihn recht verstand, weigerte er sich auch [auf] Tischbeins⁵⁹ früheren Vorschlag d. Oberleitung d. Bauten eiserner Schiffe zu übernehmen, einzugehen [...]. Ob Vereinigung von hölzernen u eisernen Schiffsbauten an sich, passende Unternehmung ist, wage ich nicht zu beurtheilen, daß Heitm[ann] bey letzteren seither nicht sich beteiligte, daß er auch mit Maschinen u dahin Gehörendem fremd ist, macht ihn bey einer Maschinenbauanlage, die Eisenbauten sich als Hauptsache vorplant, natürlich nur beziehungsweise Berücksichtigung werth; seine Persönlichkeit und praktische Erfahrung als Disponent sind nicht gering zu schätzen bey Geschäfts Gemeinschaft; er erwähnte beyläufig die Praxis mache sich von selbst bey gehöriger Ausbildung. [...]

.....
DASS eiserne Maschinen u Schiffsbau Unternehmungen in unserer Gegend zeitgemäß u Gewinn versprechend sind, darüber ist schwerlich eine Meinungs Verschiedenheit. Eine neue Anlage bietet aber viele Schwierigkeiten im Vergleich mit d. Fortführung eines schon begründeten Geschäfts, das Lehrgeld kostet; kann man als Verwalter einer Fabrik auf fremde Kosten Erfahrung u Lehrgeld sammeln, dann ists

anders als wenn solche Vorkenntniß fehlt [...].

VORLÄUFIG ists nicht übel durch Heitmann angeregt zu seyn die Rücksichten u Fragen, die mit deiner Selbständigkeit zusammen fallen in Bedenk zu nehmen; so gelangt man allmählig zu größerer Ansicht u Verständigung; man muß auch d. Umstände walten lassen u ihnen u der Zeit Wirken nicht voreilig vorgeifen; zunächst ist dir zu wünschen, daß England dir die Freude u wünschenswerthen Verhältnisse zur Ausbildung bieten möge. [...]"

WICHTIG ist dieser Brief vor allem mit dem Hinweis, dass Hermann Blohm „Eisenbauten sich als Hauptsache vorplant“. Schon mit dem Maschinenbau-Studium muss für ihn klar das Wissen und die Entscheidung verbunden gewesen sein, die eigenen Energien in allererster Linie auf den zukunfts-trächtigen „eisernen“ Schiffbau zu konzentrieren. Georg Blohm äußerte sich aber zu diesen Aussichten und Möglichkeiten stets abwartend und behutsam, er „gab zu bedenken“ als einer, der sich seiner begrenzten Kompetenz im Schiffbau bewusst war.

WAS anschließend folgte, wird von Rudolf Blohm bündig zusammengefasst:⁶⁰ „Hermann Blohm hielt es noch nicht [für] an der Zeit, die weitere Ausbildung in England abzubrechen. 1875 ging er in das Konstruktionsbüro der Werft von Löbnitz-Coulborne in Renfrew, die hauptsächlich Bagger baute. Im Frühjahr 1876 kehrte er nach Lübeck zurück.

DORT nahm er gleich Verhandlungen mit der Lübecker Maschinenbau-Gesellschaft zur Gründung eines eigenen Schiffbau-Un-

ternehmens auf. Die L. M. G. war die Nachfolgerin von Kollmann & Schetelig, bei denen Hermann Blohm 1866–1868 seine Lehrzeit durchgemacht hatte und gehörte damals nach der Gründerzeit zum Konzern des Barons L. von Erlanger in Wien.“ In langwierigen Verhandlungen, die Rudolf Blohm nach diesen einleitenden Erklärungen im Detail beschreibt, kam man nicht zu einer Einigung. Der L. M. G., so Rudolf, „ging es nicht gut“. Erlanger wollte kein weiteres Geld in diese Firma investieren. Als Gelände für eine Werft nahm die L. M. G., die um ihre Konsolidierung bemüht war, ein 25.000 Quadratmeter umfassendes Areal an der Trave, die „Ehmke'sche Wiese“, in Aussicht. Hier ließ Hermann Blohm Mitte Juni 1876 Bohrungen durchführen.

EIN anschließend vorgelegter Vertragsentwurf Hermann Blohms wurde abgelehnt, und der Gegenvorschlag, den danach die Vertreter der L. M. G. präsentierten, fand nicht die Billigung Hermanns. Ein zweiter, Anfang August 1876 gemachter Vorschlag von ihm, der u. a. eine Pachtung des ins Auge gefassten Werftgeländes für 25 Jahre vorsah, wurde wiederum abgelehnt. „Pacht auf 25 Jahre wird als unannehmbar bezeichnet.“ Der Aufsichtsrat der L. M. G. war der Auffassung, mit einer Verpachtung des Geländes „als Holzlagerplatz sei eine höhere Pacht als die gebotene zu erzielen“. Damit fanden die Verhandlungen ihren Abschluss; das Ablehnungsschreiben beantwortete Hermann Blohm nicht mehr.

IM Sommer 1876 hatte er auch Verhandlungen in Hamburg aufgenommen, wo ihm für die Pachtung eines Werftareals günstigere Bedingungen angeboten wurden. Die Verhandlungen zogen sich in die Länge, began-

nen aber Anfang 1877 einen günstigen Verlauf zu nehmen, so dass Hermann auf einen erneuten Vorstoß der L. M. G. hinhaltend reagierte. Zur weiteren Entwicklung kann wiederum die Beschreibung Rudolf Blohms zitiert werden:

„Im Familienkreise wurde später erzählt, die Werftgründung in Lübeck sei an mangelndem Entgegenkommen der Lübecker Behörden gescheitert, die eine weitere Werft dort für überflüssig hielten. Aus den erhaltenen Akten ist das nicht zu belegen.⁶¹

IN Hamburg hatte Hermann Blohm zunächst über einen Platz auf dem rechten Elbufer direkt unterhalb von Wittenbergen verhandelt. Das Gelände hatte ca 200 m Wasserfront und sollte 100 m tief sein. Es bot aber keine Erweiterungsmöglichkeit, da es unter dem hohen Rissener Ufer lag und bei der vorgesehenen Tiefe schon in das hohe Ufer einschnitt.

AM 1. September 1876 richtete Hermann Blohm an den Finanzdeputierten Senator Kaemmerer⁶² einen Antrag auf Pachtung eines Platzes auf Kuhwärder westlich des Schanzengrabens auf 25 Jahre. Der Platz sollte 130 m Elbfront haben und zwischen der Elbe und einem parallel zu dieser verlaufenden Wege und Gewässer 100 m tief sein. Er bittet, die Böschungen des Schanzengrabens und des Gewässers mit Vorsetzen⁶³ versehen und die notwendige Vertiefung des Wassers an der Elbefront und im Schanzengraben auf Staatskosten vornehmen zu lassen. Er hofft auf nicht zu schwere Pachtbedingungen.

DIE Hamburger Pläne verdichten sich nun immer mehr. In diese Zeit fiel die Fühlung-

nahme mit Ernst Voss, sodass die weitere Projektierung schon gemeinsam besprochen und geplant wurde.

AM 10. Oktober 1876 richtete Georg Blohm ein Einführungsschreiben an Bürgermeister Dr. Petersen mit der Bitte, seinen Sohn Hermann zu empfangen und ihm bei seinen Plänen zweckfördernde Anleitung zu geben.⁶⁴ – Der Antrag auf Pachtung vom 1. September 1876 wurde zunächst nicht genehmigt, woraufhin Hermann Blohm die Überlassung eines Geländes am Reiherstieg beantragte – eine Option, die wegen verschiedener Widrigkeiten Mitte Dezember nicht mehr weiterverfolgt wurde. Es blieb dabei, dass der Kuhwärder-Platz als der „unvergleichlich zukunftsreichste“, wie Rudolf Blohm schreibt, am ehesten für eine Werftgründung geeignet war. Zur Schlussphase der langwierigen Auseinandersetzungen sei nochmals der Ebengenannte zitiert:

„DIE Vertragsverhandlungen ziehen sich noch 2 Monate hin, aber schon seit Februar 1877 richtet Hermann Blohm Anfragen auf Werkzeugmaschinen an englische und deutsche Firmen [...].

AM 3. März 1877 teilt die Finanzdeputation mit, dass der Landherr den Vertrag genehmigt habe und dieser jetzt an den Senat gehe. Der Senat ratifiziert ihn am 14. März, und am 17. März wird der auf 25 Jahre bemessene Vertrag unterzeichnet. Am 20. März wird der Platz abgesteckt und Hermann Blohm schreibt nach England, dass er dorthin kommen werde, um Maschinen zu kaufen, sobald er sich frei machen könne.

AM 5. April 1877 wird der erste Spatenstich getan“ – ein Tag, der in der Geschichte der

Blohm & Voss-Werft als Gründungsdatum gilt. Hans Jürgen Witthöft, Chronist der opulenten Werftgeschichte „Tradition und Fortschritt. 125 Jahre Blohm + Voss“, erklärt dazu, dass unter diesem Datum im „Hamburgischen Correspondent“ über alles mögliche berichtet wird, nur „Hinweise darauf,

dass am heutigen Tage auf der Elbinsel Kuhwärder mit dem Bau einer neuen Werft, genauer gesagt der Schiffswerft und Maschinenfabrik Blohm & Voss, begonnen wird, sucht man in dem renommierten Blatt vergebens.“⁶⁵

55 Vgl. dazu etwa Bieber, *Arbeitskämpfe*, S. 98f.

56 Prager, *Blohm + Voss*, S. 10f.

57 Zu Georg Heinrich Wappäus siehe Vogt, *Beitrag*, S. 33, 287.

58 Ebd., S. 144f. – In einem „Auszug aus dem Geburts- und Tauf-Register der evangelisch-lutherischen Kirche zu St. Jacobi in Lübeck“ erscheint unter dem Datum des 14. Augusts 1848, dem Taufdatum Adolph Hermann Blohms, als Gevatter neben drei weiteren Gevattern Adolph Wappäus in Bolivar (Venezuela). (Privatarchiv Werner Blohm).

59 Zu der Firma von Tischbein, Rostock, vgl. oben S. 26.

60 Privatarchiv Werner Blohm.

61 Vgl. Prager, *Blohm + Voss*, S. 15.

62 Wilhelm Heinrich Kaemmerer (1820–1905) war von 1868 bis 1876 Mitglied der Hamburgischen Finanz-Deputation, von der Bürgerschaft gewählt am 2. Dezember 1868, deren Mitglied er bis 1898 blieb. Er war nicht Senator. Siehe *Deutsches Geschlechterbuch* 27, S. 69f.; *Hamburgischer Staats-Kalender* 1876, S. 44.

63 Uferbefestigung, Spundwände aus Holz oder Stein, „Bollwerk am Wasser, an Fleeten, Häfen“. (Hennig; Meier, *Wörterbuch*, Sp. 595f.; Prager, *Blohm + Voss*, S. 13).

64 Privatarchiv Werner Blohm. – Carl Friedrich Petersen (1809–1892) war am 1. Januar 1876 Bürgermeister von Hamburg geworden. Siehe Wohlwill, *Bürgermeister*, S. 107f.

65 Witthöft, *Tradition*, S. 4.

ERNST VOSS

IN einem der letzten vorangegangenen Absätze war zum ersten Mal der Name Ernst Voss aufgetaucht. Die Biografie dieses Mannes, den man als „kongenialen Partner“,⁶⁶ als eine gleichrangige, wenn auch ganz anders geartete Persönlichkeit unmittelbar neben Hermann Blohm stellen muss, blieb bisher unberücksichtigt, weil es in dieser Darstellung, das sei noch einmal betont, zuallererst um die Lebensgeschichte des Werftgründers Blohm, nicht aber um eine Geschichte der Werft Blohm & Voss geht. Da andererseits die Biografie Hermann Blohms unvollständig bliebe und geradezu eine Verzerrung erführe, wenn nicht auch Ernst Voss gewürdigt wird, soll auf ihn näher eingegangen werden.

IM Unterschied zu Hermann Blohm hat Ernst Voss ausführliche „Erinnerungen aus meinem Leben“ hinterlassen, im Jahr 1924 herausgegeben von Georg Asmussen, „vormals Oberingenieur der Schiffswerft und Maschinenfabrik Blohm & Voß“.⁶⁷ In den Erinnerungen liefert Voss eine Beschreibung der ersten Jahrzehnte seines Lebens, bis zum Beginn seiner Zusammenarbeit mit Hermann Blohm, d. h. bis zur Gründung der Werft. Danach übernimmt der Herausgeber in der Darstellung die Regie, ein wenig eigenmächtig und womöglich bevormundend, zumal er im zweiten Teil des Buchs

fast nur noch die Entwicklung der Werft, aber nicht mehr das Leben von Ernst Voss schildert. Es sieht fast so aus, als sei Asmussen mit den Beschreibungen von Voss nicht immer einverstanden gewesen, etwa in der Beurteilung Englands, das von Voss ohne Vorbehalte im Schiffbau als führend anerkannt wurde. Asmussen schreibt und veröffentlicht die Voss-Biografie nach dem verlorenen Ersten Weltkrieg; eine verhaltene Aversion gegen England und gewisse nationalistische Untertöne sind nicht zu verkennen.

.....
 MAN erfährt also aus den „Erinnerungen“ vor allem detailliert, welchen Werdegang Ernst Voss genommen hatte, bis er Hermann Blohm traf. Die Abfolge der einzelnen Stationen, an denen er lernte und arbeitete, wird im vierten Band des Personenlexikons „Hamburgische Biografie“ von Sibylle Küttner sorgfältig referiert,⁶⁸ sie braucht hier nicht Punkt für Punkt wiederholt zu werden. Stattdessen seien zunächst die ersten Sätze der „Erinnerungen“ von Ernst Voss zitiert: „Ich wurde im Jahre 1842, am 12. Januar, im Dorfe Fockbeck bei Rendsburg geboren. Meine Eltern hatten sich 1828 verheiratet; mein Vater, der von Beruf Hufschmied war, hatte im gleichen Jahre in Fockbeck eine Schmiede mit etwas Ackerland angekauft. Er stammte aus dem



Ernst Voss (1842–1920)

Holsteinischen, aus früher wohlhabender Familie des großbäuerlichen Grundbesitzes. Doch Ende des 18. und Anfang des 19. Jahrhunderts ging durch die allgemein schlechten Zeiten und die traurigen politischen Verhältnisse der Wohlstand der Familie zurück, so daß eben mein Vater zum Handwerk griff und Hufschmied wurde.“

.....
DIE Mutter, die aus einer Kaufmannsfamilie in Rendsburg stammte, erwies sich als ebenso tüchtig, geschickt und sparsam wie der Vater, so dass die Familie bald nicht bloß in Fockbeck, sondern auch in Rendsburg „einen guten Namen erworben hatte.“ Über seinen Vater schreibt Ernst, der neben fünf Geschwistern aufwuchs, er war „im allgemeinen ernst in seinem Wesen, aber nicht unfreundlich, jedoch streng gegen sich und die Seinen. Die Mutter war mehr heiteren Gemüts, wenn auch in ihrer Art wohl streng, aber voll Freundlichkeit und Güte.“ Von sich selbst erklärt er, „[w]enn ich auch gesund war, so war ich als Kind doch sehr zart. Das scheint auch die Ursache gewesen zu sein, warum ich erst mit acht Jahren in die Schule geschickt wurde: In die Dorfschule mit einer einzigen Klasse von 150 bis 160 Kindern, Knaben und Mädchen, und mit einem einzigen Lehrer!“⁶⁹

.....
Da Ernst schon vor dem Schuleintritt Unterricht von seiner Mutter erhalten hatte, weil außerdem einige Jahre später ein zweiter Klassenraum eingerichtet wurde mit einem „Unterlehrer“, der in einer von ihm geleiteten Abendzeichenschule das Zeichentalent von Ernst erkannte und förderte, kam letzterer gut voran. Zu Hause musste er viel in der Schmiede mithelfen und gewann damit früh auch Erfahrung im praktischen Arbeiten. Nach „leider nur einjährigem Be-

such“ der sogenannten Rektorschule in Rendsburg fand die Schulausbildung 1857 einen frühzeitigen Abschluss.

.....
AM 19. April 1857 kam Ernst Voss „in die Lehre auf die Carlshütte des Herrn Hartwig Holler bei Rendsburg, um den Maschinenbau zu erlernen.“ In der Carlshütte wurde von morgens 6 Uhr bis abends 7 Uhr gearbeitet, und da der Fußmarsch von Fockbeck bis zur Carlshütte eine Stunde dauerte, war Ernst im Sommer – im Winter bei etwas kürzerer Arbeitszeit – täglich 15 bzw. 14 Stunden unterwegs. Nur mit einem gelegentlichen Ausrufezeichen deutet der Autobiograf an, dass er sich der Entbehrungen und Härten seiner Ausbildung wohl bewusst ist. Zusätzlich zur Arbeit bei Holler nahm er – mit Zustimmung seines Vaters, der das Schulgeld zahlte – seit dem Herbst 1858 an fünf Abenden in der Woche und am Sonntagvormittag privaten Unterricht bei einem Ingenieur namens William Pape, wo er sich hauptsächlich in den Fächern Mathematik, englische Sprache, Stenographie und Linearzeichnen weiterbildete. Geradezu von Anfang an zeigte Ernst einen unbändigen Willen und einen hohen Ehrgeiz, auf dem einmal eingeschlagenen Weg zielstrebig und möglichst immer mit besten Ergebnissen voranzukommen. Seine Leistungen benennt er klar, ohne sich mit ihnen zu brüsten. „Die Liebe zu meinem Beruf war aber so groß, daß alle anderen Interessen und die Schwierigkeiten zurücktreten mußten.“⁷⁰

.....
ACHTZEHN Jahre alt geworden, baute er nach eigenen Zeichnungen in der Werkstatt seines Vaters selbständig eine kleine Dampfmaschine. Das Schauspiel ihres einwandfreien Funktionierens machte von sich reden, „ich war“, so Ernst, „ein kleiner Viel-

genannter in Fockbeck und den umliegenden Dörfern.“ Danach baute er zwei unterschiedliche Turbinen, alles „in genauer und sauberer Maschinenbau-Arbeit ausgeführt.“ – Am 19. April 1862 waren die fünf Lehrjahre beendet.

.....
BALD danach arbeitete er einige Monate in zwei Maschinenfabriken, zunächst in Altona-Ottensen, dann in Billwerder. Mit Erlaubnis seines Vaters besuchte er anschließend „die Königl. Preuß. Provinzial-Kunst- und Gewerbeschule in Erfurt“, die er erfolgreich abschloss. Nächste Etappe war die Schweiz: „Anfang Oktober 1863 trat ich meine Reise nach Zürich an, um das dortige Polytechnikum (damals wohl das berühmteste Polytechnikum mit den hervorragendsten deutschen Professoren) zu besuchen und mich zum Maschinenbau-Ingenieur auszubilden.“⁷¹ (Am selben Polytechnikum studierte sechs Jahre später, von 1869 bis 1871, auch Hermann Blohm). Ernst Voss, der sich „mit Lust und Liebe auf das Studium der Ingenieurwissenschaften“ warf, blieb ununterbrochen, selbst während der Semesterferien, in Zürich. Um nicht zu „verochsen“, besuchte er Vorlesungen zur Geschichte, Kunst und Literatur. Im Sommer 1866, nach glänzend bestandenem Diplomexamen, fuhr er zu einem Studienfreund namens Wilhelm Kalkmann nach Hamburg, wo er dessen Schwester Caroline (Lina) kennenlernte. Bevor er sie Ende November 1871 heiratete,⁷² ging er für mehrere Jahre nach England, wo er in verschiedenen Firmen arbeitete, seine Kenntnisse im Maschinenbau fortlaufend erweiterte und vor allem im Schiffsmaschinenbau vertiefte.

.....
DIE Zeiten in England könnten wiederum sehr ins Einzelne gehend beschrieben wer-

den, doch wird hier im Wissen um bereits veröffentlichte Darstellungen darauf verzichtet.⁷³ Zusammen mit seinem Freund Wilhelm Kalkmann wollte Ernst Voss eine Werft in Hamburg gründen, doch der Plan war nicht zu verwirklichen, da Kalkmann im Krieg von 1870/71 zu Tode kam.⁷⁴ Auch im Blick auf seine Frau Caroline traf Voss ein schweres Los; nach der Geburt eines zweiten Kindes starb sie am 10. Dezember 1874.⁷⁵ Voss äußert sich nur sparsam dazu, aber gerade in der Sparsamkeit offenbart sich ein Schmerz, den er nie ganz verwunden hat. Elf Jahre lang blieb er Witwer, dann heiratete er Alwine Günter, von der er im Jahre 1911 schreibt, auch sie habe ihn „sehr glücklich gemacht“.⁷⁶

.....
AM 1. August 1870 konnte er, vom Militärdienst freigestellt,⁷⁷ eine Stelle als Assistent und technischer Direktor bei der Amsterdamer Dampfschiffsgesellschaft „Niederland“ antreten. Hier hatte er den Bau von Schiffen zu beaufsichtigen, die bei der Firma Elder & Co. in Glasgow bestellt waren – einer Firma, zu der er beste Beziehungen hatte.⁷⁸ Voss hielt es jedoch nicht in Holland oder England; im Herbst 1872 wurde er in Hamburg von der neu gegründeten Adler-Linie als Oberingenieur eingestellt; das Jahresgehalt wurde für 1873 auf 10 000 Mark festgesetzt, „ein schönes Gehalt [...] namentlich für einen jungen Mann im eben vollendeten 31. Lebensjahre.“⁷⁹

.....
MIT der Übernahme der Adler-Linie durch die Hamburg-Amerika-Linie (Hapag) verlor Voss Ende September 1874 seine Stellung. In Hamburg wurde ihm im Geschäftshaus seines Schwiegervaters Kalkmann, der kurz vorher gestorben war, in der Kleinen Reichenstraße ein Kontor zur Verfügung ge-

stellt. Seinem guten Ruf verdankte er es, dass ihn die Seeschiff-Versicherungsgesellschaft des Englischen Lloyd zum Maschinen-Surveyor (Beaufsichtiger) für sämtliche deutschen Häfen ernannte. Außerdem wurde er von der Hamburger Handelskammer zum beedigten Schiffsbesichtiger ernannt.⁸⁰ – Was dann folgte, muss aus den „Lebenserinnerungen“ von Ernst Voss in vollem Wortlaut zitiert werden:

„EIN Jahr später, im Herbst 1876, besuchte mich in meinem Kontor ein Ingenieur, Herr Hermann Blohm, der aus Glasgow kam und

mir einen Gruß von einem meiner dortigen Freunde überbrachte. Er gefiel mir gut, und da das Gefallen auf Gegenseitigkeit beruht haben muß, so besuchte er mich von Zeit zu Zeit auf meinem Kontor. Wir unterhielten uns dann auch wohl über Schiff- und Schiffsmaschinenbau und allgemein technische Fragen; dabei bemerkte er eines Tages, daß er Lust hätte eine Werft anzulegen und fragte mich, ob ich wohl Neigung hätte, mich daran zu beteiligen...

BALD besiegelte ein Händedruck unseren Bund.“⁸¹

66 Küttner, Voss, S. 361.

67 Asmussen, Voß, Titelblatt und S. 7 ff. Zur Biografie von Asmussen siehe Prager, Blohm + Voss, S. 54 f.

68 Küttner, Voss. Vgl. auch Prager, Blohm + Voss, S. 16 f.; Lehmann, 100 Jahre – Biografien, S. 51 f.

69 Asmussen, Voß, S. 7 ff.

70 Ebd., S. 17 f. Zu diesem und dem vorangegangenen Absatz: Ebd., S. 9–17.

71 Ebd., S. 27; vorangegangenes ebd. S. 18 ff.

72 Ebd., S. 29, 58.

73 Ausführliches dazu ebd., S. 33–50. Vgl. Küttner, Voss, S. 362.

74 Asmussen, Voß, S. 50, 52.

75 Ebd., S. 47, 104.

76 Ebd., S. 104.

77 Dazu Näheres ebd., S. 30 f.

78 Ebd., S. 51, 53.

79 Ebd., S. 59 f.

80 Ebd., S. 65 f.

81 Ebd., S. 66.

SCHWIERIGE ANFANGSJAHRE AUF DER WERFT

MIT Ernst Voss hatte Hermann Blohm, wie sich bald immer deutlicher herausstellte, einen exzellenten, vor allem bei der Lösung technischer Probleme und der Entwicklung technischer Neuerungen hervorragend versierten Partner gefunden. Beide machten sich mit vollem Einsatz daran, auf dem von der Stadt gepachteten Gelände eine Werft zu errichten. – Nachfolgend soll, wie bereits in der Einleitung angedeutet, des Öfteren aus der Jubiläumsschrift „Blohm & Voß Hamburg 1877–1927“ zitiert werden, deren nicht genannter Verfasser Rudolph Rosenstiel ist. Was diesen selbst und seine Bedeutung für die Werft angeht, folgen mit Rücksicht auf die Chronologie nähere Erklärungen erst an späterer Stelle. Zunächst charakterisiert Rosenstiel die Werftgründer:

„BEIDE, als Ingenieure ausgebildet, ergänzten sich durch ihre verschiedenartige Veranlagung: Bei Hermann Blohm vereinten sich sicheres Gefühl für richtige und erstrebenswerte Ziele, zähe Energie und eiserner Wille mit vom väterlichen Hause überliefertem Unternehmungsgeist; ihm standen durch seinen Vater und seine Familie die notwendigen Mittel für die Gründung einer Werft unter günstigen Bedingungen zur Verfügung.

ERNST VOß, theoretisch und praktisch erfahren, mit hervorragenden Kenntnissen

auf dem Gebiete der Materialkunde und des Maschinenbaues, war durch seine vorhergehende Tätigkeit auf englischen Werften und Maschinenfabriken und in der Reederei mit den Anforderungen der Schifffahrt vertraut.“⁸² – Was auf Veranlassung der beiden Initiatoren im Einzelnen ins Werk gesetzt wurde, zählt Georg Asmussen auf:

„Im Frühjahr 1877 wurde der Bau der Werft begonnen. Sie umfaßte: Ein Kesselhaus, eine Maschinenfabrik, Kesselschmiede, Schmiede, den Schiffbauschuppen mit Winkelschmiede, eine Zimmerei, Tischlerei, Schlosserei mit Kupferschmiede und Malerei. Am Eingang der Werft lag das Kontorgebäude mit Arbeiterkontrolle, kaufmännischem Kontor und technischem Büro für Schiff- und Maschinenbau. Am 12. Januar 1878 – dem Geburtstag von Ernst Voß – wurde die Dampfmaschine zum erstenmal in Betrieb gesetzt.“⁸³ – Ergänzend merkt Rosenstiel an: „Die Maschinen selbst wurden – eine deutsche Werkzeugmaschinenindustrie für Schiffbau gab es damals noch nicht – von einer in Liquidation getretenen Werft in England gekauft und zwar in einem Ausmaß und in Größen, die Zukunftsreserven in sich bargen.“⁸⁴

WELCHE umfangreichen Aufbau- und Erschließungsarbeiten erforderlich waren, um



Aus der Frühzeit der Werft

die Werft funktionsfähig zu machen, sei an zwei Beispielen verdeutlicht, wobei das erste Beispiel eher nur am Rande Bedeutung hat. In einer Mitteilung des Hamburger Senats an die Bürgerschaft vom 7. Mai 1877, in der es vor allem um die „Errichtung neuer Dampffährlinien zwischen der Stadt, dem Steinwärder und kleinen Grasbrook“, also um die Gewährleistung sicherer Verbindungen zur Elbüberquerung ging, hieß es außerdem: „Der Senat benutzt zugleich diese Gelegenheit um die Mitgenehmigung der Bürgerschaft zur Verwendung von M 2500 zu beantragen zur Pflasterung einer Straßenstrecke auf dem Kuhwärder, welche in der Richtung der Schulstraße längs des an H. Blohm vermieteten Staatsgrundes, um dieses zugänglich zu machen, erforderlich wird.“⁸⁵ Aus heutiger Perspektive ist es kaum noch vorstellbar, dass das Gebiet auf

der Südseite der Elbe, gegenüber der „Stadt“, vielfach aus teilweise sumpfigen Wiesen bestand, die überhaupt erst einmal zugänglich gemacht werden mussten.

.....
 EIN zweites Beispiel offenbart zugleich die Entschlossenheit und Unerschrockenheit Hermann Blohms, wenn es darum ging, sich gegen Widerstände durchzusetzen. Geschildert wird der Vorfall von Eduard Blohm (1870–1941)⁸⁶ in einer „unbekümmert schlichten, grundehrlichen Ausdrucksweise“,⁸⁷ wie sie für seine „Werfterinnerungen 1877–1939“ kennzeichnend ist: „Als die Werft eben im Entstehen war, war eines Morgens die Brücke über den Schanzengraben abgerissen; es sollte eine neue Brücke gebaut werden, aber die alte Brücke war weggenommen, ohne vorher Bescheid zu sagen. Nun standen die Arbeiter auf Stein-

wärder und konnten nicht auf die Werft kommen. Es war irgendeine Ungehörigkeit eines untergeordneten Beamten der Baubehörde. Herr Blohm geriet in Zorn, liess sich mit einem Boot über die Elbe setzen, nahm eine Droschke ins Rathaus. Er wollte den betreffenden Senator sprechen. Der wäre im Augenblick nicht zu sprechen, da er gerade in einer Sitzung des Senats weilte. Herr Blohm hat sich nicht abweisen lassen, ist direkt in die Senatssitzung gestürmt und hat dort einen Hohen Senat gewaltig aus dem Schlaf geweckt. Solche Unverschämtheit liess er sich nicht gefallen.“⁸⁸ –

.....
SOWOHL Rosenstiel als auch Asmussen – und alle späteren Werftgeschichtsschreiber – müssen jedoch feststellen, dass die mit Energie aufgebauten und bereitgestellten Anlagen nicht genutzt werden konnten. Asmussen schreibt: „Nach und nach wurde alles betriebsfähig; die Aufträge konnten kommen. Aber sie kamen nicht. Einmal war die Geschäftslage im allgemeinen nicht günstig, und dann hatten die Hamburger Reeder es auch nicht so eilig, ‚Versuchskarnickel‘ der neuen Werft zu spielen, zumal sie in England zur Zufriedenheit bedient wurden und ‚kein Risiko liefen‘, wenn sie bei den dortigen großen und angesehenen Werften [...] ihre Schiffe bestellten.“⁸⁹ Rosenstiel bestätigt diese Einschätzung, wobei er eine distanziertere Gesamtbeurteilung der Lage um 1877 liefert: „Im Schiffbau hatte Deutschland eine nennenswerte Bedeutung überhaupt nicht. Was an hochwertigen Schiffen, im Sinne jener Zeit, gebraucht wurde, kam aus England, und die Beziehungen der wenigen deutschen Reedereien zu englischen Werft- und Industriekreisen ließen es kaum möglich erscheinen, hierin Wandel zu schaffen.“⁹⁰

.....
MIT der vorläufigen Unmöglichkeit, einen Auftrag für die Werft zu gewinnen, ging die Einsicht einher, dass die Errichtung der Werft weitaus höhere Kosten verursachte als zunächst angenommen. Auch wenn die finanzielle Anfangsgrundlage der neuen Werft, wie Rudolf Blohm 1950 schreibt, gesichert schien, indem Georg Blohm seinem Sohn 500.000 Mark zur Verfügung gestellt hatte, zeigte sich bereits im Herbst 1877, dass das Anlage- und Betriebskapital „doch erheblich höher sein musste als veranschlagt.“ Als Hermann während eines Besuchs in Travemünde seinem Vater die Verhältnisse darlegte, gab dieser sein Einverständnis – „diktiert vom Wunsch des Gedeihens des Unternehmens“ –, dem Sohn weitere 300.000 bis 500.000 Mark zu übereignen, und zwar als Georg Blohm-Geldanlage. Am Ende wurden Hermann sogar 600.000 Mark gewährt, als Betriebskapital zur Anschaffung eines Docks und eventuell zum Bau eines Schiffes auf eigene Rechnung. Am 19. November 1877 schrieb Georg seinen Söhnen Georg (George) und Friedrich (Federico), er sei „nicht ohne Widerstreben zu der Erkenntnis gelangt, dass er nicht unterlassen könne, das Kuhwärder-Unternehmen mit einer namhaften Summe zu unterstützen.“

.....
IM Grunde seines Herzens musste der Vater fürchten, die hohen Beträge, die er Hermann überließ, zu verlieren. Rudolf Blohm verweist dabei auf eine Familienaneddote, und zwar auf die bereits erwähnte Bemerkung seines Vaters: Der Buchhalter und Vertraute J. M. C. Schlösser „äußerte sich zu Georg Blohm dahin: all das Geld können Sie in den Schornstein schreiben. Es wird nie etwas daraus. Und Georg Blohm selbst

meinte vorausschauend, wie es auch wohl mehr oder weniger eingetreten ist: das Geld geht in die Fundamente.“

.....
DIE Schwierigkeiten für die Werft waren mit den vermehrten Geldmitteln nicht behoben. Obwohl Hermann über zusätzliche hohe Geldsummen verfügte – der Erbanteil jedes Kindes von Georg Blohm betrug 1,1 Millionen Mark –, obwohl ihm also nach Auszahlung der Erbschaft 1,7 Millionen Mark zur Verfügung standen, reichte das Kapital nicht aus. Rudolf schreibt, sein Vater Hermann „machte von vornherein sein ganzes Vermögen zu Bargeld und steckte es in die Werft.“ Trotzdem entspannte sich die Lage nicht. Im Mai 1878 wurde mit dem Bau eines Seglers auf eigene Rechnung begonnen. Georg Blohm war am 6. März 1878 gestorben. Zuvor, im Januar 1878, hatte er seinem Buchhalter Schlösser aufgetragen, „die von ihm eigenhändig entworfenen Buchungsverfügungen vorzunehmen.“ – Der Betrag von 600.000 Mark, den Georg Blohm als Geldanlage gewährte, indem er ihn von den Erbteilen verschiedener seiner Kinder „abzweigte“, wurde von Hermann, wie er selbst am Schluss seines Rückblicks vom 23. November 1924 erklärt (s. o. S. 13), vollständig zurückgezahlt – und zwar, wie Rudolf Blohm vorrechnet, einschließlich aufgelaufener Zinsen in Höhe von 800.000 Mark; die Rückzahlungen erfolgten in den Jahren 1896 bis 1904.

.....
DIE Beschreibungen Rudolf Blohms zur Frühgeschichte der Werft offenbaren, welche enorm hohen Summen der Vater Hermann einsetzen, welch enormes Risiko er damit eingehen musste, um seine Ziele zu verwirklichen. Nach dem Tod des Vaters Georg war er elementar auf die Hilfe seiner

Geschwister und Schwager angewiesen, und es verwundert nicht, dass es dabei zu Spannungen kam. Am Ende, nach Überwindung verschiedener Widerstände, bewährte sich aber der Familienzusammenhalt. In Venzuela hatte sich die Firma G. H. & L. F. Blohm etabliert, ein Unternehmen der beiden ältesten Brüder Georg (George) Heinrich (1835–1909) und Ludwig Friedrich (Federico) (1837–1911). Hermanns Schwestern Helene (1841–?), Katharina (1845–1934) und Axelena (1847–1920) waren jeweils verheiratet mit Carl Karsten (1829–1884), Gottlieb Theodor Bruhns (1835–1894) und Karl Ludwig von Bar (1836–1913). Zwei der drei Schwäger Hermanns fochten zunächst das Testament ihres Schwiegervaters an, „was zu einer zeitweiligen Entfremdung führte.“ Im Juni 1878 waren sie jedoch mit der Testamentsregelung einverstanden. Ein weiterer Dissens ergab sich, als endlich, nach mehrmaliger Verschiebung, im Herbst 1880 auf der Werft der Bau eines Docks in Angriff genommen werden sollte. Dafür brauchte Hermann Blohm neuerlich erhebliche Geldbeträge. Seine beiden älteren Brüder George und Federico billigten den Dockbau, die Schwäger jedoch erhoben Einwände und waren nicht bereit, Hermann zu unterstützen. Erst ein in scharfem Ton gehaltener Brief Georges vom 17. Dezember 1880 führte zu einem Einlenken. Die zahlreichen Gründe, die George nannte, damit die Schwäger eine im Verhältnis letztlich kleine Summe bereitstellten, brauchen hier nicht angeführt zu werden. Der Brief beweist, dass George im Verein mit Federico „volles Vertrauen zu Hermann's und Voss' Tüchtigkeit“ hatte, dass die beiden älteren Brüder im Übrigen dem vorausschauenden Blick ihres Vaters vertrauten, der wusste, „dass eine Schiffswerft viel Geld erfordere und

dass ein Dock Bedingung für die Rentabilität der Werft sei.“⁹¹

ZUR klugen Voraussicht des Vaters gehörte die Erkenntnis, dass die Werft in Hamburg keine Kunden gewinnen würde, wenn sie sich allein auf den Neubau von Schiffen konzentrierte. Vielmehr musste das Unternehmen über Voraussetzungen, d. h. über ein Dock verfügen, in dem Schiffsreparaturen vorgenommen werden konnten. „Schiffbau- und Reparaturbetrieb“, so Hans Georg Prager, „gehören untrennbar zusammen. Diversifikation bedeutet mehr Krisenbeständigkeit und sichert eine Mindestbeschäftigung.“⁹² Wie Ernst Voß in seinen „Erinnerungen“ erklärt, wurde nach einem Entwurf von ihm im Lauf der Jahre 1880 und 1881 das Dock I „auf der Werft fertiggestellt und Neujahr 1882 mit dem schwer havarierten Dampfer ‚St. Pauli‘ eingeweiht.“ Unmittelbar im Anschluss daran fügt Voß hinzu:

„DIESER Schritt zum Bau der Docks ist von außerordentlicher Wichtigkeit gewesen, nicht nur für die Firma selbst, sondern auch für die Entwicklung des Hamburger Hafens, denn durch diese Schwimmdocks (es sind jetzt – 1911 – fünf Stück bis zu den größten Abmessungen bei der Firma vorhanden) wurde der Hamburgischen Schifffahrt die Gelegenheit zum schnellen Docken und Reparieren ihrer Schiffe gegeben, ohne welche promptes Expedieren und ein schneller, regelrechter und lohnender Reedereibetrieb nicht möglich ist. Aber auch für uns sind unsere Schwimmdocks von Segen gewesen, sie haben uns über flauere Zeiten durch Docken und Reparieren von Schiffen hinweggeholfen; sie haben es ermöglicht, auch in solchen schlechten Zeiten den Stamm der Arbeiterschaft zu halten, und sie haben auch

ihr Teil zum schließlichen finanziellen Erfolg der Firma beigetragen.“⁹³

WAS in diesem Resümee als Erfolgsbilanz erscheint, war mit Anstrengungen und Gefahren verbunden, über die Ernst Voss sich im Kontext seiner Zusammenfassung äußert: Die Entwurfszeichnung für den Bau des ersten Docks hatte er angefertigt, nachdem er im Frühjahr 1880 eine schwere Krankheit – „Kopfroste mit Gehirnaffektion“⁹⁴ – überstanden hatte. Hermann Blohm musste sich in dieser Zeit ernste Sorgen machen, dass sein Partner, auf den er keinesfalls verzichten konnte, womöglich einen dauerhaften Schaden davontragen würde.

HINZU kamen Komplikationen bei der Dockung des ersten Reparaturauftrags: Der schwer beschädigte Kohlendampfer „St. Pauli“ konnte nur langsam gehoben werden, da eingeschlossenes Wasser nicht abfloss. Vom Land aus gewann man den Eindruck, dass die Dockung misslang, woraufhin an der Börse das Gerücht aufkam, „das Dock von Blohm & Voß sei bei dem ersten Versuch zusammengebrochen. – Aber im Dock ging alles seinen guten Gang, obwohl die Erstlingsarbeit schwierig war. Man mußte Nieten der Außenhaut des Schiffes heraus schlagen, damit das Innenwasser herausfließen konnte, und dabei mußten die Arbeiter im Wasser stehen. Aber es wurde gemacht. Zoll um Zoll stieg das Schiff. Endlich konnte man unter dem Kiel durchgucken. Nun hatte man gewonnen.“⁹⁵

GEHT man noch einmal einen Schritt zurück ins Jahr 1878, so ergab sich für die Werft die „mehr als eigentümliche Situation, über einen funktionsfähigen Betrieb zu verfügen, mit vielen, teils mühsam ange-

worbenen Mitarbeitern, und keine Beschäftigung zu haben.“⁹⁶ Hermann Blohm und Ernst Voß traten die Flucht nach vorn an und bauten, wie angedeutet, auf eigene Rechnung ein erstes Schiff, den Segler „National“. In einer später angelegten langen Liste, die chronologisch den Bau aller auf der Werft Blohm & Voss entstandenen Schiffe verzeichnet, erhielt die Bark „National“ die Baunummer 1. Sie lief, da die Fertigstellung sich mehrfach verzögerte, erst am 7. September 1880 vom Stapel. Zwar konnte sie im Dezember 1880 an Martin Garlieb Amsinck⁹⁷ zum Preis von 240.000 Goldmark verkauft werden, doch wenn man die Herstellungskosten gegenrechnete, ergab sich für die Werft ein Minus von 53.000 Goldmark. Mit dem Verkauf an Amsinck wurde das Schiff auf den Namen „Flora“ umgetauft.⁹⁸ (Zehn Jahre später verließ die

Bark mit einer Ladung Steinkohle den Hafen Shields; sie war auf dem Weg „nach Valparaiso und ist seitdem verschollen.“)⁹⁹

Es könnte nun im Detail geschildert werden, welche zunächst kleinen Aufträge Hermann Blohm trotz aller Widerstände in den ersten Gründungsjahren hereinholen konnte, doch die Einzelheiten lassen sich in den Darstellungen Pragers und Witthöfts ausführlich nachlesen. Festzuhalten ist, dass die beiden Wertfgründer sich nicht entmutigen ließen. Ihre Anstrengungen zeigen auf ebenso eindrucksvolle wie exemplarische Weise, welche Entschlossenheit und Risikobereitschaft dazu gehörten, ein von Anfang an in großen Dimensionen geplantes Unternehmen aufzubauen und über massive Anfangsschwierigkeiten hinweg zum Florieren zu bringen.

82 (Rosenstiel), *Blohm & Voß*, S. 5.

83 *Asmussen, Voß*, S. 72.

84 (Rosenstiel), *Blohm & Voß*, S. 6. Ostersehle (Blohm, S. 41) bemerkt dazu: „Von zwei stillgelegten Betrieben im englischen Sunderland und in Berlin konnte ein Maschinenpark erworben werden“.

85 *Verhandlungen 1877*, S. 181.

86 *Deutsches Geschlechterbuch 205*, S. 116. Dazu Prager, *Blohm + Voss*, S. 73.

87 Otto Schmidt in „Die Geschichte des Ausbildungswesens von Blohm + Voss“ (entstanden nach 1959), S. 10 (StA Hbg., 362-6/18: Werftschule Blohm u. Voss).

88 *Ebd.*, 622-1/184, 2: Eduard Blohm, *Werfterinnerungen 1877–1939*, S. 20 f. Zitiert wird aus einem maschinenschriftlichen, 432 Seiten umfassenden Typoskript.

89 *Asmussen, Voß*, S. 72.

90 (Rosenstiel), *Blohm & Voß*, S. 3.

91 Zitate in diesem und mehreren vorangegangenen Absätzen aus: Rudolf Blohm, *Vorgeschichte der „Kuhwärderschiffswerft“* (Privatarchiv Werner Blohm).

92 *Prager, Blohm + Voss*, S. 26.

93 *Asmussen, Voß*, S. 79.

94 *Ebd.*, S. 78.

95 *Ebd.*, S. 79 f.

96 *Witthöft, Tradition*, S. 6.

97 Martin Garlieb Amsinck (1831–1905) war Kaufmann und Reeder. Im Jahr 1859 hatte er die Segelschiffsreederei „M. G. Amsinck“ gegründet. Siehe *Deutsches Geschlechterbuch 205*, S. 24.

98 *Prager, Blohm + Voss*, S. 22 f.

99 *Witthöft, Tradition*, S. 503.

HERMANN BLOHMS HEIRAT. SEINE FAMILIE

DER Bau-Nummern-Liste zufolge, die Auskunft gibt über die auf der Werft Blohm & Voss gebauten Schiffe, konnten im Jahr 1880 immerhin vier Frachtschiffe und ein Schlepper abgeliefert werden.¹⁰⁰ Die Schwierigkeiten, in der Aufbauphase der Werft Aufträge zu gewinnen, waren nicht überwunden, aber es zeichneten sich Fortschritte ab. Von der wirtschaftlichen Lage abgesehen, ergab sich Anfang des Jahres für Hermann Blohm eine entscheidende, lebensbestimmende Veränderung: Am 22. Januar 1880 heiratete er Emmi Alwine Westphal. Am 4. Februar 1858 in Hamburg geboren, war sie fast zehn Jahre jünger als Hermann. Über sie selbst kann leider gar nichts Näheres gesagt werden, aber die Familie, der sie entstammte, sei kurz gekennzeichnet, da zwei ihrer Brüder als Mitbegründer bzw. als Mitglieder des ersten Kuratoriums für die Hamburgische Wissenschaftliche Stiftung wichtig geworden sind.¹⁰¹

.....
DIE Familie Westphal gehörte und gehört seit langem zum gehobenen Hamburger Bürgertum, nicht wenige ihrer Vertreter haben sich, indem sie zahlreiche öffentliche Ämter bekleideten, im Blick auf das Wohl der Stadt verdient gemacht. Emmi Blohms Vater Carl Wilhelm Ludwig Westphal (Hauptvorname Wilhelm; 1824–1900), verheiratet mit Alwine Mathilde Schlüter

(1830–1910), war als Kaufmann Mitinhaber der Firma G. W. A. Westphal Sohn & Co. Welche stattliche Zahl öffentlicher Ämter und Funktionen er übernahm, kann im 210. Band des Deutschen Geschlechterbuchs nachgelesen werden.¹⁰² Von seinen sechs Kindern, drei Söhnen und drei Töchtern, tat sich insbesondere der älteste Sohn Otto Eduard Westphal (Hauptvorname Otto; 1853–1919) hervor, da er sich ebenso wie sein Vater engagiert für die öffentlichen Belange Hamburgs einsetzte. Als Kaufmann und Mitinhaber der eben genannten Familienfirma sowie der Firma Westphal, King & Ramsay Ltd. – mit weltweiten Niederlassungen – wurde er 1900 Senator der Freien und Hansestadt Hamburg. Anfang des 20. Jahrhunderts gehörte er auch zum Aufsichtsrat der Blohm & Voss-Werft.¹⁰³ – Ottos nächstjüngerer Bruder Eduard Wilhelm Westphal (Hauptvorname Eduard; 1856–1916) war als promovierter Jurist Rechtsanwalt in einer renommierten Sozietät. Wie sein älterer Bruder gehörte er zur Hamburgischen Bürgerschaft und war in weiteren Institutionen aktiv, allerdings nicht so ausgeprägt wie Otto.¹⁰⁴ Allein durch den Vater und zwei ihrer Brüder war Emmi Blohm in ein familiäres Netzwerk mit weitreichenden Verbindungen und Befugnissen eingebunden.

.....

10 Grand Rue
HOLLAND
SARREBOURG



N: 759
Zwei de 50 c # 12 empf.
d. 19 Janr. 1880
Frickmann

Kraftem zwischen dem unten
bezeichneten Adolph Hermann Blohm als
Bräutigam und Emmi Westphal als
Braut ein Eheverlöbniß geschlossen worden, und diese
Ehe förmlich vor dem Standesbeamten geschlossen
und durch gerichtliche Einsegnung gesiegt worden
soll, ist mit Genehmigung und im Mitwärtigsein
von der Braut Eltern desfalls folgende Überredung
in Bezug auf die eventuellen Eheverlöbniß
geschlossen worden.

§1.

Falls bei demselben Ableben des einen oder
Anderen der Verlobten Kinder aus dieser Ehe zum
Leben sein sollten, so verbleibt es, lediglich bei der
gebliebenen Ehefrau.

Vertrag zur Eheschließung von Hermann Blohm und Emmi Westphal (Seite 1)

ZUR Eheschließung Hermann Blohms hat sich ein Dokument erhalten, das aus heutiger Sicht ungewöhnlich und deshalb bemerkenswert sein mag, als ein mittlerweile 130 Jahre altes Zeitzeugnis. Das in sorgfältiger deutscher Schrift beschriebene gelblichweiße Papier im annähernden DIN-A4-Format besteht aus zwei vierseitigen Bögen, die gefaltet und am Rücken mit einer dünnen rotweißen Kordel zusammengehalten sind. Alle Seiten tragen oben den Prägestempel „Dr. Eduard Westphal, Rechtsanwalt, Hamburg“. Man kann also davon ausgehen, dass der „Vertrag“ – um einen solchen handelt es sich – in der Kanzlei von Emmis Bruder ausgefertigt worden ist. Ohne Überschrift heißt es in dem Vertrag:

„NACHDEM zwischen den mitunterzeichneten Adolph Hermann Blohm als Bräutigam und Emmi Alwine Westphal als Braut ein Eheverlöbniß geschlossen worden, und diese Ehe fördersamst vor dem Standesbeamten geschlossen und durch priesterliche Einsegnung geheiligt werden soll, ist mit Genehmigung und in Mitunterzeichnung der Braut Eltern desfalls folgende Eheberedung in Beziehung auf die eventuellen Successionsrechte geschlossen worden.

§ 1.

FALLS bei dereinstigem Ableben des Einen oder Anderen der Verlobten Kinder aus dieser Ehe am Leben sein sollten, so verbleibt es lediglich bei der gesetzlichen Erbfolge.

§ 2.

SOLLTE die Ehe dagegen eine unbeerbt geblieben sein, so hat zuerst der oder die Überlebende ein Trauerjahr dahin zu genießen, daß er oder sie während desselben die unbeschränkte Nutzung des ganzen ge-

meinschaftlichen Vermögens behält, ohne auch zu irgend einer Rechnungs-Ablage, Inventur oder Sicherheitsleistung gehalten zu sein.

§ 3.

SODANN nimmt der überlebende Theil vor aller Theilung das ganze Mobiliar, die in die Ehe gebrachte Aussteuer, die Spartöpfe, die gegenseitig gemachten Geschenke, Pretiosen, Kleidungsstücke und überhaupt Alles zum Voraus, was zur Einrichtung gehört.

§ 4.

RÜCKSICHTLICH des sonstigen gemeinschaftlichen Vermögens aber ist verabredet, daß dasselbe, wenn

I der jetzige Bräutigam der zuerst Versterbende sein sollte, nach Ablauf des Trauerjahres in zwei gleiche Theile getheilt werden soll. Den einen desselben behält die sodanige Wittwe zu ihrem alleinigen und ganz uneingeschränkten Eigenthum. Von dem anderen erhalten die nächsten Verwandten des Ehemannes eine Hälfte ausgekehrt, die andere Hälfte fällt quoad dominium¹⁰⁵ ebenfalls an dieselben und wird auf deren Namen sicher belegt; indessen hat daran die Wittwe den Nießbrauch und wird des Endes diesen Kapitalien eine Klausel, um sie bei solchem Nießbrauch zu sichern, beigelegt. Dieser Nießbrauch dauert bis zum Tode der Wittwe oder ihrer etwaigen Wiederverheirathung.

§ 5.

SÄMMLICHE Bestimmungen des § 4. hängen hinsichtlich der Zeit und Art ihrer Ausführung annoch ferner von den Stipulationen¹⁰⁶ des Gesellschafts-Vertrages ab, in welchem der jetzige Bräutigam zur Zeit seines Ablebens etwa stehen mag, und sollen

namentlich den durch einen solchen Vertrag begründeten Rechten seines oder seiner Gesellschafter nicht praejudiciren.

§ 6.

SOLLTE dagegen

II die jetzige Braut die zuerst Versterbende sein, so giebt der jetzige Bräutigam, alsdann Wittwer, an die nächsten Verwandten derselben nach abgelaufenem Trauerjahr die Hälfte desjenigen hier verstandenen Vermögens, welches etwa durch sie in die Ehe gekommen ist, heraus; bei seinem Tode oder bei seiner etwaigen Wiederverheirathung fällt die zweite Hälfte desselben Vermögens an jene Verwandten resp. an deren Erben. Jedoch ist er zu irgend einer Rechnungsablage, Inventur oder Sicherheitsleistung hinsichtlich dieser Hälfte nicht verbunden. Das übrige Vermögen bleibt ausschließlich dem Wittwer und fällt bei seinem Tode an seine rechten Erben.

§ 7.

BEIDE Verlobte behalten sich das Recht vor, diese Dispositionen durch letztwillige Verfügungen, soweit die Gesetze ihnen solches gestatten, zu verändern.

§ 8.

ZUR Genehmigung der sämtlichen vorstehenden Bestimmungen haben die Eltern der Braut diese Eheberedung mitunterzeichnet, und erklären namentlich auch den Vorbehalt des § 7. dahin anzuerkennen, daß sie aus Gegenwärtigem kein Widerspruchsrecht gegen irgend eine letztwillige, im Uebrigen rechtsgültige, gemeinschaftliche Disposition der künftigen Ehegatten besitzen oder in Anspruch nehmen können noch wollen; gesetzt auch es sollte eine solche Disposition ihnen nachtheiliger werden, als

die gegenwärtigen Bestimmungen.

DESSEN zur Urkunde haben sämtliche Vorgesagte diese in duplo ausgefertigte Acte unter Begebung aller dawider zu erdenkenden Einreden eigenhändig unterschrieben und besiegelt.

So geschehen Hamburg, den 20 Januar 1880.

Emmi Alwine Westphal
Adolph Hermann Blohm
CWL Westphal als Vater
A. M. Westphal geb. Schlüter.¹⁰⁷

ALLE Unterschriften sind mit einem roten Siegel versehen, dem jeweils von den Unterschreibenden die Initialen oder ein Wappen eingepreßt sind. – Der Verfasser dieser Biografie, der kein Jurist ist, gesteht, dass ihn die überaus sorgfältig formulierte Vereinbarung, in der es – zwei Tage vor der Hochzeit – ausschließlich um die Regelung von Möglichkeiten im Todesfall, von Eventualitäten in der Vermögensverteilung geht, barock und ein wenig kurios anmutet; studierte Juristen mögen das anders beurteilen. Ob und wie weit der Vertrag nach 1880 irgendwelche Auswirkungen gehabt hat, ist nicht festzustellen. Bei alledem verdient das Dokument eine besondere Würdigung, da es Zeugnis ablegt von einem allemal bedeutsamen lebensgeschichtlichen Ereignis.

ZUR Biografie von Emmi Blohm selbst ist so gut wie nichts überliefert. Immerhin gibt es die Ablichtung von einem „Auszug aus dem Taufregister der Kirche St. Petri in Hamburg vom Jahre 1858“, aus dem hervorgeht, dass sie am 21. März 1858 getauft wurde. Zusätzlich ist vermerkt, sie sei am 24. März 1874 konfirmiert worden. Während



Hermann Blohm (1848–1930) und Emmi Blohm, geb. Westphal (1858–1928)

also einerseits Quellen zur Charakterisierung ihrer Person weitgehend fehlen, sind andererseits Schriftstücke von ihrer Hand erhalten, die teils näheren, teils bruchstückhaften Aufschluss über ihren Ehemann, über eine Festvorbereitung in ihrem Haus und über die ersten sechzehn Lebensjahre ihres Sohnes Walther geben. Die erhaltenen Quellen lenken den Blick auf die Zeiten nach 1887, bis weit über die Schwelle des Jahres 1900 hinaus. Was sich nach 1880 auf der Werft ereignete, wird ausschnitthaft in späteren Kapiteln berichtet.



Wohnhaus an der Fontenay

.....
 ZUNÄCHST sei festgehalten, dass einer Heiratsurkunde¹⁰⁸ entnommen werden kann, wo Hermann und Emmi Blohm vor ihrer Heirat in Hamburg wohnten: Für Hermann ist die „Bernhardstraße 24“,¹⁰⁹ für Emmi Westphal „Cremon 32“ – eine Straße unweit der Katharinenkirche – angegeben.¹¹⁰ Das Hamburgische Adress-Buch von 1882 nennt unter dem Namen von Hermann Blohm die Adresse Deichstraße 34.¹¹¹ Für viele Jahre zog das jung verheiratete Ehepaar anschließend in ein schönes Haus an der Fontenay. Seit dem 1. April 1906 wohnten die Blohms im dem prächtigen, heute nicht mehr vorhandenen Haus Nr. 10 am Harvestehuder Weg.¹¹²

.....
 NACHFOLGEND soll etwas näher auf die Beschreibung Emmi Blohms zur Kindheit und frühen Jugend ihres Sohnes Walther eingegangen werden. Dem sei vorausgeschickt, dass am 2. September 1885 zunächst der – oben schon oft zitierte – Sohn Georg Wilhelm Rudolf zur Welt kam, nachdem eine Tochter bei ihrer Geburt am 5. Februar 1881 gestorben war. Rudolf und der am 25. Juli 1887 geborene Friedrich Walther sind ein Brüderpaar, dem später, was die Leitung

der Werft Blohm & Voss angeht, allergrößte Bedeutung zukam. Die beiden stehen nicht nur gleichrangig nebeneinander, sondern auch, um eine Generation verschoben, gleichrangig neben ihrem Vater. Es ist ein Dreiergespann – neben Ernst Voss –, das den Welt Ruf der Werft begründete. Was dabei die Überlieferung angeht, so ist zur Kindheit und Jugend Walthers und zu seiner gesamten Biografie¹¹³ reichliches Material vorhanden, während es zu Rudolf zwar biografische Abrisse, nicht aber ausführliche Beschreibungen gibt.¹¹⁴

.....
 HERMANN'S Enkel Werner Blohm berichtet in einem Gespräch vom 22. Juli 2010, es sei eine Forderung und ein Grundsatz seines Großvaters gewesen, dass in der Firma immer mit einem Partner zusammen gearbeitet werde. Diese – bereits erwähnte – Forderung ging zurück auf Hermanns Vater Georg, der auf St. Thomas und in Venezuela seine Firmen stets mit Teilhabern geleitet hatte (siehe S. 12). Auch in Hamburger Unternehmen war es üblich, einen Partner aufzunehmen, der nicht zur Familie gehörte und der oftmals mit einem geringeren Ka-

pitalanteil ausgestattet war. Dem Gebot des Vaters folgend, hatte Hermann sich Ernst Voss als Partner gewählt. Nachdem dieser aus der Firmenleitung ausgeschieden war, rückten Rudolf und Walther als Firmenchefs nach (siehe S. 96), wobei es nur für eine Übergangszeit zu einer Zusammenarbeit zwischen Hermann und seinen Söhnen kam.¹¹⁵

.....
WENN im Folgenden einige Ausschnitte aus einem Bericht zitiert werden, den Emmi Blohm in der Zeit von 1887 bis 1903 über die Entwicklung ihres Sohnes Walther verfasst hat, so rückt zwar zuerst die Biografie des letzteren in den Mittelpunkt, gleichzeitig und mittelbar wird aber auch der Alltag Emmis lebendig, und an einigen Stellen erfährt man zusätzlich etwas über Hermann. Dabei ist zu betonen, dass es sich – im Grunde ähnlich wie hinsichtlich der „Eheberedung“ – bei den Protokollen, die Emmi sorgsam handschriftlich in ein dunkelbraunes, lederartig eingebundenes Heft oder Büchlein im Format 20 x 13 cm eingetragen hat, um ein „sprechendes“, lebensnahes, alltagsgesättigtes Dokument handelt, das es eigentlich verdiente, in voller Länge wiedergegeben zu werden.

.....
DAS Heft umfaßt 48 unlinierte Seiten, wovon die Seiten 3 bis 40 ganzseitig beschrieben sind; auf S. 40 unten bricht der Text mitten im Satz ab. Die Sorgfalt und Fehlerfreiheit der Niederschrift – es gibt praktisch keine Durchstreichungen – legt es nahe, davon auszugehen, dass der Text jeweils zunächst ins Unreine geschrieben worden ist, vermutlich auf losen Zetteln, bevor er ins Heft übertragen wurde. – In der Mitte auf Seite 1 heißt es: „Friedrich Walther Blohm“. Auf derselben Seite unten rechts ist ver-

merkt: „geschrieben von seiner Mutter.“ Es folgt die erste Eintragung:

.....
„AM Montag, d. 25ten Juli 1887, morgens 12¼ Uhr, wurde unser lieber zweiter Sohn geboren; ein gesundes, an allen Gliedern normales Kind, das allerdings ziemlich klein war, und in der ersten Woche 3700 Gramm, fast 7½ Pfund, wog. 6mal am Tage nährte ich ihn selbst, und die 7te Mahlzeit, nachts, bekam er Flasche, ¼ Kontrollmilch, ¾ Wasser. – Er war von Anfang an sehr unruhig, schlief am Tage wenig, und schrie auch nachts viel; obgleich ich viel Nahrung hatte, nahm er sie nicht gern; mit großer Mühe war er nur zum Trinken zu bewegen, und nahm infolgedessen sehr langsam zu, wie die hinten in diesem Buche genau verzeichneten Gewichte auch ergeben. –

.....
AM 14. October 87 wurde er von Pastor Spörri auf die Namen Friedrich Walther getauft; Gevatter standen: Hermanns zweiter Bruder Federico Blohm, meine älteste Schwester Toni Traun, mein Bruder Eduard Westphal und seine Braut Susanne Kaemmerer.¹¹⁶ –

.....
NACHDEM ich alles Mögliche mit dem Jungen versucht hatte, um ihm Ruhe zu verschaffen, und ihm doch offenbar meine Milch nicht bekam, da er hohläugig, blaß und zart aussah, so nahm ich am 25. October eine Amme für ihn aus der Stader Gegend. Sie hatte gleich gute Nahrung, wenn auch nicht reichlich, und blieb seine Unruhe noch lange in ihm, besonders nachts; erst seitdem ich ihm abends eine ganze Flaschenmahlzeit gab, wurde es besser. Anna hatte dann genug für die andren fünf Mahlzeiten; er schlief nachts und gedieh dann zusehends. In die Flasche bekam er halb Grau-

penwelgen, halb Milch, allmähig mit der Milch steigend. Er ist sehr lebhaft und freundlich, und macht uns jetzt, im Dezember, schon große Freude. [...]“

.....
DAMIT sind die ersten beiden Seiten des Hefts vollständig wiedergegeben; auf Seite 5 oben beginnen Eintragungen zum Januar 1888. Auf Seite 13 unten taucht das Datum „10/6. 91.“ auf. Das bedeutet, die Berichte der Seiten 3 bis 13 wurden am 10. Juni 1891 zusammengefasst ins Heft geschrieben. Den Modus des Zusammenfassens mit jeweils genauer Datierung behält Emmi Blohm bis zum 20. August 1902 bei, wobei die allerletzten Notate, die bis in den Herbst 1903 reichen, kein abschließendes Datum aufweisen. – Nachfolgend sollen nur noch Passagen zitiert werden, in denen auch von Hermann Blohm die Rede ist.

.....
AM 17. Mai 1894 schreibt Emmi, auf den Herbst des Jahres 1893 zurückblickend, über Walther: „Im September war sein Husten fort. Ich nahm ihn am 14. mit Rudolf nach Cuxhaven, wo ihr Vater sich nach Amerika einschiffte; die ganze Tour, hin per Bahn, zurück per Cobra,¹¹⁷ machte ihnen großen Spaß. – Die Turnstunde v. Herrn Schultz, die er im November mit 5 andern Jungs anfang, mußte er bald wieder aufgeben, weil sie zu ermüdend für ihn war. – Im November meldete ich ihn in Dr Bieber's Realschule¹¹⁸ zu Ostern 1894 an. Den ganzen Winter über war er Gottlob gesund und frisch, führte im Januar bei Helene Traun's Polterabend sehr niedlich auf.¹¹⁹ – Er fing an Schlittschuh zu laufen und machte gute Fortschritte, leider gab es nur kurzen Frost.“

.....
IN einer nächsten Eintragung vom 31. März 1901 werden Ereignisse aus dem Jahr 1900

rekapituliert: „Pfingsten brachte ich mit den Kindern und ihrer neuen Erzieherin Noémi Coste in Horn zu.¹²⁰ Doch wurden die Festtage sehr getrübt durch schlechte Nachrichten über meinen Vater aus Ems. Nachher trat noch einmal ein Stillstand in seinem Leiden ein, so daß wir in den Sommerferien mit allen Kindern nach Bad Brückenau gehen konnten. Dort marschierte Walther stundenlang mit seinem Vater und Rudolf; einmal ging's auch nach Kissingen, wo wir uns sehr amüsirten; und dann waren sie einige Tage im Spessart. – Die Wald- und Bergluft tat Walther gut; im Sept. 2 Tage Travemünde; am 3/9. feierten wir Großmamas 70jährigen Geburtstag¹²¹ in Wellingsbüttel, wohin die Großeltern alle Kinder des Pestalozzistifts¹²² geladen hatten; das war ein herrliches Fest! Dann aber kamen trübe Wochen, bis am 26/9. mein Vater, unser geliebter Großvater Westphal die Augen für immer schloß.“

.....
VON größeren Reiseunternehmungen, die im Sommer 1902 stattfanden, berichtet Emmi Blohm am 20. August desselben Jahres: „Zum 10. Juli hatte Herr Woermann unsre Söhne eingeladen, mit ihm und 12 Jünglingen per ‚Eleonore Woermann‘, die von Blohm u. Voß erbaut ist, nach England zu fahren; sie blieben 2 Tage auf der isle of Wight, badeten, fuhren auf der coach und im canoe, und führten ein herrlich ungebundenes Leben. Zurück reisten sie per ‚Ernst Woermann‘, und unsre Söhne dann sofort weiter von Hamburg nach Luzern, wo sie uns trafen. Die Besteigung des Rigi und Pilatus machte Walther mit seinem Vater, bergauf per Bahn, bergab zu Fuß, oben leider ohne Aussicht; doch genoß er sehr die Fahrt über den Vierwaldstättersee, und das Bergelaufen, wobei er nur etwas wagehalsig

Am Montag, d. 25^{ten} Juli 1887, um
gegen 12 $\frac{1}{4}$ Uhr, wurde unser lieber
zweiter Sohn geboren, ein gesundes,
an allen Gliedern normaler Kind,
das allerdings ziemlich klein war,
mit im der ersten Woche 3700 Gramm
fast $7\frac{1}{2}$ lb, wog. Um 10 Uhr
nachts lag ich selbst, mit der
Krautzeit, nachts, bekam er Schlaf,
 $\frac{1}{4}$ Kontrollmilch, $\frac{3}{4}$ Wasser. - Er war
von Anfang an sehr unruhig, schlief
am Tage wenig, nachts aber
nachts viel; obgleich ich viele
Vorsorge machte, wurde er
jedoch nicht besser. mit
großem Mühe war
er mir zum Finken zu
bringen, mit rascher
infolgedessen
sehr langsam zu sein die
Finken in diesem
Dünkel genau
verzeihen
unter Gewichte
auf gegeben. -
Am 14. October 87 wurde er von
Herrn Spörri auf den Namen
Friedrich Walther getauft;

war. Von Brunnen fuhren wir per Wagen nach Amsteg, wo wir einige Tage blieben; Walther besuchte mit seinem Vater das Maderanertal, eine Fußtour von 7–8 Stunden, die er sehr genoß. – Danach fuhren wir nach Andermatt, verlebten Walther's Geburtstag auf dem Gotthardpaß, fuhren über die Furka nach dem Rhonegletscher (Gletscherhöhle), sahen die „junge Rhone“, fuhren über Maienwand und Grimsel durchs Haslital nach Meiringen. Dann gingen wir in 2 Tagen über Rosenlauri nach Grindelwald (Walther's Dauerlauf). Von dort per Bergbahnen nach Mürren, wo wir 9 Tage blieben, und die Söhne viel Schönes sahen in der ganzen Umgegend, bei fast immer gutem, sonnigem Wetter. Zurück reisten wir über Interlaken (Feuerwerk) und Zürich (Bad im See), wo die Söhne uns verließen.“¹²³

.....
ZUR Bedeutung des Reisens gerade auch für Hermann Blohm wird an späterer Stelle Näheres gesagt. Aufschlussreich ist zunächst insbesondere der vorangegangene Absatz,

weil er direkt zur Geschichte der Werft zurückführt. Nach dem Register der Bau-Nummern lief das Fracht- und Fahrgastschiff „Eleonore Woermann“, das eine Länge von 111,25 Metern hatte und 201 Passagiere aufnehmen konnte, am 23. März 1902 vom Stapel und wurde am 24. Juni desselben Jahres an die Woermann-Linie in Hamburg abgeliefert.¹²⁴ Es ist gut möglich, dass Rudolf und Walther mit ihrer Reise nach England die Jungfernfahrt der „Eleonore Woermann“ miterlebten. Was allerdings die Rückfahrt der beiden betrifft, so muss Emmi Blohm sich bei der Nennung des Schiffsnamens geirrt haben: eine „Ernst Woermann“ gab es nicht. Die Woermann-Linie mit den Reedern Adolph und später Eduard Woermann¹²⁵ zählte über Jahrzehnte zu den besten Kunden der Werft, sie ließ seit 1882 zahlreiche Schiffe mit dem Namen „Woermann“ und dazu wechselnden Vornamen bauen, so dass es leicht geschehen konnte, dass Emmi statt z. B. „Paul Woermann“ oder „Irma Woermann“ versehentlich „Ernst Woermann“ schrieb.

-
- 100 Prager, Blohm + Voss, S. 229; Witthöft, Tradition, S. 503.
- 101 Siehe Gerhardt, Begründer, S. 91 f.
- 102 Deutsches Geschlechterbuch 210, S. 515 f.
- 103 Näheres ebd., S. 521 f.
- 104 Siehe ebd., S. 563.
- 105 Zu Eigentum.
- 106 Mündlich rechtswirksame Vereinbarungen.
- 107 Privatarchiv Werner Blohm.
- 108 Es handelt sich um eine nachträglich beglaubigte Heiratsurkunde vom 12. April 1939, offensichtlich ausgestellt für den während der NS-Zeit erforderlichen Ahnenpass. (Privatarchiv Werner Blohm).
- 109 Gemeint ist die Bernhardstraße im Stadtteil St. Pauli. Siehe Hamburgisches Adress-Buch von 1879, S. 35. Daneben gab es eine Bernhardstraße in der Vorstadt von St. Georg; vgl. Gaedechens, Topographie, S. 223. – Die Hamburgischen Adress-Bücher (oder Hamburger Adressbücher) sind im Internet zu finden unter: <http://agora.sub.uni-hamburg.de/subhh-adress/digbib/start> (Stand: 7. 2. 2011).
- 110 Vgl. die Hamburgischen Adress-Bücher für 1878 (S. 369 f.) und 1879 (S. 400 f.): Das Haus Cremon 32 war Wohn- und Firmensitz der Westphals. Bis zu ihrer Heirat wohnte Emmi Westphal folglich bei ihren Familienangehörigen.
- 111 Hamburgisches Adress-Buch 1882, S. 33. Ein Jahr später – ebd. S. 34 – ist als Wohnort Fontenay 1 angegeben.
- 112 Im Hamburger Adressbuch von 1906 (S. II-58) ist als Wohnort für Hermann Blohm angegeben: „Fontenay 1, [...] n. d. 1. April Harvestehuderweg 10“.
- 113 Siehe Wiborg, Blohm. Eiber (Arbeiter, S. 267) merkt an, dass Wiborg in ihrer Biografie der Rolle Rudolf Blohms nicht gerecht wird.
- 114 Zur Biografie von Rudolf Blohm siehe Meyhoff, Blohm; ders. Blohm & Voss, passim. Ferner Prager, Blohm + Voss, S. 112, passim; Lehmann, 100 Jahre – Biografien, S. 53; Witthöft, Tradition, S. 127, passim.
- 115 Vgl. dazu die Konstellationen in der Geschäftsleitung etwa bei der Kaufmannsfamilie Vorwerk oder im Versicherungsunternehmen Mutzenbecher (Schröder, Vorwerk, besonders S. 4 f., 15 f.; ders., Mutzenbecher, S. 32 ff.).
- 116 Susanne Kaemmerer (1864–1931) war eine Nichte von Wilhelm Heinrich Kaemmerer (siehe Anm. 62) Siehe Deutsches Geschlechterbuch 27, S. 74 und 210, S. 516 f., 563.
- 117 Vermutlich handelt es sich um eine Kutsche des Modells Cobra.
- 118 Die Biebersche Realschule wurde 1869 an der Ecke Ernst-Merck-Straße/Kirchen-allee von Th. A. Bieber gegründet (Bertheau, Chronologie, S. 203).
- 119 Helene Mathilde Traun (1871–1956), Tochter von Antonie (Toni) Traun, geb. Westphal (1850–1924), heiratete am 12. Januar 1894 Hermann Karl Ernst Ebert. (Deutsches Geschlechterbuch 210, S. 516 f.)
- 120 Die Erzieherin, so Werner Blohm in einem Gespräch vom 17. Dezember 2010, war vermutlich eine Französin. Sein Vater Walther Blohm sprach als Kind während einiger Jahre besser französisch als deutsch.
- 121 Alwina Mathilde Westphal, geb. Schlüter (= Emmi Blohms Mutter) lebte vom 3. September 1830 bis 11. April 1910 (ebd., S. 516).
- 122 Die soziale und gemeinnützige Einrichtung der Pestalozzi-Stiftung wurde 1847 in Hamburg gegründet. Über hundert Jahre lang betrieb sie ein Kinderheim. Vgl. Pestalozzi-Stiftung Hamburg (http://de.wikipedia.org/wiki/Pestalozzi-Stiftung_Hamburg; Stand: 17. 10. 2010).
- 123 Die Aufzeichnungen Emmi Blohms über ihren Sohn Walther befinden sich im Privatarchiv Werner Blohm.
- 124 Siehe Prager, Blohm + Voss, S. 236 unter der Bau-Nummer 156. Vgl. Witthöft, Tradition, S. 516.
- 125 Zu Adolph Woermann (1847–1911) vgl. Gerhardt, Begründer, S. 75.
-

BLOHM & VOSS ZWISCHEN 1881 UND 1914

IN diesem Kapitel wird ausschnitthaft über Alltag und einzelne Höhepunkte aus der Werftgeschichte einerseits und – wichtiger – aus der Biografie von Hermann Blohm berichtet. Der Zeitraum von 1881 bis 1914 umfasst die „Blütezeit“¹²⁶ der Werftgeschichte, er enthält, wie die Darstellungen von Hans Georg Prager und Hans Jürgen Witthöft zeigen, den Stoff für dicke Bücher. Im Jahr 1881 gelang der Werft, wie letzterer bemerkt, mit dem Bau des Fracht- und Fahrgastschiffes „Rosario“ der „Durchbruch“. Der fast 84 m lange Dampfer mit 1.824 Bruttoregister-tonnen (BRT) war von der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft gekauft worden, einer aufstrebenden Linie, die 1871 von der „Creme Hamburger Kaufleute“ gegründet worden war.¹²⁷ In den Jahren zwischen 1881 und 1925 ließ diese Linie 29 und die Woermann-Linie 22 Schiffe bei Blohm & Voss bauen.¹²⁸ Die Hamburger Reeder und Kaufleute gaben ihre abwartende Haltung gegenüber der Werft auf und fassten bald volles Vertrauen. Sie erkannten, wie Eduard Blohm schreibt, „daß Blohm und Voss gute und solide Arbeit machten. Das war das Geheimnis des Erfolges, daß sie grundsätzlich keine minderwertige Arbeit leisteten.“¹²⁹ Die „Rosario“ etwa, die zunächst auf werfteigene Rechnung gebaut und dann von der Hamburg-Süd erworben worden war,¹³⁰ versah

ihren Dienst „zur vollsten Zufriedenheit“ der Reederei, die daraufhin einer der treuesten Kunden der Werft wurde.¹³¹

ZU einem entscheidenden Kunden wurde früh auch die Reederei F. Laeisz, eine von Ferdinand Laisz gegründete Firma, in die der Sohn Carl, sehr bald die treibende Kraft, 1852 eingetreten war.¹³² Im Zeitraum von 1882 bis 1920 wurden für Laeisz 17 Schiffe gebaut;¹³³ als erstes wurde am 10. September 1882 die eiserne Bark „Parsifal“ abgeliefert – ein Schiff, dem allerdings wenig Glück beschieden war, da es am 4. Mai 1886 vor Kap Hoorn sank. Mit der Seetüchtigkeit der Bark, d. h. mit dem Hersteller des Schiffes hatte das Unglück offensichtlich nichts zu tun; jedenfalls entwickelte Carl Laeisz – ebenso wie Adolph und Eduard Woermann – „enge persönliche Beziehungen zu Blohm & Voss“.¹³⁴

DER alle anderen Kunden bei weitem übertragende Abnehmer von Handelsfahrzeugen, nicht zuletzt durch den Bau von Riesendampfern, wurde die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft (auch Hamburg-Amerika Linie oder Hapag genannt). Dem Bau-Nummern-Verzeichnis von Blohm & Voss zufolge kaufte die Hapag einen ersten Fracht- und Fahrgastdampfer mit dem Namen „Croatia“ im Februar



Werftansicht von 1890

1889 – aber ein Kontakt zu Albert Ballin (1857–1918), der 1888 auf Veranlassung von Carl Laeisz in den Vorstand der Hapag aufgerückt war,¹³⁵ ergab sich etwa um die gleiche Zeit auch über ein anderes Schiff. Rosenstiel bemerkt dazu: „1885 baute die Werft für eigene Rechnung den Raddampfer ‚Freia‘ für den Dienst nach Helgoland und ließ ihn auch unter eigener Flagge fahren. Er wurde nach einigen Jahren an die Ballin’s Dampfschiff-Rhederei-Gesellschaft verkauft und damit die erste Verbindung mit Albert Ballin herbeigeführt.“¹³⁶ Die Hapag ließ bei Blohm & Voss zwischen 1889 und 1927 insgesamt 35 Schiffe bauen, die zusammengerechnet über 357.300 PS und 415.610 BRT verfügen.¹³⁷ Die Geschichte dieser Schiffe – deren Bau in einigen Fällen zu den Großtaten der Werft gehörte und deren Stapellauf ein festliches Ereignis nicht

nur für die Werft, sondern für Hamburg und ganz Deutschland war – wird im Folgenden anhand eines einzigen Beispiels näher betrachtet. Insgesamt ist jedoch festzuhalten, dass der enorme Erfolg, den sowohl die Firma Blohm & Voss als auch die Hapag hatten, sich in wesentlicher Hinsicht gegenseitig bedingte.

.....
 NEBEN den vier bisher erwähnten Schifffahrtslinien sei noch auf die Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft und auf die Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Kosmos“¹³⁸ hingewiesen, die zum einen 15, zum anderen 14 Schiffe bei Blohm & Voss bauen ließen. Zahlreiche andere Auftraggeber müssen hier unberücksichtigt bleiben.¹³⁹ Bis zum Tod von Hermann Blohm am 12. Dezember 1930 verzeichnet die Bau-Nummern-Liste der Werft insge-

samt 489 abgelieferte Seefahrzeuge und Docks, eine außerordentliche, wenn auch für einen Außenstehenden sehr unanschaulich bleibende Zahl, da sie über die Größe der einzelnen Erzeugnisse, vor allem über den Aufwand zu ihrer Herstellung nichts aussagt.

.....
ENDE der achtziger, Anfang der neunziger Jahre des neunzehnten Jahrhunderts kam es zu Ereignissen, auf die näher eingegangen werden muss. Am 7. Mai 1887 schloss Blohm & Voss mit dem Hamburger Senat einen Pachtvertrag ab, „durch den das Werftgelände von zuletzt rund 54 000 sofort auf 77 546 und bis 1891 sogar auf 94 000 Quadratmeter – d. h. gegenüber der ‚Urwerft‘ rund um das Fünffache – erweitert werden konnte.“¹⁴⁰ Um, wie Olaf Mertelsmann schreibt, die finanzielle Situation der Werft bei dem damit verbundenen Ausbau „zu entlasten, wurde die Firma 1891 in eine Kommanditgesellschaft auf Aktien (KGaA) mit einem Kapital von sechs Millionen Mark umgewandelt, und es wurden Obligationen in Höhe von insgesamt 1,2 Millionen Mark ausgegeben. Praktisch war Hermann Blohm alleiniger Inhaber, er mußte aber einen Teil der Aktien als Sicherheit bei seinen Brüdern hinterlegen.“¹⁴¹ Zum Selbstverständnis des Inhabers heißt es, „Hermann Blohm bezeichnete sich selber stets als ‚Werftbesitzer‘, wozu er aufgrund seines Aktienpaketes und als Komplementär auch berechtigt war.“ In diesem Zusammenhang kennzeichnet Mertelsmann auch dessen Führungsstil: „An der Spitze des Unternehmens stand bei Kriegsausbruch [1914] weiterhin der Gründer Hermann Blohm, Jahrgang 1848, der den Betrieb selbstherrlich, wenn auch nach eigenem Verständnis als Patriarch führte. Dabei forderte er bedin-

gungslosen Einsatz und Gehorsam und förderte bewußt den Ruf der Strenge, der ihm anhaftete.“¹⁴²

.....
WAS die Strenge angeht, ein Charakterzug, der für Hermann Blohm zweifellos wesentlich war, so sind einige Erklärungen des Bankiers Max Warburg aufschlussreich: Der Werftgründer sei „den meisten, die ihn nicht näher kennen, nur als strenger Arbeitgeber bekannt. Aber diese Strenge war nur die Folge einer Lebensauffassung, die er noch viel mehr gegen sich selbst als gegen andere walten ließ.

.....
DIE Höchstleistung, zu der er sein Unternehmen brachte, war nur möglich, indem er mit unerbittlicher Strenge gegen sich selbst und seine Mitarbeiter vorging. Ihn beseelte der Glaube, daß nur dann etwas Vollkommenes erreicht werden könnte, wenn höchste Disziplin, Ordnung und Ausdauer zur Anwendung kamen.“¹⁴³

.....
Es sind drei Anekdoten überliefert, die nahelegen, dass Hermann Blohm bei aller Strenge nicht unzugänglich oder unnahbar war. Sein Neffe Eduard Blohm berichtet in seinen „Werfterinnerungen“, beim Stapellauf des allerersten Schiffes (1880) war den Werftarbeitern Bier ausgeschenkt worden, „und bei der Gelegenheit wurde Herrn Herm. Blohm von den Arbeitern das Versprechen abgenommen, beim Stapellauf von Schiff Nr. 100 auch solch ein Fest zu geben. Das Fest hat dann auch beim Stapellauf des Norddeutschen Lloyd-Dampfers Wittekind im Februar 1894 stattgefunden. Die Arbeiter erinnerten Herrn Blohm an sein Versprechen, und es wurde noch viele Jahre davon gesprochen.“¹⁴⁴ Angesichts der Schwierigkeiten, mit der die Werft anfangs zu kämp-

fen hatte, zeugt es von Kühnheit, aber auch von Selbstbewusstsein, an den Bau eines hundertsten Schiffes zu denken; es vergingen vierzehn Jahre, bis Hermann Blohm seinen Traum verwirklichen konnte.

IN einer zweiten Anekdote geht es um das Verhältnis des Werftleiters zu seinen Arbeitern. Während eines Rundgangs erwischte Hermann Blohm einen Mann, der schlief. Er stieß ihn an und sagte zu ihm: „Bei mir wird nicht geschlafen!“ Daraufhin antwortete der Arbeiter: „Ick hew nich slöpt, ick hew bet’t!“ Für solche Geradeaus-Antworten hatte der Chef viel übrig.¹⁴⁵

DIE dritte Anekdote zur Frage, wie es sich mit der Strenge des Werftbesitzers verhielt, führt in die Zeit um die Jahrhundertwende. Sie ist als kompakte kleine Erzählung mit dem Titel „Wie Hermann Blohm über das Grundsätzliche des Passungswesens belehrt wurde“ auf einem Dokument des Staatsarchivs Hamburg erhalten: „Es war im Februar 1902. Die Werft von Blohm & Voss war 25 Jahre jung. Der Zweischraubendampfer Moltke [...] stand kurz vor der Probefahrt.

Es herrschte also die vor Probefahrten übliche Unruhe und Spannung, und vieles war noch nicht so, wie es sein mußte. Unter anderem war die Heckverzierung irgendwie schief. Ob es am Heck des Schiffes oder an der vom Holzschnitzer Ahsbahs gelieferten Girlande lag, und ob es noch zu verbessern ging, war noch offen. Um dies zu klären, treffen sich Hermann Blohm und Meister Ahsbahs am Ausrüstungskai und betrachten kritisch das Heck der Moltke und vergleichen Backbord- und Steuerbordseite und suchen den Fehler zu finden.

.....
NUN muß man wissen, daß Ahsbahs viele Jahre lang die immer noch üblichen Bug- und Heckverzierungen für viele Segelschiffe und Passagier-Dampfer geliefert hatte und alles war glatt gegangen. Der Schiffbaudirektor Nordhausen nannte die Vorstellungen und Wünsche der Werft, und über den Preis war man sich bald einig. Aber diesmal gehen die Meinungen auseinander. Ahsbahs sieht die Ursache der Beanstandung an der Form des Hecks und Hermann Blohm meint, daß die Girlande hätte besser angepaßt werden können.

.....
DA eine nachträgliche Änderung kaum möglich ist, wird das Hin und Wider etwas gereizter und Ahsbahs, der als stiller, verträglicher und tüchtiger Schnitzer bekannt war, aber Kritik an seiner Arbeit schlecht vertragen konnte, bricht das Gespräch mit folgender grundsätzlicher Klarstellung ab:

.....
„HERR Blohm, ick will Se mol wat seggn! Op’n scheben Mors paßt keen grade Bük!“

.....
NACHSATZ: Wie ist dieses Gespräch, das ja unter vier Augen stattfand, auf die Nachwelt gekommen? Nun, Hermann Blohm geht eilig in sein Büro. Dort warten bereits einige Ingenieure auf ihn und denen gegenüber wiederholt er die Ahsbahs’sche Belehrung und meint dazu: „Was man sich doch heutzutage alles bieten lassen muß.“ (Aber Ahsbahs blieb Lieferant für geschnitzte Holzverzierungen).¹⁴⁶

.....
DER Vorfall zeigt, dass die Anordnungen oder Einwände des „Chefs“ nicht immer widerspruchlos akzeptiert wurden. – Mit den Begebenheiten, die im Folgenden zur Sprache kommen, wird noch einmal in die

Zeit der späten achtziger Jahre des 19. Jahrhunderts zurückgeblendet. Von einem gefährlichen Zwischenfall, der glücklicherweise ohne ernste Folgen blieb, berichtet wiederum Eduard Blohm: „Die Sägerei war fertig, bei der Besichtigung und Vorführung des Späneaufzuges 1889 wurde Herr Hermann Blohm durch ein herunterfallendes Gewicht schwer am Kopf verletzt. Nachdem ihm von unserm Heilgehilfen der erste Notverband angelegt war, ging er noch zu Fuss in das Hafenkrankehaus, wo ihm ein Assistenzarzt, Dr. Müller (später von der Seekrankenkasse), ein Stück aus der Schädeldecke herausgemisselt hat, vielleicht 60 mal 80 mm, damals noch eine sehr gefährliche Operation. Dr. Müller hat mir mal erzählt, daß er gar nicht gewußt hätte, wen er zu operieren gehabt hätte. Er wäre sonst vielleicht befangen gewesen und hätte sich vielleicht einen berühmten Chirurgen aus Kiel verschrieben. Wahrscheinlich aber wäre Herr Blohm nur durch diese sofort vorgenommene Operation gerettet worden. Herr Blohm hat noch viele Jahre eine silberne Platte auf dem Schädel getragen. Als mein Vater ihn im Krankenhaus besuchte, hat er aber gemeint, das Auf-den-Händen-Gehen müsste er nun wohl unterlassen.“¹⁴⁷

.....
WIEDERHOLT sind nunmehr Erklärungen und Beschreibungen aus den „Werfterinnerungen“ von Eduard Blohm wiedergegeben worden, und auch im Folgenden wird auf seine Darstellung zurückgegriffen. Am 1. Februar 1901 war er als fertig ausgebildeter Diplom-Ingenieur in die Dienste von Blohm & Voss getreten, nachdem er zuvor dort schon verschiedentlich gearbeitet hatte. Nicht zufällig wurde ihm von Hermann Blohm die wichtige Stellung eines Direktors verschafft. Letzterer hatte stets im Blick,

dass die Werft möglichst ausschließlich in Familienhänden bleiben sollte. Da er selbst im Jahre 1898 fünfzig Jahre alt geworden war und seine beiden Söhne zur selben Zeit erst elf und dreizehn Jahre alt wurden, musste er sich Gedanken darüber machen, wie er für die Zukunft die Stellung der Familie sichern wollte. Um zwischen seiner eigenen Generation und derjenigen seiner Söhne einen Übergang zu schaffen oder auch ein Bindeglied zu gewinnen, bot es sich an, den 1870 geborenen Neffen Eduard in leitender Funktion einzusetzen.

.....
Aus der Sicht des Werftbesitzers erwies sich Eduard Blohms Einfluss in zweierlei Hinsicht als sehr wertvoll. Zum einen sprach der in Mecklenburg auf dem Land aufgewachsene Neffe perfekt plattdeutsch, womit ihm der Umgang mit den Werftarbeitern von vornherein keine Schwierigkeiten machte. Auf Tuchfühlung mit ihnen, verstand er es zum anderen, bei Arbeitskonflikten, Streiks und Unruhen im Sinne der Werftleitung vermittelnd zu wirken.¹⁴⁸

.....
DA er solchermaßen im Verlauf von Jahrzehnten mit dem Leben auf der Werft besondere Vertrautheit gewann, kann er, was die Erklärungen zum Verhalten der beiden Werftgründer angeht, als kompetenter Beobachter gelten. In seiner stets etwas ungelenk bleibenden, alltagssprachlichen Diktion betont er zunächst noch einmal, welcher Wert auf gute, solide Arbeit gelegt wurde, um dann fortzufahren: „Herr Voss achtete besonders darauf, da er regelmässig durch die Werkstätten und die Bureaus ging und auf die Meister erzieherisch wirkte.“

.....
WÄHREND beim Stettiner Vulkan und bei Schichau in Danzig die Schiffe, die dort ge-

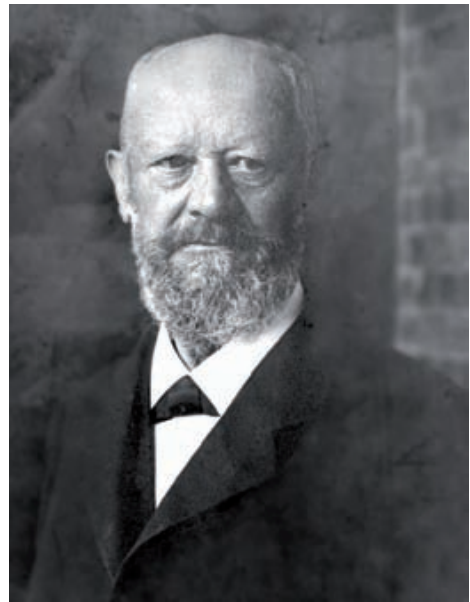
baut wurden, nie wieder nach Stettin oder Danzig zurückkamen, kehrten die bei Blohm & Voß für Hamburger Rechnung gebauten Schiffe bei jeder Reise wieder nach Hamburg zurück.¹⁴⁹ Jede Pfuscharbeit wäre während der ersten Reise gemerkt worden, und dann hätte es auf der Werft ein heiliges Donnerwetter gegeben. Daher wagte es kein Meister, irgendwie schlechte Arbeit abzuliefern.¹⁵⁰ Das hätten ihm die Herren Blohm und Voss nie verziehen, während sie grosszünftig dachten, wenn ihnen gemeldet wurde, daß durch ein Versehen eine Dummheit gemacht war. Die Herren schätzten es aber nicht, wenn dieselbe Dummheit häufiger gemacht wurde, was ihnen ja auch nicht zu verdenken war.

.....

HERR Voss ging täglich vormittags und nachmittags durch die Zeichenbureaus von Tisch zu Tisch, durch die Schiffbaubureaus nicht so regelmäßig. Dadurch war er über alles informiert, was gemacht wurde. Dann ging er vormittags und nachmittags regelmäßig durch die Werkstätten und sah, was draußen vorging. Er hatte eine besonders gute Art, die Meister anzulernen und sie auf Fehler etc. aufmerksam zu machen. Herr Voss kannte auch eine grosse Menge der Arbeiter und hatte einen sehr guten Blick, sich tüchtige Arbeiter zu Meistern heranzuziehen.

.....

HERR Voss kam morgens gegen 8 h auf die Werft, wenigstens, als ich 1901 auf die Werft kam. Dann las er erst die Post, die von der Post durch einen Boten abgeholt war, er legte Rechnungen und unwichtige Brief abseits, veranlasste sofort das Nötige, wenn etwas Eiliges in der Post war; nur die ganz wichtigen Briefe legte er für Herrn Blohm zurück. Er holte sich den ersten Korrespon-



Ernst Voss

denten, Herrn Sügelken, heran, mit dem er die gewöhnliche Post durchsprach, und der sich dazu seine Notizen machte. Wenn dann Herr Blohm kam, las er schnell die Post und gab sie heraus.

.....

HERR Blohm war ja eigentlich die treibende Kraft, er hatte den festen Willen, die Werft hochzubringen. Herr Voss hat aber die Kleinarbeit hervorragend gemacht. Herr Voss war als Ingenieur mehr als Herr Blohm. Er war von jung an mit Eisen und Eisenverarbeitung vertraut gewesen und hatte in seiner langen praktischen Arbeitszeit seit seinem 14. Lebensjahr grosse Werkstatterfahrungen gesammelt. [...] Dabei war Herr Voss als Geschäftsmann zäh. Wenn [der Kaufvertrag für] ein neues Schiff abgeschlossen werden sollte, hat Herr Voss um den letzten Groschen gekämpft, während Herr Blohm den Auftrag schnell hereinbringen wollte.



Kaiser Wilhelm II. und Hermann Blohm (im Vordergrund rechts) während eines Stapellaufs

.....
 HERMANN Blohm [...] konnte sehr ausfallend werden, aber nicht nur nach unten; nach oben war er ebenso deutlich. Einem süddeutschen Minister hatte er mal gelegentlich eines Werftbesuches seine Meinung über die Sozialpolitik gesagt, der dann nachher sagte: kurz und grob, aber verständlich.¹⁵¹ – Was den letzten Absatz betrifft, kann eine Erinnerung von Werner Blohm hinzugefügt werden, die ein Licht auf die Beziehung zwischen den beiden Werftgründern wirft. Kaiser Wilhelm II. – wann er die Werft besuchte, bleibt offen¹⁵² – war be-

kannt, dass Ernst Voss und Hermann Blohm aus sehr unterschiedlichen gesellschaftlichen Milieus stammten. Er meinte daher im Gespräch mit letzterem, der Umgang mit Herrn Voss müsse doch wohl schwierig gewesen sein. Darauf soll Hermann Blohm geantwortet haben: „Nein, Majestät, mit Herrn Voss war es überhaupt nicht schwierig. Schwierig bin ich.“

.....
 ZUM Umgang der Werftgründer mit Arbeitern und Angestellten, mit Lieferanten und Geschäftspartnern, ferner zum Umgang untereinander erklärt Eduard Blohm außer-

dem, sein Onkel Hermann sei „peinlich genau“ darauf bedacht gewesen, „alle Leute gerecht zu behandeln. Alle Geschäftsleute verehrten ihn, weil B&V stets pünktlich ihre Zahlungen leisteten, sodaß sie mit dem schnellen Eingang des Geldes rechnen konnten. Auch wurde es sehr anerkannt, daß man die Lieferanten nicht gegeneinander ausspielte und man niemals versuchte, von einem kleinen Versehen, das dem betreffenden passiert war, selber grossen Vorteil zu ziehen. Weil B&V die Lieferanten gut behandelten, gaben sich diese aber auch die grösste Mühe, B&V zufriedenstellend zu bedienen. Bei der Beerdigung von Herrn Blohm erzählte mir ein Herr folgende Episode: Bei der Einrichtung der neuen Werft waren für die Schiffbauhallen eine Reihe Kräne angefragt worden, für die sich die verschiedenen Kranfirmen sehr interessierten. Da kommt eines Tages der Vertreter einer grossen Kranfirma auf die Werft und sagt Herrn Blohm, er hätte soeben ein Telegramm seiner Firma bekommen, daß er mit dem Preis noch einen Nachlaß von einigen Prozent gewähren könnte. Herr Blohm antwortet darauf, „Herr C., Sie kommen zu spät, wir haben Ihnen den Auftrag schon so gegeben.“

.....
DANACH geht Eduard Blohm noch einmal auf den Alltag der Firmenleiter ein, indem er erklärt, gegen 12.45 Uhr seien die beiden „zum Frühstück nach drüben“ auf die Nordseite der Elbe gefahren. Sie „haben wohl ca. 40 Jahre bei Wietzel¹⁵³ gegessen, Herm. Blohm täglich ein Beefsteak und ½ Flasche Wein. Nach dem Frühstück fuhr Herr Voss gleich auf die Werft zurück“, während Hermann Blohm sich in die Innenstadt begab. Auf der Börse traf er seine Brüder, die ihm in den ersten Jahren, so-

lange Rudolph Rosenstiel noch nicht als kaufmännischer Direktor auf der Werft arbeitete, die Bankgeschäfte besorgten. Anschließend machte Hermann sich auf den Weg nach Hause, wo der Arbeitstag für ihn noch nicht beendet war; abends kam der Büroleiter Berthold zu ihm, um ihm Geschäftspapiere zur Prüfung und zur Unterschrift vorzulegen.¹⁵⁴ Zusätzlich, so noch einmal Eduard Blohm, hatte Hermann „auch viele Ehrenämter in der Stadt, in Arbeiterfragen, das war aber wohl erst in den späteren Jahren von 1890 ab.“¹⁵⁵

.....
Das Stichwort „Arbeiterfragen“ lenkt die Aufmerksamkeit auf ein entscheidendes zusätzliches Problem, das sich um 1890 – und immer wieder auch später – im Umgang mit den Werftarbeitern ergab, also mit denjenigen, die im konkret-naheliegenden Sinn die Schiffe bauten. Von der Werftleitung war ständig ein hohes Maß an Beharrlichkeit einerseits und Flexibilität andererseits gefordert, nicht nur wegen der Notwendigkeit, fortlaufend technischen Neuerungen Rechnung zu tragen, um konkurrenzfähig zu bleiben, sondern auch und vor allem im Blick auf die Werftarbeiterschaft. Stets ging es dabei um eine große Zahl von Arbeitern mit unterschiedlichsten Erwartungen und Interessen. Im Jahr 1890 umfasste die „Arbeiterklasse“ auf der Werft insgesamt 2051 Personen, wozu die Schiffbauer, Nieter, Maschinenbauer, Schlosser und Schiffszimmerleute gehörten, neben vielen weiteren Gruppen.¹⁵⁶ Mit der Steigerung und Ausweitung der Produktion wuchs die Zahl der Arbeiter, die sich zunehmend selbstbewusster in Organisationen zusammenschlossen und eine Verbesserung ihrer Lebensbedingungen vor allem im Hinblick auf mehr Lohn forderten.

.....
MEHRERE günstige Umstände „förderten seit Beginn des Jahres 1890 in besonderem Maße das Selbstbewußtsein der Hamburger Sozialisten.“ Als einer ihrer Anführer Mitte Januar gestorben war, „trat die Hamburger Arbeiterbewegung das erste Mal seit Jahren wieder an die Öffentlichkeit: auf einem langen Beerdigungszug quer durch die Stadt zum Ohlsdorfer Friedhof. Trotz des traurigen Anlasses werteten die Arbeiter diesen Zug als ‚öffentliche Machtentfaltung‘ und als einen großen Erfolg.“ Sodann gab es im Februar „große Gewinne der Sozialdemokraten in den Reichstagswahlen; in Hamburg fielen zum ersten Mal alle drei Wahlkreise an die Sozialdemokratische Partei. Und schließlich wurde Mitte März Bismarck entlassen. Zudem ließ die Verabschiedung von Erlassen zum Arbeiterschutz auf einen neuen Kurs hoffen. Für die Arbeiter verbesserten sich innerhalb von nur zwei folgenreichen Monaten Lage und Handlungsbedingungen.“¹⁵⁷

.....
WIE sich die Aufbruchstimmung unter den Arbeitern von Blohm & Voss aus der Sicht der Arbeitgeber darstellte, wird auf anschauliche Weise wiederum von Eduard Blohm geschildert:

.....
„NACH Bismarcks Abgang [am 18. März 1890] war der Sozialdemokratie der Kamm geschwollen, und am 1. Mai 1890 sollte der Weltfeiertag der Bourgeoisie die Macht der arbeitenden Klassen zeigen:¹⁵⁸ ‚Alle Räder stehen still, wenn dein starker Arm es will.‘

.....
Es war eine Machtprobe, die sich in Hamburg schlimm auswirken konnte, weil im Hamburger Senat doch nicht mehr eine entschlossene Stimmung der Sozialdemokratie

gegenüber herrschte; Kaufleute sind ja immer mehr zum Verhandeln und zu Kompromissen geneigt.

.....
NUN hatte wohl im letzten Augenblick Hermann Blohm die Hamburger Arbeitgeberkreise dazu herumgekriegt, sich der Herausforderung von Seiten der Sozialdemokratie zu widersetzen.

.....
IN den letzten Apriltagen erschien in allen Betrieben Hamburgs und Altonas ein Anschlag ungefähr folgenden Inhalts: Wer am 1. Mai von der Arbeit fortbleibt, wird kontraktbrüchig, deswegen entlassen und nicht vor dem 5. Mai wieder eingestellt. Es waren aufregende Tage vor dem 1. Mai.

.....
AM Morgen des 1. Mai ging ich [...] [mit einem Begleiter] gegen ½ 6 an die Fähre am Schanzengraben. Die Strasse stand schwarz voll von feiernden Arbeitern, die die Arbeitswilligen zurückhalten wollten. Das Streikpostenstehen war damals noch nicht gesetzlich erlaubt. Wir mussten uns mühsam durch eine schmale Gasse zum Dampfer durchschlängeln. Über uns wurden nur einige spöttische Bemerkungen gemacht, die uns aber nicht weiter berührten. [...]

.....
VON den 2500 Mann hatten ca. 1700 gefeiert, es sah ziemlich trübe und still auf der Werft aus.

.....
AM 4. Mai bekamen die Streikenden ihren rückständigen Lohn ausbezahlt, den sie sehr benötigten, weil sie am 1. Mai in ihrer Feststimmung wohl mehr Geld ausgegeben haben, als sie hätten sollen. Aber nun kam das dicke Ende nach. Die Leute hofften von einem Tag zum andern, wieder eingestellt zu werden. Endlich am 18. Mai, glaube ich,

wurden sie wieder eingestellt. Nun hatten die Leute von diesen Maifeiern die Nase voll. In den nächsten Jahren haben am 1. Mai mehr Leute gearbeitet als an den Vortagen. Aber immer wurden die Leute, die am 1. Mai ostentativ fortblieben, auf einige Tage ausgesperrt. Daß man gleich zu Anfang dagegen angegangen war, hat auch in einer Art für die Arbeiter segensreich gewirkt, weil bis 1900 kein Streik sie wieder ins Unglück brachte. [...]

.....
DASS dieser Angriff der Sozialdemokratie so pariert wurde, war das Verdienst von Hermann Blohm. Er ist in der Zeit vom 14. April bis zum 1. Mai grau geworden. Es fiel mir auf, als ich ihn in diesen Tagen zufällig mal sah.¹⁵⁹

.....
AN dem Tag, an dem die Streikenden ihren restlichen Lohn ausbezahlt bekamen und sie vor dem Werftgelände standen, kam Hermann Blohm mit dem Fährdampfer im Schanzengraben an und mußte durch die Menge über die schmale Brücke gehen. Einige der Streikenden grüßten ihn, er grüßte wieder. Das muss den Leuten sehr imponiert haben; denn spontan wurde ihm ein Hoch ausgebracht. Wir hörten das Rufen in der Werkstätte. [...]

.....
ICH glaube, in dieser Zeit wurde der Arbeitgeberverband in Hamburg und der Arbeitsnachweis für den Verband der Eisenindustrie gegründet. [...] In Hamburg waren wohl in den Jahren Hermann Blohm und Joh. Menck, in Firma Menck und Hambrock, die führenden Kräfte, die aber auch dafür eintraten, daß die Arbeitgeber ihre Betriebe so führten, dass nichts gegen sie gesagt werden konnte. Wie Herr Blohm mir später mal sagte, man müsse die Arbeitgeber

auch zur anständigen Gesinnung erziehen. [...]"¹⁶⁰

.....
WAS Eduard Blohm aus der Erinnerung beschreibt, kann durch Erklärungen der historischen Forschung untermauert werden. „Die Hamburger Arbeiterschaft“, heißt es in einer Untersuchung von 1996, „zählte am Vorabend der großen Streikwelle der Jahre 1888 bis 1890 zu den am besten organisierten im gesamten Deutschen Reich.“¹⁶¹ Im Gegenzug schlossen sich die Arbeitgeber zusammen: „Die treibenden Kräfte in diesem für das Deutsche Reich bis dahin beispiellosen Organisationsprozeß waren auf der Arbeitgeberseite die Werftunternehmer, an deren Spitze Hermann Blohm stand, der Inhaber der Werft Blohm & Voß. Vor allem er betrieb die Gründung des Verbandes der Eisenindustrie und des Arbeitgeberverbandes Hamburg-Altona, und vornehmlich er bemühte sich, solche Organisationsstrukturen auf alle bedeutenden Zentren der deutschen Werft- und Maschinenindustrie auszudehnen.“¹⁶² „Unter der Führung des Werftbesitzers Hermann Blohm gelang es, 53 Metallarbeitgeber aus Hamburg und dem Umland zu mobilisieren.“ Damit konstituierte sich am 2. Mai 1888 spontan der „Verband der Eisenindustrie Hamburgs“. Bereits ein Jahr später „umfaßte der Arbeitgeberverband 70 Mitglieder, die etwa 8.000 Arbeiter beschäftigten.“¹⁶³ Hermann Blohm wurde Vorsitzender sowohl des „Verbandes der Eisenindustrie“ als auch des „Arbeitgeberverbandes Hamburg-Altona“.¹⁶⁴

.....
WIE die Konfliktlage zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern im Einzelnen beschaffen war, welche Maßnahmen von beiden Seiten ergriffen wurden und wie erfolgreich oder erfolglos sie jeweils waren, kann

hier nicht dargestellt werden. Es sei lediglich, das soeben Gesagte z. T. wiederholend, festgehalten, dass die Auseinandersetzungen zwischen den beiden Lagern mit den Zentralisationsbestrebungen der Hamburger Unternehmer im Jahre 1890 einen (ersten) Höhepunkt erreichten, „als diese den Aufruf des Internationalen Sozialistenkongresses in Paris zur 1. Maifeier mit der Gründung eines Arbeitgeberverbandes Hamburg-Altona beantworteten, der ersten branchenübergreifenden, regionalen Organisation dieser Art im Reich.“ Was 1888 und in den Folgejahren nicht zuletzt durch die Initiative Hermann Blohms auf Arbeitgeberseite organisiert wurde, wirkte innerhalb Deutschlands richtungweisend als „Hamburgisches Modell“, als eine Form der Konfliktregulierung, die als „modern“ angesehen werden muss.¹⁶⁵ Hermann Blohm erwies sich nicht nur im Schiffbau, sondern auch im Spannungsfeld zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern als Neuerer und Modernisierer. –

IN eine besondere Krise wurde Hamburg und auch die Werft Blohm & Voss gestürzt, als im Jahre 1892 eine Cholera-Epidemie ausbrach. Es handelte sich, wie der Historiker Richard J. Evans schreibt, um die größte soziale, wirtschaftliche und politische Krise der Hansestadt „während der letzten 30 Jahre vor dem Ersten Weltkrieg“. Zwischen dem 22. August und Anfang Oktober kam es in Hamburg zu 16.000 Erkrankungen und mehr als 8.000 Todesfällen.¹⁶⁶ Auch mehrere Arbeiter und Angestellte von Blohm & Voss starben, „obwohl das Unternehmen Vorsorgemaßnahmen getroffen“ hatte, „beispielsweise durch die Einrichtung einer Notküche, die nur abgekochtes Wasser verwenden“ durfte.¹⁶⁷ Zusammenfassend schreibt Rosenstiel:

„DIE Absperrung Hamburgs von der Außenwelt machte sich in allen Geschäftszweigen bemerkbar. Dock- und Reparaturgeschäfte lagen ganz danieder. Der Auftrag auf einen sehr interessanten Neubau, einen Helgoland-Dampfer, wurde zurückgezogen. Verhandlungen mit dem Norddeutschen Lloyd über den Bau von Reichspostdampfern, den damals hochwertigsten Schiffen, konnten infolge der Absperrung nicht zu Ende geführt werden, und die Aufträge gingen verloren. Kurzarbeit im Betrieb nach Beseitigung der Choleraepidemie, Einschränkung in den Bureaus waren die notwendige Folge.“¹⁶⁸

TROTZ solcher Krisen und Rückschläge gelang es den Werftleitern in den Folgejahren, das Unternehmen durch die Akquisition immer lukrativerer Aufträge, durch Ausbau und Erweiterung der Werftanlagen, verbunden mit erheblichen Aufstockungen in der Belegschaft, auf einem kontinuierlichen Expansionskurs zu halten. Dabei gab es immer wieder auch Engpässe und Schwierigkeiten, sei es durch Konjunkturerinbrüche,¹⁶⁹ sei es durch neuerliche Auseinandersetzungen mit der Arbeiterschaft. Im Auf und Ab der langen Zeitspanne zwischen 1893 und 1914 ist dabei über das persönliche Leben Hermann Blohms nur wenig zu berichten. Der Lenker des Ganzen ging völlig in der Arbeit für die Werft auf, verschwand sozusagen in dem Werk, das er aufbaute.

SPÄTESTENS an dieser Stelle sei aber darauf hingewiesen, welche besondere Bedeutung Rudolph Rosenstiel für die Werft gewann. Im Alter von 32 Jahren kam er am 15. Mai 1903 dauerhaft zu Blohm & Voss, nachdem er dort bereits 1890 für ein Jahr gearbeitet



it der Umwandlung der Firma war eine ernste Verlegenheit überwunden. Schon 1892 aber kam die junge Gesellschaft in eine neue recht kritische Lage durch den Ausbruch der schweren Cholera epidemie. Die Absperrung Hamburgs von der Außenwelt machte sich in allen Geschäftszweigen bemerkbar. Dock- und Reparatur-Geschäft lagen ganz danieder. Der Auftrag auf einen sehr interessanten Neubau, einen Helgoland-Dampfer wurde zurückgezogen. Verhandlungen mit dem Norddeutschen Lloyd über den Bau von Reichspostdampfern, den damals hochwertigsten Schiffen, konnten infolge der Absperrung nicht zu Ende geführt werden und die Aufträge gingen verloren. Kurzarbeit im Betrieb nach Beseitigung der Cholera gefahr, Einschränkung in den Bureaus waren die notwendige folge.





Die eingedockte „Deutschland“ (1902)

hatte. Sechs Jahre später, 1896, gelangte er zur Hapag, wo er sich als Sachbearbeiter für Neubauten bald Verdienste erwarb.¹⁷⁰ Albert Ballin, der an Blohm & Voss immer wieder große Aufträge vergab, war daran gelegen, auf der Werft einen Mann seines Vertrauens an verantwortlicher Stelle unterzubringen. Gegenüber Hermann Blohm setzte er es durch, dass Rosenstiel bei Blohm & Voss eingestellt wurde. Als Mittelsmann zwischen der Werft und der Hapag sollte er nicht zuletzt darauf achten, dass die großen Summen, die die Hapag als Vorauszahlungen bereitzustellen hatte, leistungs- und fristgerecht verwendet wurden.¹⁷¹ Darüber hinaus stellte Rosenstiel als kaufmännischer Direktor die Organisation insbesondere im Bereich der Lohnzahlungen auf eine neue Grundlage, womit er den Werftbetrieb geradezu revolutionierte. Indem er sich bald

mit allen Werftangelegenheiten vertraut gemacht hatte, wurde er zu einer unentbehrlichen, im Lauf der Jahre hochgeehrten Führungskraft der Firma. Wenige Jahre nach dem Tod Hermann Blohms kamen die Nationalsozialisten an die Macht; sie setzten die Werftleitung so unter Druck, dass Rudolph Rosenstiel als Jude gezwungen war, im Juli 1936 im Alter von 65 Jahren in Pension zu gehen und nach Südamerika zu emigrieren.¹⁷²

.....
 Was den Ausbau der Werft betrifft, sei hier zunächst die Vergrößerung der Dockanlagen erwähnt. In den Jahren 1896/97 entstand westlich der Werft ein Dockhafen. Rosenstiel erklärt dazu: „Dem Dock III folgte schon 1902/03 Dock IV, ebenfalls von 17 000 t Hebefähigkeit, bestehend aus 3 Sektionen, von denen eine, mit dem Dock III

verbunden, Schnelldampfer von 200 m Länge wie ‚Deutschland‘ und ‚Kaiser Wilhelm der Große‘ heben konnte.“¹⁷³ Damit sind die Namen zweier Schnelldampfer genannt, die für das Reparaturgeschäft von Blohm & Voss besondere Bedeutung gewannen.¹⁷⁴ Ebenso wichtig, wenn nicht um einiges wichtiger als die Reparaturaufträge waren die Schiffsneubauten für die Werft, zwischen der „Wittekind“ mit der Bau-Nummer 100 im Jahre 1894 – davon war die Rede – und dem Fahrgastschiff „Vaterland“ mit der Bau-Nummer 212 im Jahre 1914 eine lange Folge von Neukonstruktionen mit immer wieder staunenswerten Eigenschaften. In notwendiger Verkürzung der Zeitspanne zwischen 1893 und 1914, d. h. in exemplarischer Auswahl soll hier auf den „Stapellauf des Riesendampfers ‚Vaterland‘“ – so die Überschrift im „Hamburger Fremdenblatt“ am 4. April 1913 – näher eingegangen werden. Der Bau der „Vaterland“ ist „als ein besonderer Markstein im deutschen Schiffbau vor dem ersten Weltkrieg anzusehen.“¹⁷⁵

ZWISCHEN dem Stapellauf der „Vaterland“ Anfang April 1913 und der Ablieferung des Schiffes an die Hamburg-Amerika Linie (Hapag) am 29. April 1914 – wenige Monate vor Ausbruch des Ersten Weltkriegs – lag mehr als ein ganzes Jahr. Im „Hamburger Fremdenblatt“ wird das Ereignis des 3. April 1913 als „Festtag im Hamburger Hafen“ ausführlich geschildert. Was es mit der „Vaterland“, einem 276 Meter langen Schiff mit 54.282 BRT, auf sich hatte, erläuterte Bürgermeister Carl August Schröder im Beisein des Prinzen Rupprecht von Bayern und vieler weiterer Ehrengäste zu Beginn einer Ansprache:

„Es war im Mai des vorigen Jahres, da ver-

sammelte sich eine nach vielen Tausenden zählende Menschenmenge auf der Hamburger Vulkanwerft, um der durch Seine Majestät Kaiser Wilhelm II. zu vollziehenden Taufe des ‚Imperator‘ anzuwohnen, dieses damals größten und schönsten Schiffes der Welt, das die Hamburg-Amerika Linie für den Dienst zwischen Hamburg und New-York hatte erbauen lassen.“¹⁷⁶

IN wenigen Wochen erst wird dieses Schiff vollendet sein und seine Fahrten beginnen können, und schon wieder liegt ein für die Hamburg-Amerika Linie bestimmtes gleiches Schwesterschiff hier vor uns auf dem Helgen, das durch seine enormen Dimensionen und die Schönheit seiner Linien den Ruhm der Erbauer, der Firma Blohm & Voß, hinaustragen wird in alle Welt.“¹⁷⁷

ANSCHLIESSEND würdigte Schröder in seiner hochtönenden Rede den enormen Aufstieg der Hapag und die gewaltigen Fortschritte der Technik. Was sich jedoch in den Stunden vor dem eigentlichen Stapellauf sozusagen im Hintergrund abspielte, wird nicht im „Hamburger Fremdenblatt“, sondern nur in den Lebenserinnerungen des Bürgermeisters breit ausgeführt. „Wegen der Fluttide“, so Schröder, „konnte der Stapellauf am 3. April erst nachmittags erfolgen.“ Prinz Rupprecht machte bereits um 11 Uhr im Rathaus seinen Besuch, Schröder unterhielt sich bestens mit ihm, unternahm anschließend mit ihm eine Hafenerundfahrt¹⁷⁸ – die Zeit bis zur Zeremonie des Stapellaufs musste überbrückt werden. Nach einer Besichtigung des „Imperator“ schritten die Herren zu einem „Frühstück“: „Unter den zahlreichen Gästen befand sich auch Herr Hermann Blohm, der mir zu meiner höchsten Bestürzung sagte, er sei in Sorge,



Stapellauf der „Vaterland“ (1913)



Erstes Auslaufen der „Vaterland“

ob der Stapellauf überhaupt werde stattfinden können. Infolge des heftigen Ostwindes sei nämlich das Wasser bei der Ebbe stark abgelaufen und die Flut komme nur langsam herauf. Bei dem großen Tiefgange des neuen Schiffes müsse man natürlich besonders vorsichtig sein. Man kann sich denken, wie unangenehm mir diese Nachricht war.¹⁷⁹

– Nach solcher Aufregung kann man verstehen, wenn Schröder das glückliche Ende und damit das zentrale Ereignis des Tages in dramatischer Anschaulichkeit ausmalt:

.....

„UND jetzt begann der Stapellauf, der ja stets für alle Anwesenden Momente größter Spannung bietet, in diesem Falle aber natürlich für die Herren Blohm & Voß, ihre Ingenieure und für alle, die von der Sachlage unterrichtet waren, Augenblicke bangster

Erwartung brachte. Bald hörte man die Beiliebe, die die letzten Haltetaue durchschnitten, die Druckpumpen setzten an und atemlos blickte alles auf den jetzt frei dastehenden Riesen. Plötzlich rief eine Stimme: ‚Er bewegt sich!‘ und wirklich, man sah ein leichtes Zittern des Schiffskörpers, ein leises Knirschen ließ sich vernehmen, ganz langsam zuerst, dann rascher und immer rascher eilte das Schiff seinem Elemente zu. Bei der riesigen Reibung gerieten die Schlitten, auf denen das Schiff ruhte, in Brand, Rauch und Wasserdämpfe umhüllten den ganzen Rumpf. Jetzt berührte sein Heck bereits das Wasser, jetzt war es schon vom Helgen völlig herabgelaufen, jetzt tauchte es tief mit seinem Bug hinab, vor seinen Erbauern gleichsam zum Gruße sich verneigend, schwamm noch einige hundert Meter fort

und blieb dann in majestätischer Ruhe vor seinen Anker liegen.

.....
TAUSENDSTIMMIGES Hurra folgte diesem Stapellauf, der in der Tat einen einzig großartigen Anblick gewährte. Wie leicht mag es den Herren Blohm & Voß ums Herz gewesen sein, als sie jetzt von allen Seiten herzliche Glückwünsche entgegennehmen durften. [...]“¹⁸⁰

.....
ZUR „Imperator“, zur „Vaterland“ sowie zu einem dritten Riesendampfer, der „Bismarck“, heißt es bei dem Historiker Christian Ostersehle: „Mit ihren rund 55 000 Bruttoregistertonnen waren diese drei mit Dampfturbinen angetriebenen Liner damals die größten Schiffe der Welt.“¹⁸¹ Nur am Rande kann berücksichtigt werden, dass die Hapag neben der „Vaterland“ ein weiteres Schiff bei Blohm & Voss bestellt hatte, die „Bismarck“. Dazu bemerkt Rosenstiel: „Bismarck“, noch grösser als ‚Vaterland‘, lief am 20. Juni 1914 in Anwesenheit des deutschen Kaisers vom Stapel, der durch diesen Besuch seinem immer regen Interesse für die Werft erneut Ausdruck gab, und bedeutete für die Werft wie für den gesamten deutschen Schiffbau den Höhepunkt der Entwicklung. Das Schiff selbst konnte erst nach dem Kriege vollendet und mußte auf Grund des Friedensvertrages von Versailles an England abgeliefert werden“.¹⁸²

.....
NACH dieser Darstellung von Höhepunkten der Werftgeschichte soll noch einmal zurückgeblendet werden in die Zeit um 1900, und zwar, das Vorangegangene bewusst kontrastierend, mit Blicken ins Alltagsleben auf der Werft. Am 1. Februar 1901 trat, wie bereits erwähnt, Eduard Blohm seine Stellung bei Blohm & Voss an. Er nimmt die-

sen Wendepunkt seines Lebens zum Anlass, um die nächste Umgebung zu beschreiben, in der er sich dann für lange Jahre die meiste Zeit aufhielt. Im ersten Stock des Verwaltungsgebäudes wurde ihm zusammen mit Hermann Frahm – einem Neffen von Ernst Voss, der als Ingenieur und Technischer Direktor für die Werft herausragende Bedeutung gewann¹⁸³ – ein Zimmer „neben den Zimmern der Herren Blohm und Voss“ zugewiesen. Eduard Blohm fährt dann fort:

.....
„IN dem vorderen Zimmer neben dem kaufmännischen Bureau stand an der Wand der Schreibtisch. Hier las Herr Voss morgens die Post, so lange war die Tür geschlossen. In dem Zimmer mit dem Eckfenster stand vorn ein grosser Tisch, auf dem Zeichnungen ausgebreitet werden konnten; unter dem Tisch waren Schubfächer, in denen Zeichnungen etc. abgelegt wurden. In diesem Zimmer hatte Herr Voss vorn seinen Schreibtisch. Herr Blohm hatte seinen Schreibtisch, ein Cylinderbureau,¹⁸⁴ an der Aussenwand stehen. An der Wand zu dem ersten Zimmer stand ein Sofa, ich glaube, nur mit Rohrgeflecht, mit einem Tisch und einigen Stühlen davor. Die Einrichtung war äußerst einfach, keine Klubsessel und Teppiche. Nach dem Modellsaal zu waren eine Garderobe und Toilette und ein kleines schmales Zimmer mit einem Sofa. [...]“¹⁸⁵
Die Beschreibung der weiteren Räume des Verwaltungsgebäudes braucht nicht zitiert zu werden; bemerkenswert ist allein der Umstand, dass die Werftleitung in ausgesprochen spartanischen, rein zweckdienlich eingerichteten, auf jederlei Repräsentation verzichtenden Räumen tätig war. Einmal mehr erweist es sich, dass weder Hermann Blohm noch Ernst Voss darauf bedacht waren, sich selbst in irgendeiner Weise durch

Äußerlichkeiten Status oder gar Glanz zu verleihen.

.....
UM außerdem nochmals zu zeigen, dass Hermann Blohm bei aller – bewusst eingesetzten – Strenge einen offensichtlich eher verdeckten oder auch hintergründigen Humor besaß, sei eine Erzählung wiedergegeben, die man dem Sprachgebrauch des 19. Jahrhunderts entsprechend als Schnurre bezeichnen kann.¹⁸⁶ Hermann Blohm erscheint darin zwar nicht als vordergründige, wohl aber als heimliche Hauptfigur. Ein Sägereimeister namens Carstens erzählte Eduard Blohm die Geschichte, die sich um 1900 herum ereignet haben muss:

.....
„EINES Morgens in der Frühstückszeit im Winter sitzt Holzmeyer [„Meyer“ genannt] in seinem Zimmer und verzehrt sein Frühstück. Da kommt Hushahn, der über den Elbponton herrschte mit den Barkassen und Schleppern, und verlangt von Meyer, er solle die Balken, die in der Elbe dort im Wasser lagen, herausholen, bevor sie ganz festfrieren. Meyer hat keine Lust: ‚Mann, dat geiht nich mihr, dei sünd all fest froren. Dei können wi nich mihr rutkriegen.‘ Hushahn wird energischer, er redet sich ordentlich in Rage, er steht vor Meyer mit so energischen Bewegungen, daß sein Vollbart in Schwingungen versetzt wird und rauf und runter schlägt. Endlich droht er: ‚Wenn du dat nich deist, dann gah ick nah No. 1!‘ ‚Oh, so leicht geht sick dat dor nich rup.‘ Hushahn verlässt wutschnaubend Holzmeyer, der sehr gemächlich sein Frühstück weiter verzehrt. Da geht plötzlich das Telefon. ‚Hat dei verdammte Knecht doch Herrn Blohm wat seggt?‘ Ganz richtig, Meyer soll nach No. 1 kommen. Dort wird ihm nun bedeutet, das Holz müsse aus der Elbe heraus.

Meyer macht Einwendungen, das ginge nicht. Was die Herren auch sagen, Meyer hat Einwendungen. Endlich sagt Herr Blohm zu Herrn Voss: ‚Na, lassen Sie nur, wenn Meyer es nicht kann, dann müssen wir beide es wohl machen.‘ Meyer kommt in großer Fahrt zurück, sucht sich Leute zusammen und geht daran, das Holz zu bergen. Gegen 5 Uhr abends kommt Meyer wieder in das Zimmer, schweißbedeckt trotz der 8 bis 10 Grad Kälte, wischt sich mit einem großen roten Taschentuch die Stirn und sagt bloß: ‚Gott sei Dank, nu bruken dei Herren dat Holt doch nich mihr sülben rut tau halen.‘¹⁸⁷

.....
DAZU sei ergänzt, dass Hushahn, wie Eduard Blohm sagt, „am Elbponton keinen leichten Stand“ hatte. Er musste dafür sorgen, dass nur solche Schlepper und Barkassen bei ihm anlegten, die Personen der Leitungsebene, nicht aber Werftarbeiter brachten. Wiederum aus Zweckmäßigkeits-, nicht aus Statusgründen legte die Werftleitung Wert darauf, jederzeit, unabhängig von Andrang und Stoßzeiten, über die Elbe hinweg mit separaten Barkassen die Arbeitsplätze erreichen zu können.

.....
IM Verlauf seiner ausführlichen Schilderungen kommt der Chronist Eduard Blohm auch auf einen besonderen Anlass zu sprechen, ein Ereignis, um das Hermann Blohm sich offenbar am liebsten gar nicht gekümmert hätte: „Am 5. April 1902 feierten B&V ihr 25jähriges Jubiläum. Die Herren hatten nichts davon wissen wollen; aber Frau Emmi Blohm und Frau Alwine Voss hatten ihre Männer doch endlich so weit gebracht, dass der Tag, an dem der erste Spatenstich auf der Werft gemacht war, als der Gründungstag gelten sollte. Da hat man denn

endlich aus dem Tagebuch des späteren Hauszimmermeisters Bartels den 5. April gefunden. [...] Der 5. April wurde ein großer Tag für B&V. Von sehr vielen Seiten wurde gratuliert und eine große Menge Blumen geschickt. Nach 14 Tagen gaben B&V den Angestellten und älteren Arbeitern ein Festessen im Zoologischen Garten, das sehr großen Beifall fand.“¹⁸⁸

.....
Das Festereignis des 25-jährigen Werftjubiläums ist für sich genommen kein Alltag, es ist aber die Folge oder das Ergebnis eines vieljährigen Alltags und kann daher an dieser Stelle Erwähnung finden. Ähnlich verhält es sich mit einem Anlass im Jahre 1906. Wiederum betrifft es nicht Hermann Blohm als Hauptperson, beleuchtet aber weitere Facetten seines Verhaltens. Kapitän Brandt, Jahrgang 1837, dessen Vorname offenbar nur mit den Initialen F. M. C. überliefert ist,¹⁸⁹ hatte als Leiter des Dockbetriebs auf der Werft eine entscheidende Funktion; seiner Zuverlässigkeit, aber auch seiner Unnachgiebigkeit wegen wurde er als „Docktyrann“ bezeichnet. Dazu schreibt Eduard Blohm:

.....
„Im Herbst 1906 war Kapitän Brandt 25 Jahre bei uns auf der Werft, offiziell erst am 1. Januar 1907. An einem Sonnabend kurz vor Weihnachten wurde er von den Herren Blohm und Voss in Wietzels Hotel angefei-

ert, wozu auch die Ingenieure, Reparaturmeister und Obermeister eingeladen waren. Solche Feste veranstalteten die Herren gelegentlich sehr gern, sie mochten sehr gern auch mit ihren Mitarbeitern, Ingenieuren, Meistern und Beamten freundschaftlich zusammen sein. Diese Abende waren immer sehr gemütlich und feuchtfröhlich. An diesem Abend sang denn auch [...] Obermeister Stehr mit seinem schönen, lauten, für die Kesselschmiede geeigneten Organ voller Begeisterung das Flaggenlied ‚Stolz weht die Flagge schwarz-weiß-rot‘. Herr Blohm sagte zu Herrn Voss: ‚Der Mann will pensioniert werden, der ist doch noch ganz rüstig.‘ Die Herren mochten sich nämlich nicht von ihren alten Mitarbeitern trennen; es gab damals noch keine Privatangestelltenversicherung und Pensionskasse. Sie ließen die alten Beamten lieber noch länger im Betrieb, z. T. mit etwas reduziertem Gehalt. [...]“¹⁹⁰

.....
Im nächsten Kapitel geht es nicht mehr ausschließlich oder unmittelbar um die Belange der Werft, auch wenn diese letztlich überall der entscheidende Bezugspunkt bleibt. Dabei rückt die Zeitspanne von 1901 bis 1917 ins Blickfeld, mit einem kurzen Vorgriff auf das Jahr 1927. Der Erste Weltkrieg, dessen Bedeutung für die Werft Gegenstand des übernächsten Kapitels ist, erscheint im Folgekapitel nur am Rande.

- 126 Vgl. das 1921 erschienene Buch „Aus Hamburgs Blütezeit“ mit den Lebenserinnerungen des Bürgermeisters Carl August Schröder. Er war, 1855 geboren, ungefähr ein Altersgenosse Hermann Blohms und erlebte seine erfolgreichsten Jahre vor 1914.
- 127 Witthöft, *Tradition*, S. 12 f.
- 128 (Rosenstiel), *Blohm & Voß*, S. 56 f.
- 129 *StA Hbg.*, 622-1/184, 2: Eduard Blohm, *Werfterinnerungen 1877–1939*, S. 19.
- 130 (Rosenstiel), *Blohm & Voß*, S. 12.
- 131 Witthöft, *Tradition*, S. 13.
- 132 Gerhardt, *Laeisz*, S. 5. Carl Heinrich Laeisz lebte von 1828 bis 1901.
- 133 (Rosenstiel), *Blohm & Voß*, S. 59.
- 134 Witthöft, *Tradition*, S. 15, 504.
- 135 Gerhardt, *Ballin*, S. 25.
- 136 (Rosenstiel), *Blohm & Voß*, S. 12.
- 137 *Ebd.*, S. 54.
- 138 *Zur Geschichte der Kosmos-Linie* vgl. Schröder, *Vorwerk*, S. 39 ff.
- 139 Vgl. ergänzend Ostersehle, *Blohm*, S. 41: Auch „auswärtige Firmen wie die Reederei Jepsen in Apenrade, der Norddeutsche Lloyd und die Deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft ‚Hansa‘ in Bremen sowie mehrere Reedereien in Rotterdam konnten als Auftraggeber gewonnen werden.“
- 140 *Prager*, *Blohm + Voss*, S. 39.
- 141 Mertelsmann, *Krieg*, S. 15. *Ebd.*, S. 15 f. nähere Erklärungen zur Rechtsform der KGaA. Dazu *Prager*, *Blohm + Voss*, S. 39.
- 142 Mertelsmann, *Krieg*, S. 18.
- 143 Zitiert nach *Wiborg*, *Blohm*, S. 51.
- 144 *StA Hbg.*, 622-1/184, 2: Eduard Blohm, *Werfterinnerungen 1877–1939*, S. 13. Siehe auch Witthöft, *Tradition*, S. 38.
- 145 Werner Blohm im Gespräch vom 17. Dezember 2010. Siehe auch *ebd.*, S. 112.
- 146 *StA Hbg.*, 362-6/18: *Werftschule Blohm u. Voss*.
- 147 *StA Hbg.*, 622-1/184, 2: Eduard Blohm, *Werfterinnerungen 1877-1939*, S. 35.
- 148 *Auskünfte von Werner Blohm am 17. Dezember 2010*.
- 149 *Damit wird gesagt, dass die Werften in Stettin und Danzig weniger zuverlässig arbeiteten als Blohm & Voss*.
- 150 Vgl. *Sorg*, *Werft*, S. 110, *Anm.* 4.
- 151 *StA Hbg.*, 622-1/184, 2: Eduard Blohm, *Werfterinnerungen 1877–1939*, S. 19 f.
- 152 Wilhelm II. besuchte die Werft beispielsweise im Dezember 1895. Siehe Witthöft, *Tradition*, S. 42.
- 153 Im Internet ist eine Ansichtskarte von 1939 mit folgender Beschriftung zu finden: „Hamburg Wietzel’s Hotel u. Terrassen-Restaurant oberhalb St.-Pauli-Landungsbrücken“: <http://cgi.ebay.de/Ak-St-Pauli-Hamburg-Wietzel-Hotel-Terrasse-1370438679640> (Stand: 27. 10. 2010).

- 154 *Auskunft von Werner Blohm am 12. Januar 2011.*
- 155 *StA Hbg., 622-1/184, 2: Eduard Blohm, Werferinnerungen 1877-1939, S. 21f.*
- 156 *Meyer-Lenz, Schiffszimmerer, S. 215. Vgl. Eiber, Arbeiter, S. 240.*
- 157 *Stachow, Rituale, S. 28f. Weitere Literatur zur Geschichte der Werftarbeiter im Konflikt mit den Arbeitgebern: Meyer-Lenz, Schiffbaukunst; Mertelsmann, Krieg; Herzig; Langewiesche; Sywottek (Hg.), Arbeiter; Eiber, Arbeiter.*
- 158 *Dazu Näheres bei Stachow, Rituale.*
- 159 *Es liegt nahe, dass Hermann Blohm aus der Sicht derer, die primär die Perspektive der Arbeiter vertraten oder vertreten, als „kompromißloser Scharfmacher“ gilt. Vgl. Bieber, Arbeitskämpfe, S. 107; Eiber, Arbeiter, S. 257.*
- 160 *StA Hbg., 622-1/184, 2: Eduard Blohm, Werferinnerungen 1877-1939, S. 44 ff. Vgl. Witthöft, Tradition, S. 31.*
- 161 *Knips, Arbeitgeberverbände, S. 77.*
- 162 *Cattaruzza, Das „Hamburgische Modell“, S. 249. Vgl. Ullrich, Schüsse, S. 74; Saul, Machtsicherung, S. 107f.*
- 163 *Knips, Arbeitgeberverbände, S. 77.*
- 164 *Cattaruzza, Arbeiter, S. 128.*
- 165 *Dies., Das „Hamburgische Modell“, S. 247f.*
- 166 *Evans, Cholera, S. 203f.*
- 167 *Witthöft, Tradition, S. 35.*
- 168 *(Rosenstiel), Blohm & Voß, S. 21.*
- 169 *Vgl. StA Hbg., 622-1/184, 2: Eduard Blohm, Werferinnerungen 1877-1939, S. 162: „Im Jahr 1902 war es mit Neubauten flau. Die Packetfahrt ließ gar nicht bauen. Nach der Hochkonjunktur 1898 bis 1900 gab es nun 1902 eine ziemliche Depression.“*
- 170 *Prager, Blohm + Voss, S. 73. Vgl. Witthöft, Tradition, S. 72, 150.*
- 171 *Auskünfte von Werner Blohm am 17. Dezember 2010. Wiborg, Blohm, S. 82 schreibt, Hermann Blohm hätte Rosenstiel 1903 von „Ballins HAPAG abgeworben“. Prager (Blohm + Voss, S. 73) bemerkt, Rosenstiel habe die Hapag verlassen, weil er dort eine Stellung erhalten sollte, die ihm nicht zusagte.*
- 172 *Wiborg, Blohm, S. 83.*
- 173 *(Rosenstiel), Blohm & Voß, S. 25.*
- 174 *Siehe Witthöft, Tradition, S. 68, 93.*
- 175 *Lehmann, 100 Jahre – Biografien, S. 52.*
- 176 *Zur Geschichte und Bedeutung des „Imperator“ siehe Näheres bei Gerhardt, Ballin, S. 39-51.*
- 177 *Schröder, Blütezeit, S. 212.*
- 178 *Vgl. dazu kritisch Schröder, Lebensansichten, S. 27. (Ebd. wird fälschlich erwähnt, der „Imperator“ sei auf der Blohm & Voss-Werft getauft worden).*
- 179 *Schröder, Blütezeit, S. 210f.*
- 180 *Ebd., S. 214f.*
- 181 *Ostersehle, Blohm, S. 42.*
- 182 *(Rosenstiel), Blohm & Voß, S. 37f.*
- 183 *Zur Biografie von Hermann Frahm siehe Prager, Blohm + Voss, S. 72f.; Witthöft, Tradition, S. 67.*
- 184 *Ein Zylinderbüro ist ein Sekretär, d. h. ein Möbel mit einer aufrollbaren, einer Jalousie oder einem Rollladen ähnlichen Vorrichtung zum Verschließen.*
- 185 *StA Hbg., 622-1/184, 2: Eduard Blohm, Werferinnerungen 1877-1939, S. 81.*
- 186 *Vgl. auch Witthöft, Tradition, S. 112.*
- 187 *StA Hbg., 622-1/184, 2: Eduard Blohm, Werferinnerungen 1877-1939, S. 99.*
- 188 *Ebd., S. 153f.*
- 189 *Ebd., S. 25. Zur Biografie Brandts siehe auch Prager, Blohm + Voss, S. 28; Witthöft, Tradition, S. 21.*
- 190 *StA Hbg., 622-1/184, 2: Eduard Blohm, Werferinnerungen 1877-1939, S. 197.*

HERMANN BLOHMS REISEN. SEINE ÄUSSERUNGEN ZUR PRIVATEN FINANZLAGE

SCHON mit seinem Engagement für die Belange der Arbeitgeber war deutlich geworden, dass Hermann Blohm seinen Blick nicht ausschließlich auf das eigene Unternehmen konzentrierte. Als Außenstehender kann man staunen über die Arbeitskraft und über die Weitgespanntheit der Interessen, die für das Leben Hermann Blohms kennzeichnend waren. In den „Hamburger Nachrichten“ vom 22. Mai 1938 veröffentlichte P. Th. Hoffmann einen Rückblick unter dem Titel „Hervorragende Hamburger aus vergangener Zeit“, der Wesentliches zur Aufgabenvielfalt des Wertgründers bündelt:

„WEIT über sein eigentliches Werk hinaus war Hermann Blohm segensreich tätig geworden. Der Verein Deutscher Ingenieure verlieh ihm 1907 seine höchste Auszeichnung, die Graßhoff-Gedenkmünze, und die Technische Hochschule Charlottenburg ernannte ihn 1910 zum Ehrendoktor.

BLOHM war ferner Mitglied der Hamburger Handelskammer und besonders in deren Industriekommission geschätzt. Er war Vorsitzender der Berufsvereine des deutschen Schiffbaues, Gründer und Vorsitzender der Hamburgischen Schiffbau-Versuchsanstalt und des „Vereins für Feuerungsbetrieb und Rauchbekämpfung“. Dem Vorstandsrat des Deutschen Museums in München gehörte

er als Mitglied und 1911 bis 1913 als dessen Vorsitzender an. Endlich wurde er 1917 Ehrenmitglied der „Schiffbautechnischen Gesellschaft“¹⁹¹ und 1927 Ehrenmitglied des „Vereins deutscher Eisen- und Stahlindustrieller“. Allein diese Aufzählung, die auf Vollständigkeit keinen Anspruch erheben kann, zeigt, wie weit Blohms Einfluß im deutschen Industrie- und Kulturleben reichte.“¹⁹²

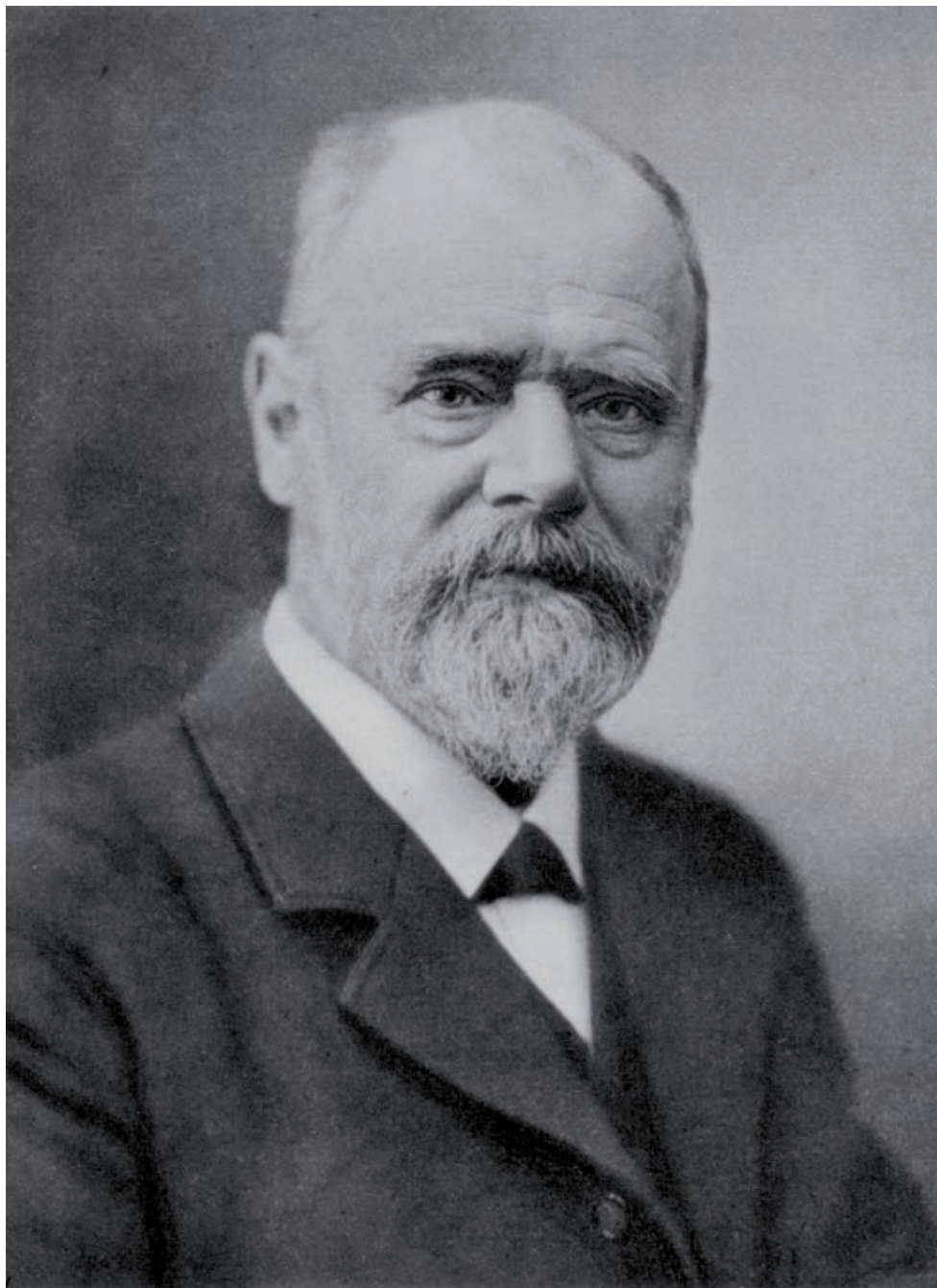
.....
 WAS die Hamburgische Schiffbau-Versuchsanstalt (HSVA) betrifft, so sei ergänzt, dass die Gründung als G.m.b.H. am 7. Juni 1913 erfolgte. Schon Ende Dezember 1908 hatte Hermann Blohm erklärt, „daß ein nach der Wellenkamp'schen Methode arbeitendes ‚Unterrichtslaboratorium‘ zu befürworten ist“.¹⁹³ Widerstände typischer Schiffsformen bei verschiedenen Geschwindigkeiten im Wasser sollten an bestimmten Schulmodellen erprobt werden. Ein Vertrag vom 3. Oktober 1913 zwischen dem Hamburgischen Staat und der HSVA sicherte letzterer eine Unterstützung von 1,25 Millionen Reichsmark. Ob Hermann Blohm von Anfang an, also seit Mitte 1913, erster Vorsitzender des Aufsichtsrats war, muss offen bleiben. Jedenfalls legte er dieses Amt am 26. April 1921 im Alter von knapp 73 Jahren nieder.¹⁹⁴



Urkunde zur Verleihung der Grashof-Denk Münze (1907)

UNERWÄHNT lässt Hoffmann, dass Blohm auch für den Germanischen Lloyd aktiv war.¹⁹⁵ Diese wichtige Gesellschaft, am 16. März 1867 in Hamburg gegründet und 1889 in eine Aktiengesellschaft umgewandelt, entwickelte Bauvorschriften und Klassifikationsstandards zur Sicherung und Sicherheit von Schiffen. Die Einhaltung der Vorschriften wurde an neu hergestellten Schif-

fen konkret überprüft. Im Jahr 1917 regte Blohm „bei den Kriegsausschüssen der Werften und Reedereien zur Rationalisierung der Arbeit die Bildung eines Ausschusses zur Normung aller im Handelsschiffbau vorkommenden Bauteile an. Hier zeichnete sich eine für die Wirtschaftlichkeit der Fertigung, der Reparatur und des Betriebes wichtige Aufgabe ab. Der Germanische



Hermann Blohm

Lloyd übernahm Vorsitz und Geschäftsführung dieses Ausschusses, da die Normung – vor allem von sicherheitstechnisch relevanten Bauteilen – zu seinem Interessenbereich gehörte.¹⁹⁶

.....
DIE Vielzahl der Verpflichtungen, die Hermann Blohm wahrnahm, zehrte an seinen Kräften. Wahrscheinlich mutete er sich nicht selten zuviel zu. Dazu schreibt Eduard Blohm in seinen „Werfterinnerungen“:

.....
„In den Jahren 1904 und 05 war Herr Hermann Blohm mit seinen Nerven sehr herunter und war längere Zeit fort, viele Wochen, u. a. in Schierke. Ihm wurde das starke Rauchen verboten. Vorher hatte er nur Importe¹⁹⁷ geraucht, und zwar den ganzen Tag. Nun musste es eine hiesige Zigarre Fandango tun; wenigstens vormittags. Zum Glück erholte sich Herr Blohm aber, so dass er bald die alte Energie und Arbeitskraft wieder bekam. Er hatte aber auch in diesen Jahren allerlei Sorgen gehabt. Er sagte sich, dass die Werft so, wie sie 1903 und 04 war, nicht weiter bestehen könne, wenn sie das bleiben sollte, was sie gewesen war. Zu viel hatte sich im Schiffbau und noch mehr im Maschinenbau geändert. In diesen Jahren hatte man die ersten größeren Turbinenschiffe gebaut. [...]“

.....
ERGÄNZEND fügt Eduard Blohm hinzu: „Im Sommer 1904, als Nr. 177 Orion abgeschlossen wurde, war Herr Blohm sehr weit herunter. Hermann Frahm hatte mit Theodor Amsinck¹⁹⁸ verhandeln müssen, weil Herr Blohm sich außer Stande fühlte.“¹⁹⁹ Erschöpfungszustände, die eine Erholung unabweislich machten, waren allerdings sicherlich nicht die Regel. Was aber das Leben Hermann Blohms in geradezu regelhafter

Weise bestimmte, war die Notwendigkeit des Reisens, in den meisten Fällen zu Geschäftszwecken. In welchem Umfang er immer wieder unterwegs war oder unterwegs sein musste, wobei er stets in Hotels wohnte, lässt sich mit Bestimmtheit nicht sagen; für die Jahre vor 1902 kann dazu so gut wie gar nichts mitgeteilt werden. Soweit aber die Reisetätigkeit in Quellenmaterialien Spuren hinterlassen hat, soll davon die Rede sein.

.....
IN den Aufzeichnungen Emmi Blohms wurde bereits auf eine Urlaubsreise in die Schweiz im Sommer 1902 hingewiesen (siehe S. 56, 58). Auf ungefähr denselben Zeitraum bezogen schreibt Eduard Blohm: „Nr. 151 Blücher lief November 1901 zu Wasser und machte im Mai 02 Probefahrt; anschließend fand auch eine Gästefahrt von Cuxhaven um Helgoland herum nach Hamburg statt. Herr Herm. Blohm hatte nur die technische Probefahrt am Sonnabend mitgemacht, er musste am Sonntag nach Düsseldorf fahren, weil am Montag das Institution of Naval Architects zu seiner Sommertagung dahin kam.“²⁰⁰

.....
EIN Jahr später, im Juli 1903, hielt Hermann Blohm sich in Engelberg in der Schweiz auf, und auch im Januar 1904 nahm er Quartier in der Schweiz, nunmehr in St. Moritz.²⁰¹ Während eines Aufenthaltes in Bad Harzburg Anfang Mai 1904 ließ er sich von wichtigen Vorgängen auf der Werft fortlaufend Bericht erstatten. Wahrscheinlich hielt er auch während anderer – vielleicht während aller? – Reisen ständigen Kontakt zur Werft. Die Auszeit in Schierke im Sommer 1904, von der Eduard Blohm berichtet, lässt sich genauer auf den Monat Juni festlegen; zwei Monate später reiste Hermann Blohm wie-

derum in die Schweiz, dieses Mal nach Pontresina, wo er bis weit in den September hinein blieb. Am 24. September 1904 war er in Luzern.

.....
IM Zuge der Bemühungen, mit Russland ins Geschäft zu kommen, hielt er sich vom 7. bis 18. März 1905 in St. Petersburg auf. Auf die Anstrengungen der Werft, mit Russland geschäftliche Beziehungen aufzunehmen – sie reichten zurück bis ins Jahr 1897 –, kann hier nicht eingegangen werden. Bei der Einweihung der Petersburger Putilow-Werft A.G. am 29. November 1913, deren Aufbau entscheidend von Blohm & Voss vorangetrieben wurde, war Hermann Blohm anwesend.²⁰²

.....
IM Folgenden wird nur noch stichwortartig festgehalten, wo und wann er jeweils Aufenthalt nahm: Im August 1905 in Kandersteg, am 11. August 1905 in Thun. Anfang September 1906 in Königswinter. Im November 1906 mehrere Tage in Berlin. Ende November, auch am 4. Dezember desselben Jahres in Paris. Am 20. und 21. Februar 1907 in Bremen, drei Tage später in London. Anfang März 1907 in Glasgow, am 9. März wieder in London. (Eduard Blohm bemerkt dazu: „Die Herren Hermann Blohm und Hermann Frahm machten eine gemeinschaftliche Reise nach England, um die Verhältnisse dort zu studieren.“)²⁰³ Am 11. Mai 1907 in Paris. Anschließend bis in den Juni hinein in Bagnères de Luchon. Am 6. September 1907, ebenso am 17. März 1908 in Berlin. Am 27. April desselben Jahres, bis weit in den Mai hinein, in einem Sanatorium in Baden-Baden. Am 1. Juni 1908 wieder in Berlin ... Diese Nachweise von Hermann Blohms Reisetätigkeit, die, auf die Jahrzehnte nach 1877 bezogen, nicht annä-

hernd vollständig sind, belegen zur Genüge, dass der Werftleiter außerordentlich oft unterwegs war. Der Zweck und die jeweilige Beschaffenheit der Reisen, ihr Charakter als Geschäfts-, Erholungs- und Urlaubsreisen – oder aus Kombinationen davon – sind dabei allenfalls andeutungsweise zu erschließen.

.....
VERSCHIEDENTLICH wird Emmi Blohm ihren Mann auf Reisen begleitet haben. Was sie zum ersten Mal am 1. Mai 1909 auf einem Briefbogen des Grand Hotels Bellevue in Baden-Baden aufschrieb, steht am Beginn einer auffälligen, eigenwilligen Abfolge handschriftlicher Bemerkungen, die man, bis in den August 1917 hinein auf insgesamt vier losen Blättern in wechselnden Formaten fortgeführt, nicht als Tagebuchnotizen bezeichnen kann – dafür sind sie über die Jahre hin zu verstreut –, wohl aber als Andeutung davon. Immer geht es um die finanzielle Situation nicht primär der Werft, sondern Hermann Blohms und seiner Familie, also um einen Aspekt der Lebenssicherung, der Emmi nicht gleichgültig sein konnte. Die Notizen gewinnen einen eindeutigen Zusammenhang dadurch, dass sie stets durch ein „Hermann sagt“ eingeleitet sind. Da sie einen offenen, mittlerweile hundert Jahre zurückliegenden Einblick in eine Sphäre gewähren, die man unter Lebenden, zumal im zurückhaltenden Hamburg, sonst eher für sich behält, sollen sie vollständig zitiert werden:

.....
„BADEN-BADEN, 1/5. 1909. Hermann sagt: vorläufig müssen wir womöglich die letzten 1100 Aktien à 2000 M. erwerben (viell. innerhalb der beiden nächsten Jahre). Auch dann Kommanditgesellschaft bleiben. Später werden alle Aktien in 4 Teile geteilt (4



Emmi Blohm, geb. Westphal

Kinder), dürfen eigentlich nicht verkauft werden. –

HAMBURG 12/12. 1910. Hermann sagt: in den ersten 17 Jahren seines Geschäfts hat er nicht nur nichts verdient, sondern 100.000 verloren!

HAMBURG 16/4. 1911. Hermann sagt: Auf unserm Harvestehuderweg Grundstück sind 250.000 M. Hypotheken.

22/2. 12. Hermann sagt: Entweder müssen Leute wie Haniel²⁰⁴ (mit 8 Millionen) eintreten, und dies wäre das Beste und Sicherste; oder es müssen neue Vorzugsaktien ausgegeben werden, die von aller Welt gekauft werden können, aber ohne Stimmrecht, und mit der Bedingung, daß Blohms sie zurückkaufen können. – Die Kinder müssen z. gleichen Teilen Aktien haben, die d. Töchter nicht verkaufen dürfen, solange die Brüder ihnen 6 % Zinsen zahlen.

24/8. 12. Hermann sagt: für d. Jahr 1911/12 hat er 1.098.000 M. persönlich verdient.

4/10. 14. Hermann sagt: Im letzten Jahr habe ich d. Neffen meine Schuld abbezahlt; jetzt bleibt nur d. Schuld an Voß, der jährlich 200.000 M. bekommt.

IM letzten Jahr habe ich als pers. Haftender Gesellschafter 800.000 bekommen; abzüglich Unkosten ca 500.000 M.

DIESES nächste Jahr sollte recht gut werden.

13. JUNI 1915. Hermann sagt: Ende 1914 hat d. Werft 9½ Mill. Schulden gehabt; Ende 1915 wird sie 2½ Mill. Schulden haben! Ich

selbst verdiene ds. Jahr 1½ Mill., habe dann noch ½ Mill. Schulden.

FÜR Tirpitz, für Deutschland, f. d. gesamte Werftindustrie ist der Krieg eine Rettung geworden; 1914 waren alle Werften dem Bankrott nahe; jeder hatte wirtschaftlich das Äußerste getan. Durch die riesigen, großzügigen Aufträge am Anfang des Krieges sind alle wieder leistungsfähig geworden, und können sich nun zur Vollkommenheit auswachsen.

25. JULI 1915. Hermann sagt: ich habe 1.7 Mill. verdient i/ds. Jahr, davon zahlte ich ab: 1 Mill. an Voss. Nächstes Jahr hoffe ich d. letzten 400.000 an Voss abzubezahlen.

DIE Stammaktien, die ich Alle habe, müssen d. Söhne womöglich behalten, damit d. Geschäft privat bleiben kann.

17. SEPT. 1915: Jetzt habe ich noch 131.000 M. Schulden an Voß.

5. AUG. 1917. Hermann sagt: Die 4 Kinder sollen nach meinem Tode sich d. 6 Mill. teilen, außerdem jeder Bruder jeder Schwester ½ Mill. als einmalige Zahlung v. seinem Erbteil abgeben, so daß jede Schwester 2½ Mill. hat. Walther und Margaret bekommen noch mal jeder 40.000 M., die Rudolf und Ina für Reise und Aussteuer erhielten. Ich habe den Niesnutz des Vermögens (muß also den Töchtern z. Leben geben).²⁰⁵

DIE Regelung, die Hermann seiner Frau Emmi zufolge im August 1917 traf, wurde insofern modifiziert, als die Anteile des Gesamterbes später nach einem veränderten Schlüssel festgelegt wurden: je vierzig Prozent erhielten die beiden Söhne und je zehn



GRAND HOTEL BELLEVUE

Besitzer: RUD. SAUR

LIFT · ELEKTRISCH LICHT

BADEN-BADEN,

1/5.

1909

Hermann sagt: vorläufig müssen wir
vermögl. die letzten 1100 Aktien à
2000 M. vorsetzen (zweil. immerfort der
beiden nächsten Jahre) ^{7. Juli 1911} ~~gründung~~
Kommanditgesellschaft bleiben.

Später werden alle Aktien in 4 Teile
geteilt (4 Kinder), die ich eigentl. ^{ich}
nicht verkaufen werde. -

Hamburg 12/12. 1910.

Hermann sagt: in den ersten 17
Jahren sind Gefährte gut so nicht
mit nicht verdient, sondern 100.000
verloren!

Hamburg 16/4. 1911

Hermann sagt: Auf dem Harzstock
durch Gewinnstück sind 250.000 M.
Gegensatz

Prozent die beiden Töchter. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Vermögensanteile, die Ernst Voss einmal besaß, an Hermann Blohm zurückgegangen waren; die Nachkommen von Voss brauchten also nicht erblich bedacht zu werden. Der Verteilungsschlüssel 4 : 4 : 1 : 1 galt bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs, wobei zu den Anteilen aus der Werft die Anteile am Flugzeugbau hinzukamen; im Juni 1933 war auf Betreiben Walther Blohms die Hamburger Flugzeugbau GmbH gegründet worden.²⁰⁶ Nach 1945 blieb die Erbaufteilung im großen und ganzen weiterhin gültig, mit Abänderungen im Einzelnen.²⁰⁷



Das Wohnhaus am Harvestehuder Weg

.....

BEDENKT man im Blick auf Emmis Protokolle daneben, dass vor allem während des Ersten Weltkriegs der Blohm & Voss-Werft gewaltige Aufträge zum Bau von Kriegsschiffen und U-Booten erteilt wurden – Näheres dazu im Folgekapitel –, so überrascht es nicht, dass der Krieg für die Werftindustrie zur „Rettung“ wurde.²⁰⁸ Dieser Umstand mag aus moralischer Sicht heutzutage starke Zweifel wecken, aus faktisch-historischer Sicht ist er jedoch einleuchtend und naheliegend. Hermann Blohm sagte 1915 seiner Frau in aller Offenheit, was von seiner Warte aus der Fall war. Im Übrigen dachte er, wenn es um Geldsummen ging, an die Rückzahlung von Schulden und an die Zukunft seiner vier Kinder Rudolf, Walther, Emmi Alwine (Ina) und Margaret. Ob und wie weit die Planungen durch die Hyperinflation der Jahre 1922/23 zunichte gemacht wurden, muss offen bleiben.²⁰⁹

.....

NEBEN dem Blick auf die weitgespannten Aktivitäten Hermann Blohms, auf seine Reisen und die von seiner Frau protokollierten Aussprüche darf ein zusätzlicher wichti-

ger Aspekt nicht unberücksichtigt bleiben; der Werftbesitzer war ja nicht ununterbrochen unterwegs, sondern sorgte auch für ein reges gesellschaftliches Leben in seinem Haus am Harvestehuder Weg – wobei der eigentliche Motor, die eigentliche Instanz zur Aufrechterhaltung dieses Lebens Emmi Blohm war.

.....

WIEDERUM gibt es nur wenige Spuren, die beweisen, dass sie eine „erfahrene Gastgeberin“²¹⁰ war, die ein großes Haus führte. Erhalten haben sich (als Fotokopien) drei Zettel, auf denen unzweifelhaft Emmis Schrift erscheint.²¹¹ Die von ihr erstellten Übersichten gelten der Vorbereitung zweier Feste: Einmal einem für Ostersonntag, den 23. März 1913 geplanten großen Essen, zum anderen der Planung von „Walther’s Brautfête“ am 19. September 1918 (zwei Tage später wurden Walther Blohm und Annemarie Brandis getraut). Für beide Feste existieren



Wohnhaus Harvestehuder Weg, Innenräume

Emmis Gästelisten – einschließlich der Gäste, die zum Ostersonntag 1913 absagten –, und für letzteres, das Osteressen, zusätzlich der Entwurf der Menüfolge. Ostern 1913 kamen 23 Personen zusammen, 11 Personen hatten abgesagt. Bemerkenswert ist es, dass bereits zu diesem Zeitpunkt Walther neben der knapp achtzehn Jahre alten Annemarie Brandis, seiner späteren Ehefrau, platziert war. Zur Brautfete 1918 trafen sich 46 Personen. Es kann hier nicht die komplette Speisenfolge zitiert werden, die 1913 maßgeblich war – man begann mit Schildkrötensuppe,

ließ kalte Hummer folgen, usw. –, ebenso würde es zu weit führen, alle Gäste namentlich zu bezeichnen. Sowohl 1913 als auch 1918 versammelten sich neben näheren Verwandten zahlreiche Herrschaften aus den bekanntesten Hamburger Familien – etwa Nottebohm, Jencquel, Framhein, Woermann –, wobei zur Brautfete auch Hermann Frahm und Rudolph Rosenstiel eingeladen waren. Es mag kein Zufall sein, dass der Menüplan für den 19. September 1918 nicht erhalten ist; vermutlich war er um einiges weniger opulent als der von 1913.

Offenbrunnung 1913	
	inf
Kornmann	1
A. v. Bohn	2
H. Reimers	3
H. Hemeyer	4
H. Wermann	5
Chargerech	6
Türsen Bohn	7
Beausire	8
F. Schlutbach	9
Braundis	10
	11
	<u>Frä</u>

Offenbr.: G. Seckels, E. Ucker, E. Holsten
 Louis Bohn, O. und K. Wodpahl, Teresa
 Hubener, F. Kochen, A. Hoff, A. Kochens.

- Offenbrunnung 1913^{23.} 23. Hof.
- 1) Apfelbrötchen Suppe (1/2 Liter) 28 Liter
 - 2) 15/ kalte Gänsebraten
 - 3) 4 Rinder o. Gänsebraten, 4 Gänsebraten
 Suppe in Süd. Gänsebraten, Kartoffeln
 - 4) Rindfleischsuppe mit Gänsebraten
 in Formaten, reinen Kartoffeln belegt
 Gänsebraten
 - 5) Rindfleischbraten
 - 6) Ostbein in Pfefferwasser, bontons
 Rindfleisch, Kalbsbraten, Fett, Pfefferbraten
 Gelbe Apfelsauce auf Rind
- Kulmann, Kisch, Kroll-Lisbeth
 f. d. Rindfleisch
 Kuchel, Bier, Paff, Gützelort, Rindfleisch

Gästeliste und Menüplan von Emmi Blohm (Ostern 1913)

-
- 191 Lehmann zufolge (100 Jahre – Chronik, S. 247) war Hermann Blohm seit 1918 Ehrenmitglied der „Schiffbautechnischen Gesellschaft“. Deren Jahrbuch zufolge war Blohm auch „Lebenslängliches Fachmitglied“. Dazu außerdem Mertelsmann, Krieg, S. 25.
- 192 Vgl. ferner ebd., S. 18 f.
- 193 Wellenkamp, Schleppmethode. Vgl. Lueger, Lexikon der gesamten Technik, Stichwort „Schiffswiderstand“ (<http://www.zeno.org/Lueger-1904/A/Schiffswiderstand>; Stand: 14. 11. 2010).
- 194 Meyer, Chronik, S. 1, 4, 8.
- 195 In einem Brief vom 5. August 2010 teilt Werner Blohm dem Verfasser mit, Hermann Blohm sei Initiator und Mitbegründer des Germanischen Lloyd gewesen.
- 196 Lehmann; Mau, Geprüfte Sicherheit, S. 12, 17, 26.
- 197 In der Abschrift des Textes von Eduard Blohm erscheint fälschlich das Wort „Imperten“.
- 198 Der Kaufmann und Reeder Johannes Theodor Amsinck (1868–1950), Sohn von M. Garlieb Amsinck (siehe Anm. 97), gehörte zum Vorstand der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft (Deutsches Geschlechterbuch 205, S. 26).
- 199 StA Hbg., 622-1/184, 2: Eduard Blohm, Werferinnerungen 1877–1939, S. 177 ff.
- 200 Ebd., S. 141.
- 201 Diese und die folgenden Reisen sind – sofern nicht in den „Werferinnerungen“ von Eduard Blohm dokumentiert – im Hamburger Staatsarchiv unter der Bestandsnummer 621-1/72, 224, nachgewiesen.
- 202 Prager, Blohm + Voss, S. 104.
- 203 StA Hbg., 622-1/184, 2: Eduard Blohm, Werferinnerungen 1877–1939, S. 201.
- 204 Aus der 1810 gegründeten Hüttengewerkschaft und Handlung Jacobi, Haniel und Huyssen ging 1873 die Gutehoffnungshütte (GHH) hervor, ein – wie es in „Der große Brockhaus“ heißt (Band 5, Wiesbaden 1954, S. 150) – bedeutendes Unternehmen der westdeutschen Montanindustrie und organisatorischer Mittelpunkt des Haniel-Konzerns.
- 205 Privatarchiv Etta von Werthern.
- 206 Wiborg, Blohm, S. 58.
- 207 Auskünfte von Werner Blohm am 17. Dezember 2010.
- 208 Vgl. Mertelsmann, Krieg, S. 24: „Der deutsche Schiffbau befand sich vor Kriegsausbruch [1914] offensichtlich in einer Strukturkrise. [...]“
- 209 Zu den Auswirkungen der Inflation auf die Werft vgl. Sorg, Werft, S. 105.
- 210 Wiborg, Blohm, S. 42.
- 211 Privatarchiv Janna Schmitz.
-

DER ERSTE WELTKRIEG

MIT Ausnahme zweier Schiffe, eines „Schießprahms“ (ohne Antrieb) und des Kleinen Kreuzers „Condor“, die im Dezember 1885 und im November 1892 an die Kaiserliche Marine abgeliefert wurden,²¹² können mehr oder weniger alle Schiffe, welche in der Zeit von 1880 bis 1898 auf der Blohm & Voss-Werft gebaut wurden – sieht man außerdem von den besonderen Bauten der Docks ab –, der Sammelklasse der Handelsschiffe zugeordnet werden. Im Verzeichnis von Hans Georg Prager erscheinen als Schiffstypen mit den Baunummern 1 bis 135 vor allem Fracht- oder Fracht- und Fahrgastschiffe, daneben vereinzelt Raddampfer, Barken und anderes.²¹³ Kurz vor dem Übergang ins 20. Jahrhundert kam es dann zu einer folgenreichen Wende:

„DER Reichstag nahm 1898 das Flottengesetz an, und als erster Auftrag aus diesem Bauprogramm der Kaiserlichen Marine wurde der Werft der Bau des Linienschiffes ‚Kaiser Karl der Große‘ übertragen, dessen Stapellauf am 18. Oktober 1899 in Gegenwart des deutschen Kaisers stattfand und insofern von historischer Bedeutung war, als der Kaiser an diesem Tage im Hamburger Rathaus die im ganzen Reiche freudig aufgenommene Rede von der Notwendigkeit einer starken deutschen Flotte hielt.

MIT diesem Schiffe begann die ansehnliche Reihe von Kriegsschiffen, welche die Werft in regelmäßiger Folge für die Kaiserliche Marine gebaut hat.“²¹⁴ – Das erste Flottengesetz vom 28. März 1898 sah den Aufbau einer Schlachtflotte aus zwei Geschwadern vor, es umfasste ein ehrgeiziges Programm, das zu einem deutsch-britischen Wettstreit führte. Damit wirkte es als wesentliche Voraussetzung zur Vorbereitung und letztlich zur Auslösung des Ersten Weltkriegs.²¹⁵ Was Rosenstiel in der ihm eigenen Abgewogenheit zusammenfassend beschreibt, erscheint aus der Naht Eduard Blohms als ein Umbruch, der sich nicht selbstverständlich vollzog:

„ALS etwa im Frühjahr 1898 vom Reichsmarineamt an B&V wegen des Baus eines Panzerschiffes herangetreten wurde, war es für B&V eine sehr wichtige Frage, ob oder ob nicht. Es bestand die Gefahr, daß durch den Kriegsschiffbau die Art der Arbeit so beeinflusst würde, daß B&V im Handelsschiffbau nachher nicht mitkommen würde. Andererseits sagten sich B&V, daß sie schwerlich Aufträge für fremde Marinen bekommen würden, wenn sie für die deutsche Marine nicht bauten.“ Wie Ernst Voss später erzählte, so Eduard Blohm, habe Hermann Blohm sich am Ende „sehr schnell entschlossen“, zusätzlich zu den vorhandenen Helgen

einen Kriegsschiffhelgen anzulegen. Außerdem wurde neben dem Verwaltungsgebäude ein „Marinebureaugebäude“ errichtet.²¹⁶

Es kommt in diesem Abschnitt nicht darauf an, die zahlreichen und teilweise großdimensionierten Aufträge zu rekapitulieren, die Blohm & Voss mit der Verabschiedung der Flottengesetze – ein zweites folgte 1900 – zufielen. Ebenso wenig können Entwicklungstendenzen und Konjunkturlagen der Werft etwa im Sinne des Unternehmenshistorikers Olaf Mertelsmann betrachtet werden.²¹⁷ Wichtig ist es, allgemein festzuhalten, dass 1898 ein Umschwung erfolgte, der den Ersten Weltkrieg zwar nicht direkt heraufbeschwor, der aber entscheidende Voraussetzungen schuf, die ihn schließlich herbeiführten. Ob Hermann Blohm die Wahl gehabt hat, sich dem Bau von Kriegsschiffen zu entziehen, ist eine Frage, die aus heutiger Sicht leicht gestellt werden, die aber auch leicht die damaligen Umstände verfehlen kann. Mit dem Vorangegangenen ist mittlerweile zur Genüge deutlich geworden, dass Blohm es als ehrgeiziger Unternehmer kaum auf sich genommen hätte, die Werft wegen entgangener Aufträge schrumpfen zu lassen. Als national denkender Mann²¹⁸ wird er die expansionistischen Ambitionen Kaiser Wilhelms II. eher unterstützt als kritisch bewertet haben. Es kommt ein ganzes Bündel von Erwägungen und Gesichtspunkten zusammen, die es nahelegen, von einer Verstrickung zu sprechen, die mit moralisierender Kritik nicht abgetan werden kann.

VON einigen Schlachtschiffen, die vor dem Ersten Weltkrieg von Blohm & Voss gebaut wurden, ist wiederum in den „Werfterinnerungen“ Eduard Blohms die Rede. Über Fragen der Moral zerbricht er sich nicht den

Kopf. Statt dessen gibt er seinen Schilderungen Farbe, indem er unbekümmert, teilweise geradezu naiv auch von Begleitumständen spricht:

„Im Jahr 1908 wurde uns von der Marine der zweite große Kreuzer Moltke in Auftrag gegeben und einige Tage darauf noch der große Kreuzer Goeben. Dieser Auftrag musste aber noch streng geheim gehalten werden, erstens Englands wegen, und dann weil der Bau noch gar nicht vom Reichstag bewilligt war. Diese beiden Schiffe zusammen waren der größte Auftrag, der uns je erteilt war. [...]

WAR der Preis für den Seydlitz schon sehr gedrückt worden, so wurde er für den Derfflinger²¹⁹ noch mehr bekniffen.²²⁰ Schichau hatte sich auch in dies Panzerkreuzergeschäft gedrängt und dadurch uns den Preis verdorben. Damals war Herr Blohm entschlossen, keine Kriegsschiffe wieder zu bauen. Derfflinger war das letzte, und als es im Juli 1913 zu Wasser gelaufen war, hatten wir kein neues Schiff für die Marine aufzulegen. [...]

DER Stapellauf von Derfflinger sollte im Juni 1913 stattfinden, am Tage des 25-jährigen Regierungsjubiläums des Kaisers. Der spätere Generalfeldmarschall v. Mackensen war dazu aus Danzig gekommen, aber nach der Rede wollte das Schiff nicht laufen, es blieb eisern stehen. [...] Nach mehreren vergeblichen Versuchen ist dann das Schiff endlich am 1. Juli 1913 unter den Segenswünschen der daran beteiligten Meister und Arbeiter gelaufen. Es war nachmittags gegen 4 Uhr gewesen, allgemeine Freude.

DIE Herren des Aufsichtsrats Max War-



Schlachtkreuzer „Derfflinger“ verlässt die Werft

burg, Alfred und Otto Blohm²²¹ und, ich weiß nicht, wer sonst noch, kamen zum Gratulieren herüber auf die Werft, aber der Portier, der alte Oldag, hat die Herren nicht auf die Werft gelassen, getreu seinen Weisungen, dass die Herren Blohm und Voss um diese Zeit nicht zu sprechen waren. So mussten die Herren unverrichteter Dinge wieder umkehren. Das hat Herrn Blohm aber nicht beunruhigt. Ihm gefiel es immer, wenn die Leute genau nach ihren Anweisungen handelten. Es soll ihm selber passiert sein, dass ihn ein Wächter auf dem Kriegsschiff, der ihn nicht kannte, nicht auf das Schiff lassen wollte, auch nicht, als er sagte, wer er wäre. Erst durch das Dazwischenkommen eines Meisters soll er damals auf das Schiff gekommen sein.“²²²

Es mochte Zufall sein, dass gerade am Tag des Stapellaufs der „Derfflinger“ eine für die

Werft wichtige Veränderung eintrat. Dazu wiederum Eduard Blohm: „Zum ersten Juli 1913 war Herr Voss als Teilhaber ausgetreten. Wir haben aber im Betrieb sehr wenig davon gemerkt, weil Herr Voss nach wie vor auf die Werft kam, durch den Betrieb ging und uns noch immer gern seinen Rat gab, wenn wir ihn in schwierigen Fällen um seine Meinung und Hilfe baten. Herr Voss war bis zuletzt unermüdlich tätig gewesen, er war des Morgens rechtzeitig gekommen, war nur des Nachmittags etwas früher gegangen und hatte in den letzten Jahren häufiger mal auf kürzere Zeit ausgespannt.“²²³ In seinem 72. Lebensjahr schied Ernst Voss als persönlich haftender Gesellschafter aus, trat aber, „auf Bitten von Hermann Blohm, in den Aufsichtsrat über.“²²⁴

AN dieser Stelle sei hinzugefügt, dass sich in der Unternehmensleitung während der Fol-



Helling (Schiffsbauplatz)

gejahre weitere einschneidende Veränderungen ergaben durch das Hinzutreten der beiden Söhne von Hermann Blohm. Jeweils mit Beginn des Geschäftsjahres, also am 1. Juli, wurden 1914 erst Rudolf und zwei Jahre später Walther zu persönlich haftenden Gesellschaftern „der Blohm & Voss KG auf Aktien“.²²⁵ Bei Ausbruch des Kriegs gelangten beide zum Militär; als Leutnants der Reserve wurden sie „regelmäßig und ausführlich schriftlich über alle Vorgänge im Unternehmen unterrichtet“²²⁶ – eine Maßnahme, die auch in späteren Jahren beibehalten wurde, sooft die Werfleiter verreist waren.

KURZ VOR KRIEGSAUSBRUCH, am 20. Juni 1914, lief in Anwesenheit des Kaisers das Fahrgastschiff „Bismarck“ bei Blohm & Voss vom Stapel. Es „war ein strahlend schöner Tag“,

wie Eduard Blohm schreibt, „alles in Feststimmung. Eine ungeheure Menge von Zuschauern, die dem Kaiser zujubelten.“ Am 28. Juni wurde in Sarajevo der österreichische Thronfolger Franz Ferdinand ermordet, womit es zu den verschiedenen Kriegserklärungen kam, die den Krieg auslösten. Beim Stapellauf, so Eduard Blohm, „dachte kein Mensch an Krieg.“²²⁷

MIT BEGINN DES KRIEGS verließen Tausende von Angestellten und Arbeitern sofort die Werft, um, wie Rosenstiel schreibt, „ihrer militärischen Pflicht in Heer und Marine nachzukommen.“²²⁸ Dazu erklärt Mertelsmann präzisierend: „Während die Werft im Juli 1914 noch 10.854 Arbeiter beschäftigte, waren es im Folgemonat durch die Einberufungen nur noch 7.221.“ Der Tiefststand

während des Kriegs wurde mit 6.924 Arbeitern im Dezember 1914 erreicht. „Wegen des in Kürze zu erwartenden Sieges und der schlechten Auftragslage ließ Blohm & Voss nur unentbehrliche Fachleute freistellen. So rissen die Einberufungen große Löcher in den Produktionsfluß. Nun sah Hermann Blohm den Kriegsdienst allerdings auch als eine vaterländische Pflicht an. Deshalb wurde selbst sein Sohn Walther erst im Herbst 1918 [für die Werft] reklamiert, obwohl dies schon früher leicht möglich gewesen wäre.“²²⁹ Aus welchen Gründen im weiteren Verlauf des Kriegs die Zahl der Beschäftigten schwankte, bis sie im September 1918 einen Höchststand von 12.635 erreichte,²³⁰ kann hier nicht weiterverfolgt werden.

Ein tiefgreifender Wandel für die Werft vollzog sich mit dem Einstieg in den U-Boot-Bau. Dazu sei erneut Mertelsmann zitiert: „Im April 1915 erschien Geheimrath Veith, der Leiter der Abteilung für Maschinenbauangelegenheiten des Reichsmarineamtes, als Gast zum Frühstück in der Firma. Aller Wahrscheinlichkeit nach sollte er in Tirpitz' Auftrag Hermann Blohm zur Aufnahme des U-Bootbaus überreden. Bisher verfügte der Betrieb über keine Erfahrungen in diesem Metier, das Unternehmen betrachtete sich als Großschiffwerft. Zahlreiche Umbauten der Helgen und Docks waren notwendig, um eine U-Bootproduktion aufnehmen zu können. Blohm erwies sich zuerst als ablehnend, stimmte aber schließlich zu. [...]



U-Bootbau auf der Werft (um 1915)

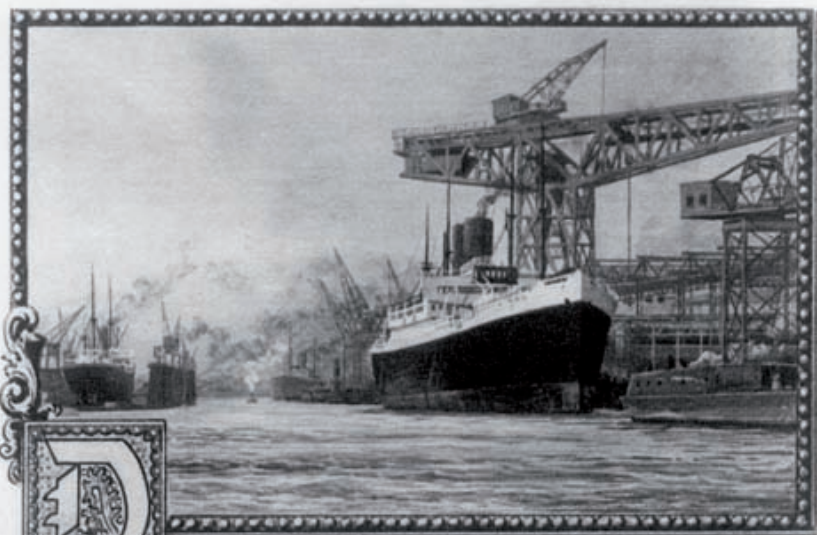
.....
DER U-Bootbau lief erfolgreich an. Die Belegschaft zog engagiert mit und arbeitete anfangs mit besonderem Nachdruck an diesen Aufträgen. Es sollten 91 U-Boote fertiggestellt werden, rund ein Viertel der gesamten deutschen Produktion.²³¹ Rosenstiel zufolge wurden 98 U-Boote bei Blohm & Voss gebaut; „schließlich in Abständen von wenigen Tagen. 74 U-Boote waren beim Waffenstillstand noch im Bau, darunter die großen Boote von mehr als 2000 Tonnen Deplacement, und mußten ebenso wie die Großen Kreuzer abgewrackt werden.“²³² –

.....
FÜR Blohm & Voss blieb der Bau von Handelsschiffen das zentrale Anliegen, auch wenn im Vorfeld des Kriegs der Kriegsschiffbau zu einem Schwerpunkt und in den Jahren von 1915 bis 1918 zum alleinigen Schwerpunkt wurde. Es verwundert daher nicht, wenn in der „Niederschrift über die erste Sitzung des Kriegsausschusses der deutschen Werften am Mittwoch, den 6. September 1916 nachmittags 4 Uhr in Hamburg“ protokolliert wurde: „Herr Dr. Blohm übernimmt auf einstimmiges Verlangen den Vorsitz und tritt damit dem Kriegsausschuss bei.“²³³ Worum es im Kriegsausschuss der deutschen Werften ging, lässt sich bündig einer Geschäftsordnung entnehmen, die das Datum des 14. März 1917 trägt: „Aufgabe des Kriegsausschusses ist die Wahrnehmung der Gesamtinteressen der deutschen Schiffswerften in allen Angelegenheiten, die den Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte betreffen.“ Am 14. November 1916 trafen sich, im Beisein von Hermann Blohm und Albert Ballin, die Kriegsausschüsse der Werften und der Reeder.²³⁴ Wie hinsichtlich zahlreicher anderer Probleme und Entwick-

lungen kann auf die Ausschüsse hier nur hingewiesen werden, ohne deren Aktivitäten im Einzelnen zu beschreiben. Überhaupt muss es mit einer höchst verknüpften Darstellung des Ersten Weltkriegs sein Bewenden haben; es versteht sich, dass es dazu ausführliche Analysen gibt – Darlegungen, die jedoch zur Biografie Hermann Blohms über das hinaus, was mittlerweile zur Sprache kam, kaum Ergänzendes enthalten. –

.....
AM 23. Juni 1918 wurde der siebzigste Geburtstag von Hermann Blohm gefeiert. Eine schier unübersehbare Vielzahl von Firmenchefs, Freunden, Bekannten und Verwandten schickte Grußadressen oder Glückwunschtelegramme. Aus Trittau sandte Albert Ballin an die Privatadresse des Gefeierten im Harvestehuderweg ein Telegramm mit folgendem Wortlaut: „Sie haben Großes in Ihrem Leben geschaffen, und am heutigen Tage darf man in Dankbarkeit es aussprechen, wie viel das Vaterland Ihnen verdankt. Dass Sie Ihrem grossen Werke noch viele Jahre sich in gleicher Rüstigkeit und Frische widmen können, ist der herzliche Wunsch Ihres Ihnen in Verehrung ergebenden Ballin.“²³⁵

.....
VON „Frische und Rüstigkeit“ ist auch in der Abendausgabe der Hamburger Nachrichten vom 24. Juni 1918 die Rede – doch die Lebensumstände Hermann Blohms sollten sich bald grundlegend ändern. Bekanntlich verschlechterte sich die Ernährungslage innerhalb Deutschlands im Verlauf des Kriegs dramatisch, ein Umstand, der hauptverantwortlich dafür war, dass es zu fortgesetzten Auseinandersetzungen mit der Arbeiterschaft kam.²³⁶ Die Streiks und Unruhen mündeten schließlich in eine Revolution. Als der Krieg „am 11. November 1918



D

er Krieg hatte die einstmals grosse deutsche Handelsflotte dezimiert und lange, bevor man an einen unglücklichen Ausgang des Krieges und eine Auslieferung der Handelsflotte an die feindlichen Mächte denken konnte, beschäftigte sich die Werft eingehend mit Projekten für den Ersatz.

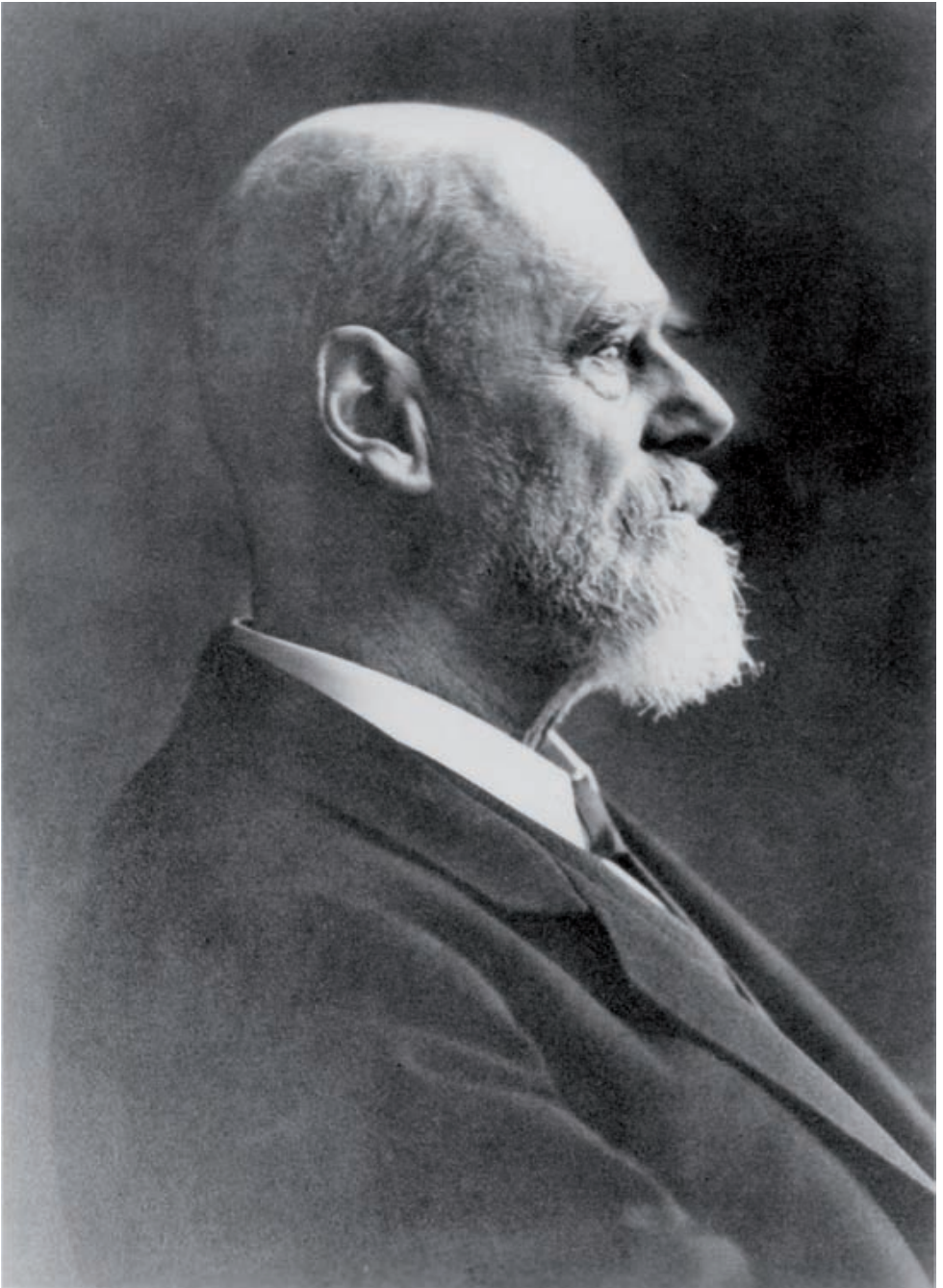
Das durch den Krieg Verlorengegangene konnte nur mit den modernsten Hilfsmitteln wieder erobert werden, und die von der Werft neu zu erbauenden Schiffe mussten in ihren Antriebsmitteln und ihrer Wirtschaftlichkeit das Fortgeschrittenste darstellen, was möglich war.

endete, herrschten auch in Hamburg Hunger, Chaos und allgemeine Unsicherheit. Arbeiter- und Soldatenräte versuchten, die Macht in der Stadt und in den großen Industriebetrieben zu ergreifen. Auch innerhalb der Werft von Blohm & Voss gab es eine Revolution. Die Werkskantine wurde demoliert. Ein Arbeiter- und Soldatenrat ernannte sich zur neuen Firmenleitung, die sich allerdings nicht als dauerhaft erwies. [...] ²³⁷

.....
AUCH Hermann Blohm stand allem, was jetzt geschah, entsetzt, vor allem aber völlig

fassungslos gegenüber. Arbeiter- und Soldatenräte wollten die Werft beherrschen, seine Werft, sein Lebenswerk, in dem sein Wort über vierzig Jahre lang unumstößliches Gesetz gewesen war. Wo er noch vor wenigen Jahren Seine Majestät feierlich empfangen hatte, rebellierten jetzt rote Matrosen. Es war zuviel für den alten Firmenchef. Hermann Blohm verstand in diesen Wochen die Welt nicht mehr. Er war erschüttert, tief deprimiert, verwirrt und kaum noch ansprechbar. Er tat, was er ohnehin hatte tun wollen: er übergab die Firma seinen Söhnen. Dann zog er sich völlig zurück.“ ²³⁸

-
- 212 Vgl. im Verzeichnis von Prager (Blohm + Voss, S. 231 f.) die Baumnummern 49 und 82. Der 30 m lange Schießprahm – ohne Schiffsnamen – kam bei der Kaiserlichen Werft Wilhelmshaven zum Einsatz (Witthöft, Tradition, S. 506). Ein Prahm ist ein flaches Gefährt zum Aufnehmen von Lasten. Ein Schießprahm trägt wahrscheinlich Geschütze. Größer war der Auftrag zum Bau der „Condor“.
- 213 Prager, Blohm + Voss, S. 228 ff.
- 214 (Rosenstiel), Blohm & Voß, S. 29.
- 215 Vgl. Jessen, Die Moltkes, S. 273.
- 216 StA Hbg., 622-1/184, 2: Eduard Blohm, Werferinnerungen 1877–1939, S. 74.
- 217 Siehe Mertelsmann, Krieg.
- 218 Vgl. ebd., S. 19: Politisch war Hermann Blohm „nationalistisch eingestellt, lehnte aber als überzeugter Hanseat die Verleihung eines Adelsprädikates durch den Kaiser ab.“
- 219 Zu den Schlachtkreuzern „Moltke“, „Goeben“, „Seydlitz“ und „Derfflinger“ mit den Bau-Nummern 200, 201, 209 und 213 siehe Näheres bei Prager, Blohm + Voss, S. 90 ff., 238 f. sowie Witthöft, Tradition, S. 110 f., 114, 117, passim.
- 220 Vgl. Mertelsmann, Krieg, S. 23 f.: „Aus der Perspektive der Werften war die Marine [...] ein schwieriger Geschäftspartner [...]. Auch konnte das Reichsmarineamt als einziger Abnehmer eventuell den Preis erheblich drücken.“
- 221 Alfred Ludwig (1868–1952) und Otto Carl Blohm (1870–1944) sind Neffen von Hermann Blohm (Deutsches Geschlechterbuch 205, S. 90, 96). Der Erstgenannte trat 1911 in den Aufsichtsrat von Blohm & Voss ein (Witthöft, Tradition, S. 107).
- 222 StA Hbg., 622-1/184, 2: Eduard Blohm, Werferinnerungen 1877–1939, S. 214, 257 f., 261 f.
- 223 Ebd., S. 278.
- 224 Witthöft, Tradition, S. 116.
- 225 Meyhoff, Blohm, S. 54; Wiborg, Blohm, S. 29.
- 226 Witthöft, Tradition, S. 127, 134.
- 227 StA Hbg., 622-1/184, 2: Eduard Blohm, Werferinnerungen 1877–1939, S. 282.
- 228 (Rosenstiel), Blohm & Voß, S. 41.
- 229 Mertelsmann, Krieg, S. 39 f.
- 230 Ebd., S. 39.
- 231 Ebd., S. 31.
- 232 (Rosenstiel), Blohm & Voß, S. 41.
- 233 StA Hbg., 621-1/72, 245. Dazu auch Sign. 243: Hermann Blohm war Mitglied des Kriegsausschusses der deutschen Industrie, der am 8. August 1914 gegründet wurde. Vgl. auch Witthöft, Tradition, S. 134.
- 234 StA Hbg., 621-1/72, 245.
- 235 Ebd., 183.
- 236 Vgl. Mertelsmann, Krieg, S. 84 ff.
- 237 Siehe dazu auch Bieber, Arbeitskämpfe, S. 118: „Am 5. II. 1918 kam es bei Blohm & Voß zu Tumulten. Am nächsten Tag zogen die Werftarbeiter unter roten Fahnen zu riesigen Demonstrationsversammlungen in die Innenstadt. An den folgenden Tagen ruhte die Arbeit auf den Werften.“
- 238 Wiborg, Blohm, S. 30 f.
-



Hermann Blohm

DIE LETZTE LEBENSZEIT

DIE Beschreibung, die Susanne Wiborg vom Rückzug Hermann Blohms liefert, mag überspitzt wirken, vielleicht wird sie aber dem Zustand, in dem der Werftgründer sich bei Kriegsende befand, durchaus gerecht. Olaf Mertelsmann äußert sich bestätigend und fügt zugleich Präzisierungen hinzu: „Hermann Blohm zog sich praktisch über Nacht, von den Ereignissen schockiert zurück. Er legte seine Ämter nieder oder ließ sie ruhen. [...] Als Vorsitzender des VdS [des „Vereins deutscher Schiffswerften“] und des KA [des Kriegsausschusses der deutschen Werften] trat er offiziell erst am 20. 2. 20 zurück. [...] Im Januar 1920 lehnte H. Blohm eine Wiederwahl zum Vorsitzenden des Arbeitgeberverbandes Hamburg-Altona ebenso ab wie die eines Vorsitzenden des Verbandes der Eisenindustrie Hamburgs.“ Indem er Ämter ruhen ließ, ermöglichte er seinem Sohn Rudolf die direkte Nachfolge in diesen Ämtern. Er selbst „blieb den Geschäften nun weitgehend fern.“²³⁹

WOMIT er sich nach dem Rückzug aus vielen Ämtern und aus der Führungsposition der Werft während der folgenden Jahre beschäftigte, ist allenfalls insofern überliefert, als es in einem Nachruf von 1930 heißt, der Senior habe sich bis zuletzt „ungeachtet der zunehmenden Altersbeschwerden“ seinem Unternehmen gewidmet.²⁴⁰ Vielleicht un-

ternahm er häufige, längere Reisen, vielleicht kam er nur mehr gelegentlich auf die Werft und hielt sich die meiste Zeit in seinem Haus am Harvestehuder Weg auf. Ob seine Frau Emmi wie in den Jahrzehnten zuvor große Festessen gab, muss offen bleiben. Am 1. August 1920 starb Ernst Voss, womit für Hermann Blohm zusätzlich das Ende eines überaus bewegten und anstrengenden, aber auch überaus erfolgreichen Arbeitslebens besiegelt war. Um das Verhältnis der beiden zueinander nochmals zu kennzeichnen, sei zitiert, was Voss im Jahre 1911 schrieb:

„WENN Hermann Blohm und ich jetzt auf das in 34 Jahren in gemeinschaftlicher Arbeit geschaffene Werk blicken, dann dürfen wir wohl mit unserem Schicksal zufrieden sein. Wir haben nie einen plötzlichen großen Gewinn zu verzeichnen gehabt, wie es ja in kaufmännischen Geschäften wohl vorkommt, wir haben auch nie und von keiner Seite uns einer besonderen Protektion zu erfreuen gehabt, sondern der ganze Erfolg ist durch unentwegte, nicht rastende Arbeiten worden.“

MEIN Freund Hermann Blohm und ich haben uns immer gut verstanden und uns auch gegenseitig ergänzt; dadurch wurde ein in- niges Zusammenarbeiten erst möglich.



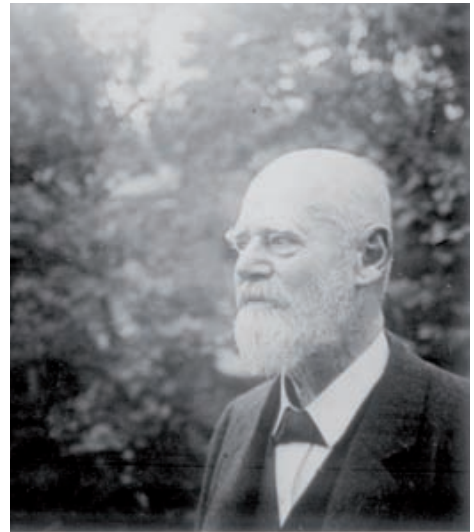
Hermann und Emmi Blohm

Ohne solch inniges gegenseitiges Verstehen und Wertschätzen wäre das Werk sicherlich nicht gelungen.“²⁴¹

.....
DIE Werft trug nach dem Krieg ihren Teil dazu bei, die deutsche Handelsflotte wieder aufzubauen. Bereits in den Jahren 1920 und 1921 konnten verschiedene Fracht- und Fahrgastsschiffe für die Deutsche Ost-Afrika-Linie, die Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft und die Woermann-Linie abgeliefert werden.²⁴² Mit den vier Riesendampfern „Albert Ballin“, „Deutschland“, „Hamburg“ und „New York“, zusammengefasst in der sog. Albert-Ballin-Klasse, sorgte die Hamburg-Amerika Linie als wichtigster Auftraggeber für Großaufträge, die in den Jahren 1923 bis 1927 das Vorkriegsprestige der Reederei und damit auch der Werft erneuerten. Zum Stapellauf der „Deutschland“ erschien Reichspräsident Friedrich Ebert; sein Besuch half offensichtlich, der abwartend-reservierten Haltung der Werftleitung gegenüber dem neuen

Staatsgebilde der Weimarer Republik etwas von ihrer Schärfe zu nehmen.²⁴³

.....
EIN Höhepunkt sowohl in der Geschichte der Werft als auch im Leben Hermann Blohms wurde allseits im Frühjahr 1927 mit dem fünfzigjährigen Jubiläum der Werftgründung gefeiert. Als eindrucksvollstes Dokument, aus dem im Vorangegangenen immer wieder zitiert worden ist, erschien das opulent ausgestattete, von Rudolph Rosenstiel – ohne Nennung des Verfassernamens – geschriebene, mit zahlreichen vorzüglichen Bildern versehene Werk „Blohm & Voß Hamburg 1877–1927“. (Im Text identisch, mit Nennung des Verfassernamens, aber in Schrift und Bebilderung ganz anders gestaltet, erschien eine Festgabe, von der im Staatsarchiv Hamburg ein Faksimile erhalten ist).²⁴⁴ Als Fotokopie existiert eine „B & V Festzeitung zur Feier des 50-jährigen Jubiläums in der Stadthalle zu Hamburg am 9. April 1927“. Auf Seite 1 der Zei-



Hermann Blohm



Das Hauptgebäude der Werft 1927

tung wird ein „Werftlied“ präsentiert, das nach der Melodie „Stadt Hamburg an der Elbe Auen“ zu singen ist; die erste Strophe des dreistrophigen Liedes lautet:

.....
 „ALS grösste Werft im deutschen Lande
 Steht Blohm & Voss am Elbestrande.
 Hoch reckt ihr stolzer Helgenbau
 Empor sich in des Aethers Blau,
 Mut und Verstand
 Leiten gewandt
 Mit fester Hand
 Das stolze Werk
 Für unser deutsches Vaterland.“²⁴⁵

Es versteht sich, dass in zahlreichen Zeitungen und Zeitschriften das Jubiläum zum Anlass genommen wurde, die Geschichte der Werft zu rekapitulieren und ihre Ruhmestaten aufzuzählen. Das allermeiste aus

diesen Würdigungen, soweit es Hermann Blohm betrifft, ist hier mittlerweile zur Sprache gebracht worden. Allenfalls sei noch einmal auf ein Grundmerkmal im Verhalten des Werftgründers hingewiesen, auf einen Wesenszug, wie ihn das „Hamburger Fremdenblatt“ bereits 1918 kennzeichnete: „Trotz seines großen Lebenswerkes ist aber Herr Blohm in echt hanseatischer Berufsauffassung bescheiden im Hintergrunde geblieben und hat stets nur sein Werk für sich reden lassen.“²⁴⁶

.....
 WIEWEIT er das 50-jährige Jubiläum engagiert und freudig mitgefeiert hat, ist den öffentlichen Verlautbarungen, die gehalten sind, nur Positives zu berichten, kaum zu entnehmen. Dem Enkel Werner hat es sich eingepägt, dass der Großvater während seiner letzten Lebenszeit im Grunde keine

21/11. 1927.

Erwünschten & Kinder
Hamburg.

Bestimmungen für die folgende
Zinsfuß zu bezug für die folgende
Broschüre, & bleibt in jeder Hinsicht
unverändert. Die folgende
Zinsfuß ist

Die folgende Zinsfuß der Kinder
sind die folgende. Die folgende
Zinsfuß der folgende m. G. H. gar
& die folgende der folgende.

Die folgende Zinsfuß der folgende
Zinsfuß, die folgende der folgende
sind die folgende der folgende
sind die folgende der folgende
sind die folgende der folgende

Energie mehr besaß; nach Jahrzehnten ständiger Anspannung war er wie ausgebrannt. Seine Kinder machten sich Sorgen, weil er seine Tage nur noch damit zubrachte, Puzzles zu legen.²⁴⁷

VON der Hand Hermann Blohms gibt es ein gegen Ende des Jahres 1927 verfasstes Schriftstück, das man halb als testamentarische Verfügung, halb als ein Lebensresümee ansehen kann. Das Dokument hat folgenden Wortlaut:

„HAMBURG 13, Harvestehuder Weg 10, 21/II.1927.

AN meine Frau und Kinder, Hamburg. Bestimmungen für die fernere Zukunft zu treffen hat sich nicht bewährt, und bleibt unsicher so lange Deutschlands Schicksal nicht gesichert ist.

DIE Erbensprüche der Kinder sind durch die Elbschiffbau Beteiligungs Gesellschaft m.b.H. gerecht und klar nach meiner Ansicht entschieden.

BEI der Erbteilung des verbleibenden, nicht allzugroßen Vermögens, würde vorweg Ina die M 200 000,- für das Haus behalten, und Margaret, da die früheren Zuwendungen wertlos geworden sind ebenfalls M 200 000,- erhalten.

FÜR ihre Mutter werden die Kinder schon ausreichend sorgen, und dadurch ihren Dank für alle genossene Liebe zum Ausdruck bringen, ob Harvestehuderweg 10 der Wohnsitz bleibt werden die Wünsche gebieten.

NUR mit dem tiefsten Dankgefühl für eine

gütige Vorsehung kann ich auf mein Lebensschicksal zurückblicken, in einem glücklichen Elternhaus aufgewachsen, von unverdienter Liebe umgeben, im Kreise lieber, stets hilfsbereiter Geschwister.

DIE etwas gewagte Gründung der Werft, durch die Brüder gestützt, durch den allgemeinen Aufstieg Deutschlands zu nie geahnter Entwicklung gestiegen, durch Voß und viele treue Mitarbeiter geleitet, jetzt zwei Söhnen als würdigen Nachfolgern überlassen zu können, ist ein so glückliches Geschick wie nur wenig Sterblichen beschieden.

DIE Krönung und Einstellung des ganzen Lebens, war die langjährige Zeit und glückliche mit ‚Mama‘, die mit Liebe und Verständnis auf die in früheren Jahren wohl häufigen Eigenarten eingegangen ist und die glücklichen und ebenso die wenigen schweren Erlebnisse in guter Gemeinschaft mit mir getragen hat. Ich denke, daß sie mit demselben Gefühl der Dankbarkeit für Alles genossene Gute aus dem Leben scheiden wird, umgeben von liebenden Kindern und Enkeln.

GRUSS und Glück Euch Allen.
Hermann Blohm²⁴⁸

NUR mit wenigen Sätzen wird hier auf Vermögensregelungen eingegangen, auf Dispositionen, die offensichtlich für alle Beteiligten klar überschaubar waren (was es mit der Beteiligungs-Gesellschaft auf sich hat, kann offen bleiben). Im Wesentlichen geht es Hermann Blohm darum, sich selbst und seinen engsten Verwandten deutlich zu machen, wie sehr er sich der Tatsache bewusst ist, dass er durch ein Zusammenwirken vie-



Hermann Blohm

ler glücklicher Umstände ein Leben von seltener, herausgehobener Einzigartigkeit führen konnte. Vom Erfolg, den er hatte, gar von einem persönlichen Erfolg im vordergründigen Sinn spricht er nicht; vielmehr weiß er sehr genau, dass er es entscheidend anderen, darüber hinaus bei allem Auf und Ab günstigen Zeitumständen, also keineswegs allein der eigenen Tatkraft zu verdanken hatte, wenn er ein großes, auch in die Zukunftweisendes Werk vollenden konnte.

ALS am 17. Mai 1928 seine Frau Emmi in Travemünde starb, dort, wo die Blohms seit Jahrzehnten ein schönes Haus besaßen, muss ihm der Lebensmut einmal mehr gesunken sein. Wenige Wochen nach Emmis Tod wurde er achtzig Jahre alt. Dazu heißt es in den „Hamburger Nachrichten“ vom 23. Juni 1928: „In aller Stille, ohne jede laute Veranstaltung, ist der heutige Geburtstag vorübergegangen. Dr.-Ing. ehrenhalber Blohm hatte sich allen Feiern durch seine Reise an den Rhein entzogen, die ihm dank seiner Rüstigkeit möglich ist und ihm hoffentlich Erholung und Freude bringt. Seinen Geburtstag in Zurückgezogenheit zu verleben, wird ihn die Erinnerung an die geliebte Lebensgefährtin besonders gedrängt haben. Diese gütige Frau wurde ihm im Mai dieses Jahres durch den Tod entrissen.“

WIEDERUM erschienen aus Anlass des achtzigsten Geburtstags in den Zeitungen ausführliche Würdigungen Hermann Blohms, wiederum wurden Abrisse seines Lebens geliefert, verbunden mit der Aufzählung seiner Verdienste und der Ehrungen, die ihm zuteil geworden waren. Er selbst lebte, nachdem er Witwer geworden war, knapp zwei Jahre mit der Familie seiner jüngsten Tochter Margaret und mit Bediensteten in sei-

nem großen Haus am Harvestehuder Weg, wie Werner Blohm erklärt.²⁴⁹ Als er am 12. März 1930 starb,²⁵⁰ hieß es tags darauf in der Morgenausgabe des Hamburgischen Correspondenten: „Gestern nachmittag gegen 5 Uhr ist der Seniorchef und Begründer von Hamburgs größter Schiffswerft, Dr. Hermann Blohm, im 82. Lebensjahre sanft entschlafen. [...] Hermann Blohm hat keinen schweren Tod gehabt. Die Anspannungen eines arbeitsreichen Lebens hatten sich allmählich doch bemerkbar gemacht, eine leichte Kränklichkeit deutete schon längere Zeit das Nachlassen der Lebenskräfte an, und so ist der große Schiffbauer sanft hinübergeschlafen.“

DAMIT hatte das Leben einer bedeutenden Unternehmerpersönlichkeit nicht nur Hamburgs, sondern Deutschlands sein Ende gefunden. Zum Ablauf der Trauerfeier erschien in der Abendausgabe der „Hamburger Nachrichten“ am 15. März 1930 ein ausführlicher Bericht, aus dem einige Passagen zitiert seien: „Die Werft von Blohm & Voß, andere Werften, zahlreiche Schiffe im Hafen und viele Häuser der Stadt, wie das Gebäude der Hapag u. a. m., hatten heute vormittag die Flaggen auf halbstock gesetzt. So kam schon äußerlich die Trauer zum Ausdruck um den im hohen Alter verschiedenen Dr.-Ing. e. h. Hermann Blohm, einen Mann, der ein Menschenalter hindurch Hamburg das Gepräge seiner starken Persönlichkeit und seiner großen Schöpfung gegeben hat.“

DER Zug vieler Hunderter ging schon in frühen Stunden nach dem Ohlsdorfer Friedhof, über den sich ein grauer Himmel breitete. Unter den Schritten knirschte der frostige Boden, hier und da leuchtete Schnee



Trauerfeier von Hermann Blohm (1930)

zwischen den Gräbern. Um die 5. Kapelle standen dichte Reihen schweigender Menschen, darunter Abordnungen der Meister, Handwerker, Arbeiter und Lehrlinge von der Werft. Der gelbe Sarg war im matt erleuchteten Raum im Schmuck roter Rosen aufgebahrt. Admiral Eschenburg legte einen Kranz des Kaisers Wilhelm mit weißer Schleife nieder, Senator Dr. Matthaei den vom Senat, Kapitän Menche den des Chefs der Reichsmarine, Admiral Raeder.“ Anschließend wird von „der unübersehbaren Fülle der Kränze“ berichtet, „die selbst die Wände der Kapelle bis hoch hinauf bedeckten“. Von den zahlreichen Trauergästen, die aufgezählt werden, seien lediglich die Namen Max Warburg und Maximilian von

Schinckel genannt.²⁵¹ Hauptpastor Dubbels²⁵² hielt eine von Pathos getragene, heutzutage eher fremdartig wirkende Traueransprache.

.....

BLICKT man abschließend noch einmal auf die Biografie Hermann Blohms, so erscheint als hervorstechendes Merkmal, dessen Erwähnung in kaum einer Charakterisierung fehlt, das der Strenge. Was es im letzten mit ihr auf sich hatte – ob sie vielleicht im Alter einer gewissen Milde gewichen war –, ist nicht zu entscheiden. Der Biograf P. Th. Hoffmann, der oben bereits einmal zitiert worden ist, nimmt an, dass unter der harten Schale ein weicher Kern verborgen lag:

.....

„HERMANN Blohm war alles andere als etwa bloß ein kalter Rechner; er war in seinem Beruf ein Künstler, der mit belebendem Blick die Aufgaben, die ihm der Schiffbau stellte, erfaßte: so ergriff er immer das Wesentliche, so sah er die Schiffsriesen in seinen Helgen wachsen, geboren aus dem Geiste des Menschen, verwirklicht durch das Muß eines Willens: ‚Seefahrt ist Not‘. Nicht Gewinnsucht trieb ihn, sondern Liebe zum Werk, und so konnte er als erster Arbeiter seines Unternehmens mit Ernst Voß die große Arbeitsgemeinschaft der Werft von Blohm & Voß schaffen und ihr das ihr eigentümliche Gepräge geben. Für die Verbundenheit mit der Werft zeugt die große Zahl langjähriger getreuer Gefolgschaftsmitglieder, von denen viele 25, 40 und mehr Jahre bei der Firma beschäftigt

sind. Hermann Blohm selbst war eine in jeder Hinsicht ‚organische Natur‘; diplomatische Künste lagen ihm fern. Wo es not tat, konnte er ein ehrliches hartes Wort reden. Aber er war ebenso einleuchtenden Gegenständen zugänglich. Er hatte im Grunde ein weiches Gemüt und ein herzliches Empfinden; aber er war zugleich von stählernem Willen und von unbeirrbarer weitschauender Entschlußkraft. Aus dieser Charaktermischung erwachsen die besonderen Vorzüge seiner Persönlichkeit, die ihn zur Vollendung seines Werkes befähigten.“²⁵³

.....
 DIESER Kennzeichnung braucht nichts mehr hinzugefügt zu werden. Höchstens gegenüber der für das Jahr 1938 zeittypischen Ausdrucksweise „von stählernem Willen“ sind gewisse Zweifel geboten.

239 Mertelsmann, *Krieg*, S. 135, mit Anm. 1.
 240 *Hamburger Fremdenblatt* Nr. 72 (13. März 1930).
 241 Asmussen, *Voß*, S. 100 f. Vgl. Witthöft, *Tradition* S. 149.
 242 Vgl. *Prager, Blohm + Voss*, S. 246.
 243 Siehe Witthöft, *Tradition*, S. 162 f, 175.
 244 Siehe dazu S. 7.
 245 *Privatarchiv Werner Blohm*.
 246 *Hamburger Fremdenblatt* Nr. 173 (24. Juni 1918).
 247 *Werner Blohm im Gespräch mit dem Verfasser am 28. Juli 2010*.
 248 *Privatarchiv Etta v. Werthern und Privatarchiv Werner Blohm*.
 249 *Auskunft von Werner Blohm am 17. Dezember 2010*.
 250 *Das im Deutschen Geschlechterbuch* (Band 205, S. 127) angegebene Todesdatum „12. 12. 1930“ ist falsch.
 251 Vgl. dazu Gerhardt, *Begründer*, S. 62, 71 ff.
 252 *Karl Dubbels (1876–1942) war seit April 1929 Hauptpastor in Hamburg (St. Katharinen)*. Siehe Hammer; Schade, *Pastorinnen und Pastoren*, S. 36 f.
 253 Hoffmann, *Hamburger*.

AUSBLICK

WIE bereits erwähnt, waren Hermann Blohms Söhne Rudolf und Walther als persönlich haftende Gesellschafter 1914 und 1916 in die Firma eingetreten; ihre Position als Gesellschafter behielten sie bis 1955.²⁵⁴ Nachdem sich der Vater 1918 zurückgezogen hatte, übernahmen die Söhne die Leitung der Werft. Zwischen dem älteren Rudolf und dem etwas jüngeren Walther kam es zu einer Arbeitsteilung, die sich über Jahrzehnte hin bewährte. Ersterer repräsentierte und vertrat das Unternehmen nach außen, „bei den Kunden, an der Börse, in der Handelskammer und in zahlreichen nationalen und internationalen Verbänden.“ Walther war demgegenüber verantwortlich „für den ‚inneren Betrieb‘, für die umfangreiche und verschiedenartige Fabrikation, für die technischen und kaufmännischen Abteilungen.“²⁵⁵ Dabei blieb die Werft, auch wenn es einen Aufsichtsrat mit Vertretern gab, die im Lauf der Jahre wechselten, weitgehend unter der Kontrolle der Familie Blohm, d. h. sie blieb „eigentlich ein Familienbetrieb. Dies lag auch im Interesse der Unternehmensgründer, die einen fremden Einfluß vehement ablehnten.“²⁵⁶

Im Vorangegangenen war auch schon angedeutet worden, dass die Werft mit vielen Aufträgen und verschiedenen Großaufträgen während der zwanziger Jahre des 20.

Jahrhunderts einen neuen Aufschwung nahm, wobei es immer wieder die für Wertgeschäfte typischen konjunkturellen Schwankungen und Einbrüche gab. Neue Rahmenverhältnisse entstanden mit der sog. Machtübernahme durch die Nationalsozialisten. Da es zur Geschichte von Blohm & Voss während der NS-Zeit gründliche Forschungen gibt,²⁵⁷ da überdies diese Zeit – wie auch die anschließende Zeit bis zur Gegenwart – nicht mehr die Biografie Hermann Blohms betrifft, wird hierzu nichts Näheres gesagt. Überhaupt geht es in diesem letzten Abschnitt nur noch um einen summarischen Überblick.

BEACHTUNG verdient der bereits erwähnte Umstand, dass die Brüder Blohm insbesondere auf das Betreiben Walthers das Produktionsfeld der Werft im Juni 1933 mit der Gründung des Tochterunternehmens „Hamburger Flugzeugbau GmbH“ erweiterten.²⁵⁸ Im Zweiten Weltkrieg – für den wiederum, wie für den Ersten Weltkrieg, in großer Zahl, zeitweise ausschließlich Kriegsschiffe und U-Boote gebaut wurden – führte die Bombardierung und weitgehende Zerstörung der Werft, anschließend die Demontage durch die englische Besatzungsmacht zu immensen Schwierigkeiten, fast zu einem völligen Ende des Betriebs. Hans Jürgen Witthöft zufolge beschäftigte die Werft im



Rudolf (links) und Walther Blohm neben der Büste ihres Vaters

Jahr 1950 nur noch 48 Angestellte und 127 Arbeiter. Bis zum Jahr 1955, so Witthöft weiter, „kommt schließlich doch wieder eine große Zahl alter Blohm & Vossler zusammen, die ergänzt werden durch junge Kräfte, wobei das Unternehmen von seinem unbeschädigt guten Ruf profitiert.“²⁵⁹ Im Jahr 1958 arbeiteten wieder fast 5000 Menschen auf der Werft.²⁶⁰ Der Wiederaufbau, förmlich aus dem Nichts heraus, erstreckte sich über Jahre und war am Ende nur möglich mit finanzieller Unterstützung des Thyssen-Konzerns. Dieser gewann um 1955 wachsenden Einfluss auf das Werk, während der Einfluss der Familie Blohm schwand; 1957 verließ Rudolf und 1958 Walther den Vorstand.²⁶¹

.....

Was die Entwicklung der letzten fünfzehn Jahre angeht, so können die Informationen des Internet-Lexikons „Wikipedia“ herangezogen werden: Im Jahr 1995 wurde die „Blohm + Voss AG“ in drei eigenständige Teilfirmen zerlegt, die jeweils für Schiffbau, Reparatur sowie Maschinen- und Anlagenbau zuständig waren. In den Jahren 2005 bis 2010 waren die drei Bereiche wieder zusammengefasst als Betriebsteil der Thyssen-Krupp Marine Systems AG. Am 24. März 2010 schließlich, so heißt es wörtlich im Internet, „wurde die Traditionswerft Blohm + Voss, die letzte der einst zahlreichen Großwerften im Hamburger Hafen, offiziell an den arabischen Investor Abu Dhabi MAR verkauft.“²⁶² Diese letzte Internet-Auskunft



Hermann Blohms Enkelkinder (um 1929)

Hintere Reihe: Elsa Andreae, Roland Blohm. Mittlere Reihe: Doris Andreae, Gesa Blohm, Wolfgang Andreae, Curt Andreae, Georg Blohm, Ina Blohm. Vordere Reihe: Etta Blohm, Walther Schmitz, Werner Blohm, Alexa Schmitz, Romi Schmitz (jeweils von links nach rechts)

ist allerdings, wie das „Hamburger Abendblatt“ am 23. Dezember 2010 meldet, nicht korrekt: Zwar wurde der Verkaufsvertrag im April (März?) 2010 unterzeichnet, doch der Verkaufsprozess ist vorerst nicht abgeschlossen. Ein Insider von ThyssenKrupp hofft, so das „Abendblatt“, dass das sog. Closing im ersten Quartal 2011 zustande kommt.

.....
 WÄHREND das Lebenswerk Hermann Blohms, die mit Ernst Voss aufgebaute Werft,

aufgrund der mittlerweile völlig veränderten Zeitumstände in fremde Hände geriet, gelangte ein zweites „Lebenswerk“ des Werftgründers, die eigene Familie, bis in die Gegenwart hinein zu immer weiterer Entfaltung. Damit man ein anschauliches Bild vom Wachsen der Familie – nicht nur derjenigen Hermanns – gewinnt, werden zwei Gruppenfotografien an den Schluss dieser Biografie gesetzt.



Treffen der Familie Blohm am 12. Juni 1938

4 (Mitte, vorn): Eduard und Helene Blohm (Hamburg); 5: Emilie Blohm (Rostock); 6/7: Ernst und Emily Blohm (Puerto Cabello); 8/9: Friedrich und Leonie Blohm (Teterow); 10/11: Thomas und Elisabeth Blohm (Viecheln); 12/13: Heinz und Hella Blohm (Caracas); 14: Helene Blohm (Muggesfelde); 15/16: Otto und Magdalene Blohm (Hamburg); 17/18: Rudolf und Truda Blohm (Hamburg); 19/20: Walther und Annemarie Blohm (Hamburg); 21: Margaret von Frankenberg; 22/23: Friedrich und Sophie Hahn (Lübeck); 24: Maria Jencquel (Hamburg); 25/26: Oscar und Lotti Jencquel (Hamburg); 27: Maria Marx (Bonn); 28: Käthe von Obernitz (Behren-Lübchin); 29: Helene Ostmann (Marburg); 30/31: Otto Riedel und Frau (Lübeck); 32/33: Hermann und Margaret Schmitz (Hamburg); 34: Ludwig Schnorr von Carolsfeld (Königsberg); 35: Clarita Siemsen (Hamburg)

254 Mertelsmann, Krieg, S. 17.

255 Wiborg, Blohm, S. 33.

256 Mertelsmann, Krieg, S. 17.

257 Siehe insbesondere Meyhoff, Blohm & Voss, mit ausführlichen Angaben weiterführender Literatur.

258 Wiborg, Blohm, S. 58.

259 Wittböf, Tradition, S. 279, 290.

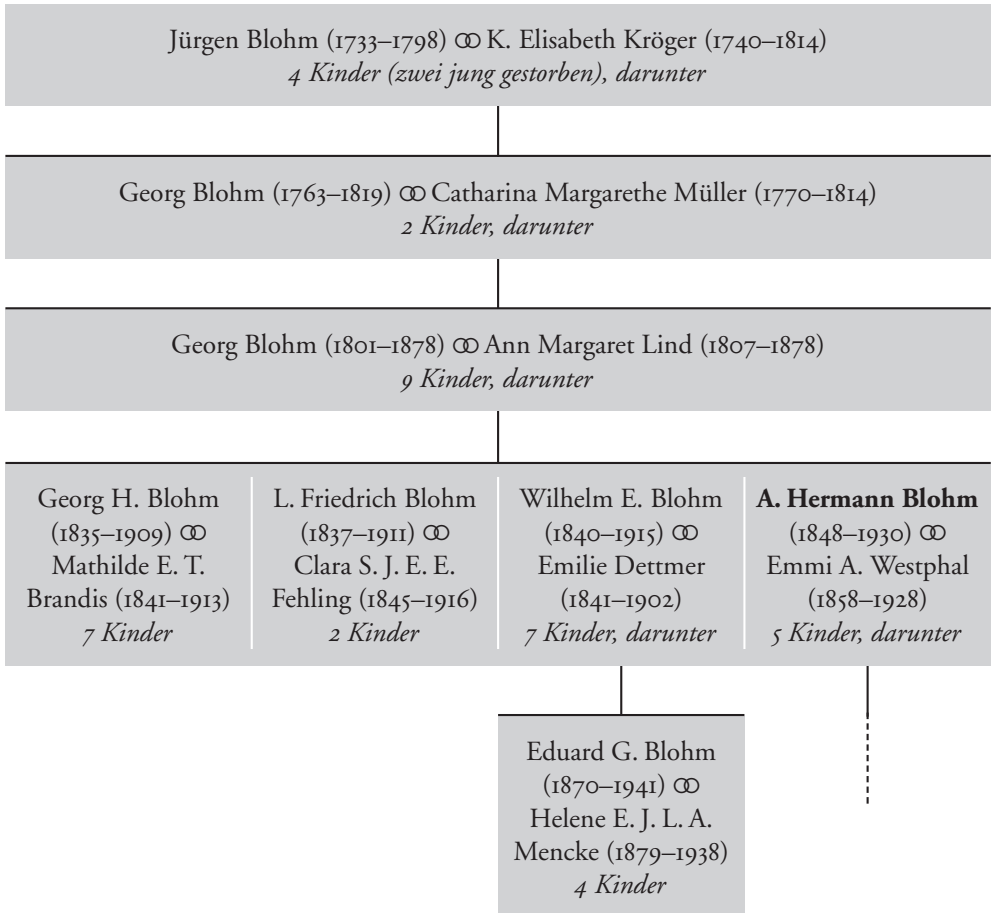
260 Ebd., S. 304.

261 Prager, Blohm + Voss, S. 227.

262 Blohm + Voss (http://de.wikipedia.org/wiki/Blohm_Voss; Wikipedia, Stichwort; Stand: 4. I. 2011).

ANHÄNGE

STAMMTAFEL (AUSZUG)



A. Hermann Blohm

G. W. Rudolf Blohm (1885–1979) ♂
Gertrud C. Schütte (1891–1979)
5 Kinder, darunter

F. Walther Blohm (1887–1963) ♂
Annemarie Brandis (1895–1973)
4 Kinder, darunter

Etta (geb. 1924) ♂ Ernst-Christian T. K. M. R.
Freiherr von Werthern-Michels (1921–1988)
1 Kind

H. Werner Blohm (geb. 1926) ♂
Helen V. von Koch (geb. 1934)
4 Kinder

HERMANN BLOHM – LEBENS DATEN IM ÜBERBLICK

23. Juni 1848 Geboren in Lübeck
Besuch des Lübecker Catharineums, „dann nach Prima versetzt“
- Ostern 1866–1868 Lehrzeit bei der Firma Kollmann und Schetelig, Lübeck
- 1867 Besuch der Pariser Weltausstellung
- Sommer 1868 Arbeit auf der Werft Carsten Waltjen (später AG Weser), Bremen
- 1868–69 Besuch einer „Vorschule“, Hannover
- 1869–71 Studium des Maschinenbaus auf dem Polytechnikum, Zürich
- Herbst 1871-1872 Schiffbaustudium auf der Gewerbeakademie, Berlin
- 1873 Arbeit im Konstruktionsbüro Tischbein (später Neptun-Werft), Rostock;
einige Wochen auf der Reiherstieg-Werft, Hamburg
- Herbst 1873 Drei Monate in London
- 1874 Auf der Werft Charles Mitchell & Co. in Newcastle upon Tyne, England
- 1875 Auf der Werft Löbnitz-Coulborne in Renfrew, England
- 1876 Rückkehr nach Lübeck; die Gründung einer Werft scheitert
- Herbst 1876 Erste Begegnung mit Ernst Voss
5. April 1877 Gründungsdatum der Werft Blohm & Voss (zunächst „Kuhwärders
Schiffswerft“)
22. Januar 1880 Heiratet Emmi Alwine Westphal
- 1888 Mitbegründer des „Verbandes der Eisenindustrie Hamburg“
- 1890 Mitbegründer und Vorsitzender des „Arbeitgeberverbandes
Hamburg-Altona“
- 1893 Mitglied der Industriekommission der Handelskammer Hamburg
- 1907 Verleihung der Grashof-Denkmünze durch den „Verein
Deutscher Ingenieure“
- 1910 Ernennung zum Doktor-Ingenieur ehrenhalber durch die Technische
Hochschule Berlin-Charlottenburg
- 1911 Mitglied im Vorstandsrat des Deutschen Museums in München, von 1911
bis 1913 Vorsitzender
- 1913 Gründer und Vorsitzender der Hamburgischen Schiffbau-Versuchsanstalt
Ernst Voss scheidet als Gesellschafter bei Blohm & Voss aus (Tod am
1. August 1920)
- 1917 Ehrenmitglied der „Schiffbautechnischen Gesellschaft“
- 1918 Rückzug aus dem aktiven Berufsleben
- 1927 Ehrenmitglied des „Vereins deutscher Eisen- und Stahlindustrieller“
50-jähriges Jubiläum der Werft Blohm & Voss
12. März 1930 Tod Hermann Blohms in Hamburg

LITERATUR

Zur Quellenlage:

Wie in der Einleitung ausgeführt, stützt sich die Ausarbeitung der Biografie in der Hauptsache auf Materialien, die mir zum einen von Werner Blohm und Etta von Werthern zur Verfügung gestellt wurden; zum anderen erwiesen sich im Staatsarchiv Hamburg die Bestände mit den Signaturen 362-6/18, 621-1/72, 622-1/184 sowie die Zeitungsauschnitt-Sammlung mit der Signatur A 752 als ergiebig. Zusätzlich danke ich Werner Blohm und Etta von Werthern für ihre Bereitschaft, mir in mehreren Gesprächen zwischen dem 28. Juli 2010 und 12. Januar 2011 über das Leben ihres Großvaters Hermann Blohm Auskunft zu geben.

.....
 ASMUSSEN, GEORG (Hg.): Ernst Voß. Lebenserinnerungen und Lebensarbeit des Mitbegründers der Schiffswerft von Blohm & Voß, Berlin 1924

BERTHEAU, FRANZ R. (Bearb.): Chronologie zur Geschichte der geistigen Bildung und des Unterrichtswesens in Hamburg von 831 bis 1912, Hamburg 1912

BIEBER, HANS-JOACHIM: Arbeitskämpfe auf den Hamburger Werften seit 1890, in: Herzig, Arno; Trautmann, Günter (Hg.): „Der kühnen Bahn nur folgen wir ...“ Ursprünge, Erfolge und Grenzen der Arbeiterbewegung in Deutschland, Band 2: Arbeiter und technischer Wandel in der Hafenstadt Hamburg, Hamburg 1989, S. 97–129 (Reidar sach; 2)

BOHN, ROBERT: Geschichte Schleswig-Holsteins, München 2006 (Beck'sche Reihe; 2615)

CATTARUZZA, MARINA: Das „Hamburgische Modell“ der Beziehung zwischen Arbeit und Kapital. Organisationsprozesse und Konfliktverhalten auf den Werften 1890-1914, in: Herzig, Arno; Langewiesche, Dieter; Sywottek, Arnold (Hg.): Arbeiter in Hamburg. Unterschichten, Arbeiter und Ar-

beiterbewegung seit dem ausgehenden 18. Jahrhundert, Hamburg 1983, S. 247-259

DIES.: Arbeiter und Unternehmer auf den Werften des Kaiserreichs, Stuttgart 1988 (Veröffentlichungen des Instituts für europäische Geschichte Mainz; 127, Abteilung Universalgeschichte)

DEUTSCHES GESCHLECHTERBUCH, Genealogisches Handbuch Bürgerlicher Familien, Band 27 (Hamburgisches Geschlechterbuch, Band 5), Görlitz 1914

DEUTSCHES GESCHLECHTERBUCH, Genealogisches Handbuch Bürgerlicher Familien, Band 205 (Hamburgisches Geschlechterbuch, Band 14), Limburg a. d. Lahn 1997

DEUTSCHES GESCHLECHTERBUCH, Genealogisches Handbuch Bürgerlicher Familien, Band 210 (Hamburgisches Geschlechterbuch, Band 16), Limburg a. d. Lahn 2000

EIBER, LUDWIG: Arbeiter und Arbeiterbewegung in der Hansestadt Hamburg in den Jahren 1929 bis 1939. Werftarbeiter, Hafentarbeiter und Seeleute: Konformität, Opposition, Widerstand, Frankfurt a. M. (u. a.) 2000

EVANS, RICHARD J.: Die Cholera und die Sozialdemokratie: Arbeiterbewegung, Bürgertum und Staat in Hamburg während der Krise von 1892, in: Herzig, Arno; Langewiesche, Dieter; Sywottek, Arnold (Hg.): Arbeiter in Hamburg. Unterschichten, Arbeiter und Arbeiterbewegung seit dem ausgehenden 18. Jahrhundert, Hamburg 1983, S. 203–213

GAEDECHENS, CIPRIANO F.: Historische Topographie der Freien und Hansestadt Hamburg und ihrer nächsten Umgebung von der Entstehung bis auf die Gegenwart, Hamburg 1880

GERCKEN, ERICH: Die Lübecker Familie Blohm, in: Der Wagen. Ein Lübeckisches Jahrbuch, Lübeck 1964, S. 123–131

- GERHARDT, JOHANNES: Die Begründer der Hamburgischen Wissenschaftlichen Stiftung, Hamburg 2007 (Mäzene für Wissenschaft; 1)
- DERS.: Sophie Christine und Carl Heinrich Laeisz. Eine biographische Annäherung an die Zeiten und Themen ihres Lebens, Hamburg 2007 (Mäzene für Wissenschaft; 2)
- DERS.: Albert Ballin, Hamburg 2009 (Mäzene für Wissenschaft; 6)
- HAMBURGER ABENDBLATT Nr. 300 (23. Dezember 2010): Verkauf von Blohm + Voss stockt
- HAMBURGER FREMDENBLATT Nr. 78 (4. April 1913): Stapellauf des Riesendampfers „Vaterland“, des Schwesterschiffs des „Imperator“; Nr. 173 (24. Juni 1918): 70. Geburtstag des Herrn Hermann Blohm; Nr. 72 (13. März 1930): Hermann Blohm †
- HAMBURGER NACHRICHTEN Nr. 318 (24. Juni 1918, Abend-Ausgabe): Hermann Blohms siebenzigster Geburtstag; Nr. 290 (23. Juni 1928, Abend-Ausgabe): Der 80. Geburtstag von Hermann Blohm; Nr. 126 (15. März 1930, Abend-Ausgabe): Trauerfeier für Hermann Blohm
- HAMBURGISCHER CORRESPONDENT Nr. 121 (13. März 1930, Morgen-Ausgabe): Hermann Blohm †
- HAMBURGISCHER STAATS-KALENDER auf das Jahr 1876. Amtliche Ausgabe, Hamburg
- HAMMER, FRIEDRICH; SCHADE, HERWARTH VON: Die Hamburger Pastorinnen und Pastoren seit der Reformation. Ein Verzeichnis, Teil I, Hamburg 1995 (als Manuskript vervielfältigt)
- HENNIG, BEATE; MEIER, JÜRGEN (Hg.): Hamburgisches Wörterbuch. Band 5, Neumünster 2006
- HERZIG, ARNO; LANGEWIESCHE, DIETER; SYWOTTEK, ARNOLD (Hg.): Arbeiter in Hamburg. Unterschichten, Arbeiter und Arbeiterbewegung seit dem ausgehenden 18. Jahrhundert, Hamburg 1983
- HIPP, HERMANN: Freie und Hansestadt Hamburg. Geschichte, Kultur und Stadtbaukunst an Elbe und Alster, Köln 1989
- HOFFMANN, P. TH.: Hervorragende Hamburger aus vergangener Zeit, Hamburger Nachrichten Nr. 140 (22. Mai 1938, Morgen-Ausgabe)
- JESSEN, OLAF: Die Moltkes. Biographie einer Familie, München 2010
- KNIPS, ACHIM: Deutsche Arbeitgeberverbände der Eisen- und Metallindustrie, 1888–1914, Stuttgart 1996 (Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Beihefte; 124)
- KOMMER, BJÖRN R.: Wenn sich alte Türen öffnen ... Lübecker Wohnkultur und Lebensart im 19. Jahrhundert, Lübeck 1985
- KRIEGER, MARTIN: Geschichte Hamburgs, München 2006 (Beck'sche Reihe; 2606)
- KÜHLICH, FRANK: Die deutschen Soldaten im Krieg von 1870/71. Eine Darstellung der Situation und der Erfahrungen der deutschen Soldaten im Deutsch-Französischen Krieg, Frankfurt a. M. (u. a.) 1995 (Europäische Hochschulschriften: Reihe 3: Geschichte und ihre Hilfswissenschaften; 672)
- KÜTTNER, SIBYLLE: Art. Blohm, Adolph Hermann, in: Kopitzsch, Franklin; Brietzke, Dirk (Hg.): Hamburgische Biografie. Personenlexikon, Band 3, Göttingen 2006, S. 45–47
- DIES.: Art. Voss, Ernst Christian August, in: Kopitzsch, Franklin; Brietzke, Dirk (Hg.): Hamburgische Biografie. Personenlexikon, Band 4, Göttingen 2008, S. 361–363
- LEHMANN, EIKE: 100 Jahre Schiffbautechnische Gesellschaft. Biografien zur Geschichte des Schiffbaus. Verfaßt zum Anlaß des hundertjährigen Bestehens der Schiffbautechnischen Gesellschaft 1999, Berlin (u. a.) 1999
- DERS.: 100 Jahre Schiffbautechnische Gesellschaft. Chronik und Index. Herausgegeben zum Anlaß des hundertjährigen Bestehens der Schiffbautechnischen Gesellschaft 1999, Berlin (u. a.) 1999
- DERS.; MAU, REINHARD: Geprüfte Sicherheit. Der Germanische Lloyd im Wandel der Zeiten. Bremerhaven 2¹⁹⁹⁷
- LÜBBREN, FRIEDRICH: 45 Jahre Hamburgische Wissenschaftliche Stiftung 1907–1952, Hamburg 1952 (vervielfältigtes Manuskript)
- MERTELSMANN, OLAF: Zwischen Krieg, Revolution und Inflation. Die Werft Blohm & Voss 1914–1923, München 2003 (Schriftenreihe zur Zeitschrift für Unternehmensgeschichte; 11)
- MEYER, MICHAEL: Chronik zur Geschichte der Hamburgischen Schiffbau-Versuchsanstalt G.m.b.H., o. O. o. J. (Typoskript)
- MEYER-LENZ, JOHANNA: Schiffszimmerer – Eisenschiffbauer – Werftarbeiter, in: Herzig, Arno; Langewiesche, Dieter; Sywottek, Arnold (Hg.): Arbeiter in Hamburg. Unterschichten, Arbeiter und Arbeiterbewegung seit dem ausgehenden 18. Jahrhundert, Hamburg 1983, S. 215–228
- DIES.: Schiffbaukunst und Werftarbeit in Hamburg 1838–1896. Arbeit und Gewerkschaftsorgani-

sation im industriellen Schiffbau des 19. Jahrhunderts, Frankfurt a. M. (u. a.) 1995

MEYHOFF, ANDREAS: Blohm & Voss im „Dritten Reich“. Eine Hamburger Großwerft zwischen Geschäft und Politik, Hamburg 2001 (Hamburger Beiträge zur Sozial- und Zeitgeschichte, Darstellungen; 38)

DERS.: Art. Blohm, Georg Wilhelm Rudolf, in: Kopitzsch, Franklin; Brietzke, Dirk (Hg.): Hamburgische Biografie. Personenlexikon, Band 2, Hamburg 2003, S. 54–55

OSTERSEHLE, CHRISTIAN: Art. Blohm, Adolph Hermann, in: Biographisches Lexikon für Schleswig-Holstein und Lübeck, hg. von der Schleswig-Holsteinischen Landesbibliothek unter Mitwirkung der Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte und des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde, Band II, Neumünster 2000, S. 40–43.

PRAGER, HANS GEORG: Blohm + Voss. Schiffe und Maschinen für die Welt, Herford 1977

(ROSENSTIEL, RUDOLPH): Blohm & Voß Hamburg 1877–1927 (Berlin-Schöneberg o. J.; Privatdruck)

SAUL, KLAUS: Machtsicherung und Gegenoffensive. Zur Entstehung des Arbeitgeber-Verbandes Hamburg-Altona 1888–1890, in: Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte 72 (1986), S. 105–138

SCHRÖDER, CARL AUGUST: Aus Hamburgs Blütezeit. Lebenserinnerungen von Bürgermeister Dr. Carl August Schröder, Hamburg 1921

SCHRÖDER CARL AUGUST: Lebensansichten eines Verlegers. Eine Biographie. Aufgezeichnet von Hans Joachim Schröder, Köln (u. a.) 2005

SCHRÖDER, HANS JOACHIM: Hermann Franz Matthias Mutzenbecher. Ein Hamburger Versicherungsunternehmer, Hamburg 2008 (Mäzene für Wissenschaft; 4)

DERS.: Die Brüder Augustus Friedrich und Gustav Adolph Vorwerk. Zwei Hamburger Kaufleute, Hamburg 2009 (Mäzene für Wissenschaft; 5)

SORG, JONNY: Die Werft – eine Schule fürs Leben. Bilder einer Großwerft um 1920, in: Beiträge zur deutschen Volks- und Altertumskunde 25 (1986/87), Museum für Hamburgische Geschichte, Hamburg 1988, S. 81–115

STACHOW, HELGA: Rituale der Erinnerung. Die Maifeiern der Hamburger Arbeiterbewegung zwischen 1890 und 1914, Marburg 1995

STAHL, FRIEDRICH-CHRISTIAN: Art. Blohm, Adolph Hermann, in: Neue Deutsche Biographie, hg. von der Historischen Kommission der Bayerischen Akademie der Wissenschaften, Band 2, Berlin 1955, S. 312–313

ULLRICH, VOLKER: Fünf Schüsse auf Bismarck. Historische Reportagen 1789–1945, München 2002 (Beck'sche Reihe; 1496)

VERHANDLUNGEN zwischen Senat und Bürgerschaft im Jahre 1877, Hamburg 1878

VOGT, ANNETTE CHRISTINE: Ein Hamburger Beitrag zur Entwicklung des Welthandels im 19. Jahrhundert. Die Kaufmannsreederei Wappäus im internationalen Handel Venezuelas und der dänischen sowie niederländischen Antillen, Wiesbaden 2003 (Beiträge zur Unternehmensgeschichte; 17)

WELLENKAMP, HERMANN: Eine neue Modell-Schleppmethode, in: Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft 9 (1908), S. 337–363

WIBORG, SUSANNE: Walther Blohm. Schiffe und Flugzeuge aus Hamburg, Hamburg 1993

DIES.: Salomon Heine. Hamburgs Rothschild – Heinrichs Onkel, Hamburg 1994

WITTHÖFT, HANS JÜRGEN: Tradition und Fortschritt. 125 Jahre Blohm + Voss, Hamburg 2002

WOHLWILL, ADOLF: Bürgermeister Petersen. Ein hamburgisches Lebensbild, Hamburg 1900 (Hamburgische Liebhaberbibliothek)

.....
Trotz sorgfältiger Nachforschungen konnten nicht für alle Abbildungen die Rechteinhaber ermittelt werden. Sollte jemand in urheberrechtlicher Beziehung Rechte geltend machen, so möge er sich an die Hamburgische Wissenschaftliche Stiftung wenden.

.....

Bildnachweis:

Blohm + Voss Shipyards GmbH (S. 65, 72, 74, 82, 95, 97)

Der Wagen. Ein Lübeckisches Jahrbuch, Lübeck 1964 (S. 10, 25)

Deutsches Geschlechterbuch, Genealogisches Handbuch bürgerlicher Familien, Band 205 (Ham-

burgisches Geschlechterbuch, Band 14), Limburg a. d. Lahn 1997 (S. 104)

Museum für Kunst und Kulturgeschichte der Hansestadt Lübeck – Drägerhaus (S. 19)

Prager, Hans Georg: Blohm + Voss. Schiffe und Maschinen für die Welt, Herford 1977 (S. 75, 113)

Privatarchiv Werner Blohm (S. 14, 16 f., 28 f., 50, 53 f., 57, 66, 86, 89, 90 f., 96, 106, 110, 114 f.)

Privatarchiv Etta von Werthern (S. 11, 23, 25, 88, 102, 104, 108)

(Rosenstiel, Rudolph): Blohm & Voß Hamburg 1877–1927 (Berlin-Schöneberg o. J.; Privatdruck)

(S. 39, 44, 61, 83, 105)

Staatsarchiv Hamburg (S. 30, 71, 79)

NAMENSREGISTER

Verzeichnet sind die Namen von Personen, die in den Kapiteln 1 bis 12 genannt werden. Anmerkungen bleiben unberücksichtigt, ebenso der Name Hermann Blohm. Ein * verweist darauf, dass auf der angegebenen Seite (auch) ein Bild der jeweiligen Person erscheint. Bei den Vornamen findet zu- meist eine Beschränkung auf den Rufnamen statt; Adelstitel werden im Register weggelassen.

.....
 Ahsbahs 63
 Amsinck, Martin Garlieb 48
 Amsinck, Theodor 84
 Andreae, Curt 114*
 Andreae, Doris 114*
 Andreae, Elsa 114*
 Andreae, Emmi Alwine (Ina), geb. Blohm 87, 89, 107
 Andreae, Wolfgang 114*
 Anna (Amme) 55
 Asmussen, Georg 38, 43, 45

 Ballin, Albert 61, 72, 98
 Bar, Axelena, geb. Blohm 46
 Bar, Ludwig 46
 Bartels (Zimmermeister) 78
 Behncke, H. L. 12
 Berthold (Büroleiter) 67
 Bieber, Th. A. 56
 Bismarck, Otto 68
 Blohm, Alfred 95
 Blohm, Ann Margaret, geb. Lind 12, 13, 15, 17*, 18, 25*, 27, 31
 Blohm, Annemarie, geb. Brandis 89, 90, 115*
 Blohm, Catharina Margarethe, geb. Müller 10
 Blohm, Eduard 7, 44, 60, 62, 64, 66, 67, 68, 69, 76, 77, 78, 84, 85, 93, 94, 95, 96, 115*
 Blohm, Elisabeth, geb. Ahlefeldt-Laurvig 115*

Blohm, Emilie 115*
 Blohm, Emily, geb. Schlüter 115*
 Blohm, Emmi, geb. Westphal 21, 49, 51, 52, 53*, 54, 55, 56, 58, 77, 84, 85, 86*, 87, 89, 90, 103, 104*, 107, 109
 Blohm, Ernst 115*
 Blohm, Federico (Friedrich) 12, 45, 46, 55
 Blohm, Friedrich 115*
 Blohm, Georg (1763–1819) 9, 10
 Blohm, Georg (1801–1878) 10, 12, 13, 15, 16*, 18, 19, 21, 22, 24, 25*, 26, 27, 28, 29, 30*, 31, 33, 34, 35, 36, 45, 46, 54
 Blohm, Georg (geb. 1919) 114*
 Blohm, George (Georg) 12, 15, 45, 46
 Blohm, Gertrud (Truda), geb. Schütte 115*
 Blohm, Heinz 115*
 Blohm, Helene, geb. Mencke 115*
 Blohm, Helene, geb. Will 115*
 Blohm, Hella, geb. Knöhr 115*
 Blohm, Jürgen 9, 10
 Blohm, Katharina (Ina) 12
 Blohm, Leonie, geb. Danneil 115*
 Blohm, Magdalene, geb. Matthes 115*
 Blohm, Otto 95, 115*
 Blohm, Roland 114*
 Blohm, Rudolf 24, 25, 33, 34, 35, 36, 45, 46, 54, 55, 56, 58, 87, 89, 96, 103, 112, 113*, 115*
 Blohm, Thomas (Stammvater) 9
 Blohm, Thomas 115*
 Blohm, Walther 54, 55, 56, 58, 87, 89, 90, 96, 97, 112, 113*, 115*
 Blohm, Werner 7, 25, 54, 66, 105, 109, 114*
 Blohm, Wilhelm 12, 19, 27
 Brandt, F. M. C. (Kapitän) 78
 Bruhns, Katharina, geb. Blohm 46
 Bruhns, Theodor 46

- Carstens (Sägereimeister) 77
 Clara 29
 Coste, Noémi 56

 Dubbels, Karl 110

 Ebert, Friedrich 104
 Erlanger, L. 35
 Eschenburg (Admiral) 110
 Evans, Richard J. 70

 Frahm, Hermann 76, 84, 85, 90
 Framhein 90
 Frankenberg, Margaret 115*

 Geller 12
 Gercken, Erich 9, 18
 Göschen 29
 Gundelein 28

 Hagen 12
 Hahn, Friedrich 115*
 Hahn, Sophie 115*
 Haniel 87
 Heitmann 33, 34, 35
 Hoffmann, P. Th. 81, 82, 110
 Holler, Hartwig 40
 Holzmeyer 77
 Hushahn 77

 Jencquel 90
 Jencquel, Lotti 115*
 Jencquel, Maria 115*
 Jencquel, Oscar 115*

 Kaemmerer, Wilhelm Heinrich 36
 Kalkmann, Wilhelm 41
 Karsten, Carl 46
 Karsten, Helene, geb. Blohm 46
 Krohn 12
 Küttner, Sibylle 38

 Laeisz, Carl 60, 61
 Laeisz, Ferdinand 60
 Lind 10, 12, 15
 Löbnitz-Coulborne 22, 35

 Mackensen, August 94
 Marx, Maria 115*

 Matthaei (Senator) 110
 Mecklenburg 12
 Mecklenburg, Elisabeth (Betty), geb. Blohm 10,
 13, 21
 Meerheimb, Ina, geb. Blohm 114*
 Melle 10
 Menche (Kapitän) 110
 Menck, Joh. 69
 Mertelsmann, Olaf 62, 94, 96, 97, 103
 Minlos 22
 Mitchell, Charles 22
 Müller (Angestellte) 12
 Müller (Arzt) 64

 Napoleon 27
 Napp, Gesa, geb. Blohm 114*
 Nölting, Elisabeth (Betty), geb. Blohm 10
 Nordhausen 63
 Nottebohm 90

 Obernitz, Käthe 115*
 Oldag (Portier) 95
 Österreich-Este, Franz Ferdinand 96
 Ostersehle, Christian 76
 Ostmann, Helene 115*
 Overmann 12, 13

 Pape, William 40
 Petersen, Carl Friedrich 36
 Porter, Robert Ker(r) 18
 Prager, Hans Georg 24, 25, 33, 47, 48, 60, 93

 Raeder, Erich 110
 Riedel, Otto 115*
 Rosenstiel, Rudolph 7, 43, 45, 61, 67, 70, 71*, 72,
 76, 90, 93, 96, 98, 99*, 104
 Rupprecht, Prinz von Bayern 73

 Schichau 64, 94
 Schinckel, Maximilian 110
 Schlösser, J. M. C. 13, 45, 46
 Schmitz, Alexa 114*
 Schmitz, Hermann 115*
 Schmitz, Margaret, geb. Blohm 87, 89, 107, 109,
 115*
 Schmitz, Romi 114*
 Schmitz, Walther 114*
 Schnorr von Carolsfeld, Ludwig 115*
 Schröder, Carl August 73

Schultz (Turnlehrer) 56
 Siemens, Wilhelm (William) 22, 34
 Siemsen, Clarita, geb. Blohm 115*
 Spörri 55
 Stehr (Obermeister) 78
 Stügelken 65

 Tirpitz, Alfred 97
 Tischbein 22, 26
 Traun, Antonie (Toni), geb. Westphal 55
 Traun, Helene 56

 Veith (Geheimrat) 97
 Vogt, Annette Christine 31
 Voss, Alwine 41, 77
 Voss, Caroline (Lina) 41
 Voss, Ernst 6, 36, 38, 39*, 40, 41, 42, 43, 46, 47,
 48, 54, 55, 64, 65*, 66, 67, 76, 77, 78, 87, 89, 93,
 95, 103, 107, 111, 114

.....
 Waltjen, Carsten 21, 26
 Wappäus, Adolf Heinrich 33, 34
 Wappäus, Georg Heinrich 33
 Warburg, Max 62, 94, 95, 110
 Werthern, Etta, geb. Blohm 7, 114*
 Westphal, Eduard 49, 51, 55
 Westphal, Mathilde 49, 52, 56
 Westphal, Otto 49
 Westphal, Susanne 55
 Westphal, Wilhelm 49, 52, 56
 Wietzel (Restaurant, Hotel) 67, 78
 Wilhelm II., Deutscher Kaiser 66*, 73, 76, 93,
 94, 96, 100, 110
 Witthöft, Hans Jürgen 37, 48, 60, 112, 113
 Woermann 56, 90
 Woermann, Adolph 58, 60
 Woermann, Eduard 58, 60
 Wuppermann 12

IMPRESSUM

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbiografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Die Online-Version dieser Publikation ist auf der Verlagswebsite frei verfügbar (*open access*). Die Deutsche Nationalbibliothek hat die Netzpublikation archiviert. Diese ist dauerhaft auf dem Archivserver der Deutschen Nationalbibliothek verfügbar.

Open access über die folgenden Webseiten:

Hamburg University Press – <http://hup.sub.uni-hamburg.de>

Archivserver der Deutschen Nationalbibliothek – <http://deposit.d-nb.de>

ISBN 978-3-937816-85-2

ISSN 1864-3248

© 2011 Hamburg University Press, Verlag der Staats- und Universitätsbibliothek Hamburg Carl von Ossietzky, Deutschland

Produktion: Elbe-Werkstätten GmbH, Hamburg, Deutschland, <http://ew-gmbh.de>

Grundgestaltung: Peter Schmidt Group, Hamburg

Layout: Michael Sauer

Redaktion, Koordination und Lektorat:

Dr. Johannes Gerhardt

Herausgeber: Dr. Ekkehard Nümann

HAMBURGISCHE WISSENSCHAFTLICHE
STIFTUNG

Edmund-Siemers-Allee 1, Raum 113

20146 Hamburg

<http://hmb-wiss-stift.de>

