



**Kurzvita** Bert Becker wurde 1960 in Witten (Ruhr) geboren. Er studierte Geschichte und Germanistik in Bochum. Nach seiner Promotion über die frühen Beziehungen der DDR zu Großbritannien war er wissenschaftlicher Mitarbeiter der Konrad-Adenauer-Stiftung in Berlin, Rostock und Potsdam. Er hatte Lehraufträge in Berlin (FU), Frankfurt/Oder und Rostock inne, wo er mit einer Biographie über Reichskanzler Georg Michaelis habilitiert wurde.

## Professor Dr. Bert Becker

Alfried Krupp Senior Fellow  
April 2011 – September 2011

Die Monographie erhielt 2008 den Research Output Prize der Faculty of Arts der University of Hong Kong. Er ist Associate Professor for Modern European History am Department of History der University of Hong Kong und leitet seit 2003 das Jebsen History Project, das die geschichtswissenschaftliche Erforschung eines europäisch-asiatischen Unternehmens zum Ziel hat.

### Globalisierung und Küstenschifffahrt in der Ostsee und in Ostasien

Die Lebensgeschichte des Apenrader Reedeers Michael Jebsen (1835–1899), der vom Schiffsjungen zum Reeder einer Frachtdampferflotte aufstieg – zunächst derjenigen der Firma Friedrich Krupp, dann seiner eigenen –, außerdem nationalliberaler Reichstags- und preußischer Landtagsabgeordneter war, bildet die Hintergrundfolie für die Erörterung wirtschaftlicher Handlungsweisen eines Unternehmers, der sich in der Küstenschifffahrt in der Ostsee und in Ostasien betätigte und für die Darstellung globaler maritimer Politik im weitesten Sinne – von der deutschen Parlaments- und Regierungsebene bis hin zur Konsulatsebene im Ausland –, aber auch für die Analyse von kulturellen Fragen wie familiären und lokalen Seefahrtstraditionen sowie von Normen und Werten, die sich bei Unternehmern des maritimen Gewerbes während der Industriellen Revolution ausprägten. Der hier gewählte geschichts- und kulturwissenschaftliche Ansatz hilft, die stark strukturell geprägte Neue Institutionenökonomie um eine subjekt- und handlungsbezogene Sichtweise zu erweitern. Mit der Einbeziehung von

Netzwerken, die als informelle Institutionen angesehen werden sowie von kulturellen Dimensionen unternehmerischen Handelns integriert die Erweiterte Neue Institutionenökonomie wichtige Bereiche, die durch eine stärker akteursbezogene Sichtweise – was sich im Rahmen einer Biographie besonders anbietet – der Analyse von Strukturbildungen den handlungsorientierten Bezugsrahmen geben. Dazu zählen vor allem das für die Kapitalbeschaffung und den Bau seiner Frachtdampferflotte ausschlaggebende Netzwerk von Jebsen mit den beiden Hamburger Kaffeeimporteuren Diederichsen und dem Kieeler Werftbesitzer Howaldt sowie das globale Netzwerk mit Kapitänen, Maklern und Befrachtern in Europa und Ostasien. Es läßt sich an der Biographie von Jebsen beispielhaft zeigen, wie entscheidend Netzwerke für die Globalisierungswelle im 19. Jahrhundert waren und welche Wechselwirkungen mit ihren höchst komplexen Resultaten zwischen Europa und Ostasien entstanden.

Kurzbericht

**Projektbericht** Das umfangreiche Forschungsprojekt wurde seit 2003 systematisch entwickelt und konzentrierte sich im Rahmen der zeitaufwendigen Vorarbeiten vor allem auf die Sichtung und Auswertung schwer zugänglichen Quellenmaterials in Privathand, vor allem der Jebesen and Jessen Historical Archives in Aabenraa (dt. Apenrade, Dänemark) sowie öffentlich zugänglichen Primärmaterials in mehreren National-, Regional- und Stadtarchiven in Europa und Ostasien. Das Ziel der Biographie des Apenrader Reeders Michael Jebesen



Schiffsreeder und Reichstagsabgeordneter Michael Jebesen (ca. 1895)

(1835-1899), dessen Frachtdampfschiffe seit den frühen 1880er Jahren in Europa – besonders in der Ostsee – und in Ost- und Südostasien fuhren, war es, den lebensgeschichtlichen Aspekt als Ausgangspunkt für die stärker generalisierende Behandlung wichtiger Bereiche der politischen, ökonomisch-sozialen und mentalen Geschichte Deutschlands und Ostasiens während der Globalisierungswelle im 19. Jahrhundert zu nehmen. Es handelt sich daher bei dem Buchprojekt methodisch gesehen um eine kulturwissenschaftlich-strukturelle Biographie, die sich als Beitrag zur Erweiterten Neuen Institutionenökonomie versteht.

Der biographische Ansatz soll dazu beitragen, die stark strukturell geprägte Neue Institutionenökonomie um eine subjekt- und handlungsbezogene Sichtweise zu erweitern. Das ist auch nützlich für die Analyse von Netzwerken, die einen zentralen Bestandteil in der Wirtschaftsgeschichte der Neuen Institutionenökonomie bilden. Mit der Einbeziehung von Netzwerken, die als informelle Institutionen angesehen werden sowie der kulturellen Dimensionen wirtschaftlichen und unternehmerischen Handelns integriert die Erweiterte Neue Institutionenökonomie wichtige Berei-

che, die durch eine stärker akteursbezogene Sichtweise – was sich im Rahmen einer Biographie besonders anbietet – der Analyse von Strukturbildungen den handlungsorientierten Bezugsrahmen geben. Die subjektbezogene Kommunikation und Interaktion soll dabei im Rahmen der Netzwerkanalysen stärker gewichtet werden. Ein biographisches Individuum, wie der Reeder Michael Jebesen, erscheint als Teil von verschiedenen Netzwerken, in denen er im Rahmen seines unternehmerischen Handelns ständig kommunizierte und interagierte.

Betrachtet man Jebesens umfangreiche Geschäftskorrespondenz über einen Zeitraum von fast fünfundzwanzig Jahren (1875-1899), so wird als sein wichtigstes Netzwerk ein Kreis von engen Geschäftsfreunden in Hamburg und Schleswig-Holstein, das durch verwandtschaftliche Beziehungen unterstützt wurde, sichtbar. Angefangen mit den Brüdern Carl und Gustav Diederichsen in Hamburg, die in der bedeutenden Kaffeeimportfirma Theodor Wille tätig waren und das nötige Kapital für Jebesens erste Dampferbauten lieferten, über den mit ihnen familiär verbundenen Werftbesitzer Georg Howaldt in Kiel, der die ersten



Dampfer Carl „Diederichsen“ – Baujahr 1901

Dampfschiff Mathilde (1891 von Blohm & Voss in Hamburg erbaut) der Partenreederei M. Jebesen (Apenrade) im Hafen von Hongkong (ca. 1892)

Schiffe der Jebesen-Flotte herstellte und mit stetigen Aufträgen für seinen Schiffbaubetrieb versorgt wurde, bis hin zum Kohlen Großhändler und Reeder Heinrich Diederichsen in Kiel, der zum wichtigsten Partner der Jebesens bei der wirtschaftlichen Erschließung der deutschen Chinakolonie Kiautschou wurde, entstand in den 1880er Jahren ein Dreiecksnetzwerk zwischen Apenrade, Hamburg und Kiel, das entscheidend zum wirtschaftlichen Erfolg der Reederei Jebesen beitrug.

Ein zweites bedeutendes Netzwerk bildeten die Mitreeder, d. h. die Besitzer von Schiffsparten in den Dampfern von Jebesen, die für die Aufbringung des nötigen Kapitals bei

Neubauten unentbehrlich waren. Der damals an der Ostsee nicht unübliche Widerstand gegen die Einführung der Dampftechnologie führte 1878 zu dem Phänomen, dass die meisten Investoren in den ersten Dampfer von Jepsen außerhalb von Apenrade rekrutiert werden mußten. Dabei spielte das erste hier vorgestellte Netzwerk eine maßgebende Rolle, aber auch Jepsens gute Kontakte zu leitenden Mitarbeitern der Firma Friedrich Krupp in Essen, deren Erztransportdampferflotte er von 1874 bis 1882 von Vlissingen bzw. Rotterdam aus managte. Weil in Partenreedereien – eine Frühform der Aktiengesellschaft – die Dividenden für jedes einzelne Schiff halbjährlich an die jeweiligen Parteninhaber ausgeschüttet wurden, war ein regelmäßiger Kontakt des Korrespondenzreeders mit seinen Mitreedern erforderlich, um Gewinne und Verluste zu begründen und eventuelle Reparaturen oder Neubauten von Schiffen einvernehmlich abzusichern.

Ein drittes Netzwerk waren die Geschäftspartner in europäischen und asiatischen Häfen, die entweder vom Reeder selbst oder von seinen Dampferkapitänen zwecks neuer Frachtverträge kontaktiert wurden. Während

es sich in Europa i. d. R. um alteingesessene Schiffsmakler und Handelshäuser handelte, waren es in Ostasien vor allem stark diversifizierte deutsche Kaufmannshäuser mit Agenturen für verschiedene Firmen, welche mit westlichen und chinesischen Befrachtern zusammenarbeiteten und für die Reederei Jepsen regelmäßig Frachtaufträge gegen Kommissionszahlungen vermittelten. Mit ihnen gab es Routinekontakte, die sich per Brief oder Telegramm abspielten, wobei durch die starke Konkurrenz im Frachtenmarkt Konflikte nicht ausblieben. Die überkommene Geschäftskorrespondenz von Jepsen besteht zum einem großen Teil aus Schreiben an diese Netzwerkpartner, denen der Reeder aber zunehmend misstraute, weil es ihm aus der weiten Entfernung heraus nicht möglich war, das konkrete Handeln vor Ort nachzuvollziehen.

Als viertes Netzwerk können die Kapitäne der Jepsen-Dampfer bezeichnet werden, mit denen Michael Jepsen von Apenrade aus in regelmäßigem Brief- und Telegrammkontakt stand, wobei es hier neben technischen und Personalfragen vor allem um die Besorgung lukrativer Frachtaufträge – oft, aber nicht immer im Zusammenspiel mit den Agentur-

häusern vor Ort – ging. Wegen der Dauer des Briefverkehrs zwischen Europa und Ostasien hatten die in Asien fahrenden Kapitäne eine höhere Eigenverantwortlichkeit für den Abschluss von Frachtverträgen als in europäischen Gewässern, so dass ihrem Verständnis für chinesische Mentalitäten eine große Bedeutung zukam. Entsprechend häufig ermahnte und kritisierte der in Apenrade weilende Reeder seine Kapitäne, sich mit verlässlichen Befrachtern auf guten Fuß zu stellen, um auch in Krisenzeiten lohnende Aufträge zu erhalten – eine Geschäftsstrategie, die letztendlich entscheidend zum Erfolg der Reederei Jepsen in Ostasien beitrug.

Die hier vorgestellten Netzwerke von Jepsen wurden mit der Firma Jepsen & Co, Hongkong, ein von seinem ältesten Sohn Jacob und dessen Geschäftspartner Johann Heinrich Jessen 1895 gegründetes Unternehmen sowie der 1898 vollzogenen Schaffung der Partnerschaftsfirmen Diederichsen, Jepsen & Co., Tsingtau, ein Joint-venture zwischen Heinrich Diederichsen, Jacob Jepsen und Johann Heinrich Jessen, um ein fünftes Netzwerk ergänzt. Der Kontakt von Michael Jepsen mit diesen beiden Firmen lief aber fast ausschließlich

über seinen Sohn Jacob mittels Privatbriefen, so dass von einem voll ausgebildeten Netzwerk im engeren Sinne nicht gesprochen werden kann.

Über sein Reedereigeschäft hinaus hielt Michael Jepsen acht Jahre (1890-1898) das Mandat als Reichstagsabgeordneter der Nationalliberalen Partei für den Wahlkreis Apenrade-Flensburg. Obwohl sich nur eine beschränkte Anzahl von Briefen – vor allem während der drei Wahlkämpfe geschrieben – erhalten hat, lässt sich doch ein kleines Netzwerk von nationalliberalen Fraktionskollegen im Reichstag und von nationalliberalen Parteifunktionären im Wahlkreis erkennen, das in unregelmäßigen Abständen kontaktiert wurde. Allgemeine und besondere Fragen der Handelsschifffahrt und der Kriegsmarine dominierten Jepsens Wirken auf Reichsebene, in welchen er sich als Fachmann zeigte, doch über ein politisches Hinterbänklerdasein nicht hinauskam. Seine politische Arbeit hatte bereits 1883 mit der Wahl zum ehrenamtlichen Senator (Erster Beigeordneter) des Apenrader Magistrats begonnen, eine kommunalpolitische Aufgabe, bei der er sich vor allem auf die dringend notwendige Frage der

Strukturanpassung der traditionell von der Segelschiffahrt geprägten Stadt konzentrierte und um den Hafenausbau bemühte. Nach der Niederlage in der Reichstagswahl von 1898 gelang es Jepsen im Folgejahr für den Wahlkreis Flensburg als Abgeordneter in den preußischen Landtag einzuziehen, doch beendete sein unerwartet plötzlicher Tod diese Tätigkeit schon nach einer Session. In den beiden zuletzt genannten politischen Funktionen standen kommunalwirtschaftliche und regionale schleswig-holsteinische Fragen im Vordergrund, wobei außer der stets dominierenden Beschäftigung mit der Handelschiffahrt auch der Nationalitätenkonflikt zwischen Deutschen und Dänen in Nordschleswig eine wichtige Rolle spielte. Das dafür bestehende Netzwerk von Jepsen umfaßte die politisch aktiven Mitglieder des „Deutschen Vereins für das nördliche Schleswig“ und der „Knivsberg-Gesellschaft“, ein Verein zur Errichtung eines Bismarckdenkmals auf einer Anhöhe nördlich von Apenrade. Mit der Übernahme des Vorsizes der Ortsabteilung des Deutschen Vereins und der Knivsberg-Gesellschaft avancierte der Reeder zum erstrangigen Vertreter der deutschgesinnten Bevölkerung der Region, wobei er sein poli-

tisches Ansehen mit Kapitalkraft kombinierte. Wie sich aus seinen Korrespondenzen ergibt, betrachtete er den deutsch-dänischen Nationalitätenkonflikt vor allem als politische Auseinandersetzung mit der sich zunehmend nationaler gebenden dänischorientierten Bevölkerungsmehrheit in Nordschleswig.

Die Darstellung und Analyse der hier vorgestellten Netzwerke auf Grundlage der umfangreichen und oft schwer lesbaren Korrespondenzen von Jepsen bildete einen wichtigen Schwerpunkt des Biographieprojekts. Da effiziente Netzwerke den Informationsfluss optimieren und zum Erfolg unternehmerischer und politischer Tätigkeit entscheidend beitragen, kommt der Betrachtung der Netzwerkfunktionen eine hohe Bedeutung zu. So besaßen ökonomische Zwecke für einen Reeder wie Michael Jepsen naturgemäß die höchste Priorität: Diese Funktionen reichten vom Verkauf von Schiffsparten und der damit erreichten Kapitalbeschaffung für Schiffneubauten über die Einholung und Übermittlung von Marktinformationen zum europäischen und asiatischen Frachtengeschäft bis hin zum Erfahrungsaustausch über technische Neuentwicklungen im Dampferbau, die

Konkurrenzsituation in der deutschen und asiatischen Küstenschiffahrt und über Veränderungen der globalen wirtschaftlichen und politischen Lage mit ihren möglichen Einflüssen auf das Reedereigeschäft. Diese multiplen ökonomischen Funktionen verringerten die ökonomische Unsicherheit des Reeders und erhöhten massiv seine Chancen für zukünftige weitere Aktivitäten wie die Expansion der Flotte und Erschließung neuer Märkte für Frachtgeschäfte – typische Merkmale einer Globalisierungsphase. Die oben vorgestellten fünf Netzwerke – interregional, international und interkontinental geknüpft – dienten also im wesentlichen der Finanzierung und Kapitalverflechtung des Unternehmens sowie der Wissensvermittlung über technologische und geschäftliche Neuerungen im weiteren Umfeld der Firma: Sie bildeten auf diese Weise eine Netzwerkökonomie mit dem Reeder im Zentrum.

Nicht zu unterschätzen sind die sozialen Funktionen der Netzwerke, zu denen die Bewahrung des Familienstatus im Unternehmen und die Netzwerkpflege gehören. So war es für ein Familienunternehmen wie der Reeder Jepsen geradezu selbstverständlich, dass

der älteste Sohn in das Geschäft eintrat, was mit der von Jacob Jepsen und einem Verwandten als Teilhaber gegründeten Firma Jepsen & Co, Hongkong, – anfangs eine reine Agentur für die eigenen Dampfer, später ein diversifiziertes Im- und Exporthaus – im Jahre 1895 realisiert wurde. Auch andere Söhne sowie nähere und entfernte Verwandte wurden je nach Möglichkeit in das Unternehmen integriert. Da die Ausbildung eines familiären Netzwerks innerhalb der Firma aber erst in den letzten Lebensjahren von Michael Jepsen erfolgte, kam der Pflege der Dreiecksnetzwerks mit den engen Geschäftsfreunden in Hamburg und Kiel eine erstrangige Bedeutung zu. Zahlreiche Briefe und Briefkopien aus der Feder des Reeders zeigen seine regelmäßigen Kontakte, die er mit diesen Netzwerkpartnern pflegte, aber auch häufige Reisen nach Hamburg und Kiel oder gemeinsame Feiern und Urlaube. Einheiratungen im Familiendreieck Jepsen–Diederichsen–Howaldt sorgten für eine weitere Intensivierung. Netzwerke übten auch bedeutende ordnungspolitische Funktionen aus, wobei es im Reedereigeschäft vor allem um das vielfältige Zusammenspiel zwischen dem örtlich ansässigen Reeder und den weit entfernt

fahrenden Kapitänen ging, aber auch um die Regelsysteme auf den Schiffen, also um das Verhältnis zwischen Kapitän, Offizieren und der Mannschaft. Die extensive Auswertung der Korrespondenzen machte es möglich, diese Regeln und Normen der Netzwerkökonomie für ein Reederei-Unternehmen in der europäischen und asiatischen Küstenschifffahrt systematisch zu untersuchen sowie das komplexe Funktionieren (und gelegentliche Nicht-Funktionieren) anhand von Fallbeispielen darzustellen und zu analysieren. Angefangen mit der Anheuerung des Kapitäns, der Maschinisten und Steuerleute für einen neuen Dampfer war Jepsen in fast alle Fragen des Schiffsbetriebs involviert, also auch in detaillierte technische Fragen, in das Frachtgeschäft vor Ort oder in die Beschaffung der Kohlen. Seine Hauptaufgabe lag in der Setzung von Normen und Regeln für den ökonomisch effizienten Betrieb, deren Einhaltung er streng überwachte und deren Nichteinhaltung er mit Sanktionen belegte. Das von ihm eingeführte Regelsystem im Netzwerk mit den Kapitänen seiner Dampfer bildete eines der interessantesten und bisher kaum erforschten Aspekte des Projekts. Gerade aufgrund der großen Entfernung zwi-

schen dem in Schleswig-Holstein befindlichen Reeder und seinen in Asien fahrenden Dampferbesatzungen ist das Funktionieren dieses Netzwerkes um so beachtlicher.

Im Zusammenhang mit den ordnungspolitischen Zwecken der Netzwerke stehen deren kulturelle Funktionen, also die Herausbildung eines Wertesystems, innerhalb dessen ein Reeder wie Jepsen agierte. Man findet hier typische Grundmuster von Unternehmern der Industriellen Revolution im 19. Jahrhundert wieder, die mit Attributen wie Sparsamkeit, Ordentlichkeit, Bürgerlichkeit, Zuverlässigkeit und Pflichterfüllung umschrieben werden können. Bei Jepsen, der als Schiffsjunge auf Segelschiffen anfang und über alle Weltmeere fuhr, auch als Dampferkapitän in Südamerika und schließlich als Flottenmanager der Firma Krupp tätig war, traten internationale Gewandtheit, vielfältige Sprachkenntnisse und ein großes Fachwissen über alle möglichen Aspekte des Reedereigewerbes, Schiffsbetriebes und Frachtgeschäfts hinzu. Mit diesen Eigenschaften versehen war Jepsen geradezu ein Prototyp eines Reeders im 19. Jahrhundert, dessen Wertematrix durch das Interagieren innerhalb seiner Netzwerke entscheidend

geprägt wurde. An seiner Person lässt sich zeigen, wie kulturell geprägte Handlungsorientierungen über Netzwerkkontakte auf das geschäftliche und politische Wirken eines Unternehmers einwirkten. Im politischen Bereich, also Jepsens Reichstags- und Landtagstätigkeit, sorgten die von Schifffahrtsvertretern im weitesten Sinne entscheidend geprägten kulturellen Faktoren für eine Dominanz seines vom unternehmerischen Standpunkt bestimmten Denkens und Handelns.

Während die thematischen Kapitel der Biographie in den Jahren 2009/10 größtenteils in Hongkong fertiggestellt wurden, diente das sechsmonatige Senior Fellowship des Alfried Krupp Wissenschaftskollegs Greifswald vor allem der Fertigstellung des Projekts. Dazu gehörten die Erschließung und Einarbeitung von älteren und neueren Sekundärmaterialien zur Maritim- und Wirtschaftsgeschichte aus den reichen Beständen der Universitätsbibliothek, die Abfassung der Einleitung und des Resümees der Biographie sowie eine komplette Durchsicht des Manuskripts. Außerdem konnte mit dem Verlag Ludwig (Kiel) eine feste Vereinbarung über die Veröffentlichung des Buches im Herbst 2012 getroffen werden.

Die gute Arbeitsatmosphäre im Kolleg gepaart mit dem ausgezeichneten Buchlieferdienst der Universitätsbibliothek kamen meinem Projekt zweifelsohne sehr zu Gute. Besonders erwähnen möchte ich die vorzügliche Betreuung durch die Mitarbeiter des Kollegs, vor allem seitens von Dr. Suhm, Frau Klaus und Dr. habil. Cramm, aber auch von Herrn Hausmeister Rienow und Herrn Behnke am Empfang, von denen allen ich auch viel über Greifswald und seine Umgebung lernte. Höhepunkte der Kolleg-Aktivitäten waren zweifellos die wöchentlichen Fellow Lunches, die – oft in der unterhaltsamen Gegenwart von Professor Friedrich – zum Kennenlernen der anderen Fellows und der Mitarbeiter des Kollegs sehr beitrugen, und für die ich mich ausdrücklich bedanken möchte. Auch von einigen Vorträgen am Kolleg lernte ich. Mit Angehörigen des Historischen Instituts und rund fünfzig Studenten der Universität kam ich durch meine wöchentliche Vorlesung zur Geschichte der britischen Chinakolonie Hongkong in Kontakt, wobei ich hoffe, daß die Veranstaltung zur weiteren Internationalisierung des Hochschulstandorts Greifswald beitrug. Insgesamt gesehen war es eine sehr schöne Zeit an der Ostsee, die durch die perfekt organisierten

Fellow-Ausflüge auf die Insel Hiddensee und zum früheren KKW Lubmin gekrönt wurde.

Becker, B.: *Michael Jebsen (1835-1899). Reederei und Politik in Schleswig-Holstein und Ostasien. Eine Biographie*. Kiel 2012 (ca. 500 Seiten) [erscheint 11/2012].

Becker, B., *Globalisierung und Küstenschifffahrt in der Ostsee und in Ostasien*, in: *Blätter für deutsche Landesgeschichte 148* (2012) [in Vorbereitung].

Becker, B., *Die britische Chinakolonie Hongkong in der Globalisierungsphase des 19. Jahrhunderts*, in: *Seehafenstädte im Prozeß der Globalisierung. Hamburg – Europa – China. Ergebnisse des III. Europäischen Kongresses für Welt- und Globalhistorie 2011 in London*, hg. v. Helmut Stubbe da Luz / Hubert Bonin / Michael Bertram. Hamburg 2012 [in Vorbereitung].

ausgewählte  
Veröffentlichungen