

► HALVOR JOCHIMSEN

## Das dramatische Ende der Hapag-Station auf St. Thomas im Jahr 1917

Der Erste Weltkrieg tobt 1917 im dritten Jahr. Am 5. Mai stürmen bewaffnete Soldaten des US Marine Corps unter Major Saladay in das Hapag-Büro auf der malerischen Karibikinsel St. Thomas. Hapag-Kontor und Privaträume des deutschen Konsuls werden durchsucht und Schriftstücke konfisziert. Die Soldaten suchen vor allem nach Geheimcodes und Chiffriermaterial. St. Thomas war bis zum 31. März eine neutrale dänische Insel gewesen und gehörte zusammen mit St. Croix und St. John zu Dänisch-Westindien. Nun hatten die USA die Inseln gekauft und Deutschland am 6. April den Krieg erklärt.

Die Hapag-Station befindet sich somit über Nacht in Feindesland. Der Leiter der Station, Julius Jochimsen, wird verhaftet. Man wirft ihm Spionage und den Versand kodierter Nachrichten zum Nachteil der USA vor. Alle Immobilien und Schiffe der Hapag im Hafen werden von den US-Behörden beschlagnahmt. Jochimsen, der auch deutscher Konsul ist, wird unter unwürdigen Bedingungen auf dem im Hafen liegenden US-Kriegsschiff *VIXEN* an Deck gefangen gehalten. Er empfindet die Gefangennahme, die Unterbringung auf Deck und den Zwang, dort einen Eimer für seine Notdurft benutzen zu müssen, im Angesicht »seiner« Stadt als eine schreckliche Entehrung.

Am 14. Mai legt er mit einem Schiff ab, für ihn und die zurückbleibende Familie mit unbekanntem Ziel. Er wird nach San Juan (Puerto Rico) gebracht. Von dort reist er unter Bewachung auf einem amerikanischen Passagierdampfer nach New York. Ohne ein Verhör gelangt er zehn Tage später nach Ellis Island und wird dort mit anderen Deutschen für mehrere Wochen interniert. Am 16. Juli erfolgt die Verlegung in ein Internierungslager in Fort Oglethorpe (Georgia). Aus dem Internierungslager führt er einen umfangreichen Schriftwechsel mit der Schweizer Gesandtschaft in Washington, an die er sich wegen seiner Freilassung und der Wahrnehmung seiner Interessen bereits von San Juan und Ellis Island aus gewandt hatte. Aus dem Text gewinnt man einen



Abb. 1 Landing Mails, St. Thomas. Farbige Postkarte Julius Jochimsens. (Slg. Jochimsen/Hapag-Archiv)

Eindruck von den mühsamen und halbherzigen Anstrengungen der Diplomaten zur Problemlösung. Viele diplomatisch verbrämte Schreiben sind nichts weiter als die Bestätigung des Erhalts seiner Proteste und deren Weiterleitung.

Julius Jochimsen war mein Großvater. Er und seine Familie haben zwölf Jahre im »Paradies« gelebt. Mit seiner Verhaftung endet aber auch vorerst eine fast fünfzigjährige Geschichte des Westindiendienstes der Hapag mit einem Hauptquartier auf der Insel St. Thomas. Es ist das Ende einer Schifffahrtsepoch im Kleinen.

Die folgenden Ausführungen beschreiben insbesondere die Einbeziehung der Station St. Thomas in die Kriegsvorbereitungen, die Zeit des Ersten Weltkrieges auf diesem entlegenen Eiland und deren Ende. Über diese Zeit und das spannende und chaotische Ende der Hapag-Station findet sich in Literatur und Archiven kaum etwas. Beispielsweise lässt die ausführliche Dokumentation über 150 Jahre Hapag und Norddeutscher Lloyd<sup>1</sup> dieses Mosaiksteinchen einer Epoche unerwähnt. Im Folgenden sollen die Begebenheiten daher nach umfangreichen hinterlassenen privaten Akten, Berichten und Fotos von Jochimsen<sup>2</sup> sowie nach der wenigen Literatur und den spärlichen deutschen Archivfunden<sup>3</sup> beschrieben werden.

## Lebensweg Julius Jochimsens bis zum Ersten Weltkrieg

Julius Jochimsen wurde 1881 in Hamburg geboren und starb dort 1973. Nach der Realschule trat er 1896 als Lehrling mit 15 Jahren (!) bei der Kingsin-Linie ein, die im April 1898 von der Hamburg-Amerika Linie (gleichlautend verwendet für Hapag) übernommen wurde. Er war in der neuen Ostasienabteilung tätig und vertrat dort bereits mit 21 Jahren *den ersten Mann*. Sein Wunsch, im Ausland als »shipping clerk« tätig zu sein, ging vorerst nicht in Erfüllung. Andere, die seiner Meinung nach weniger Erfahrungen hatten, wurden ohne Erklärung vorgezogen. Er fühlte sich von seinem Vorgesetzten unterjocht, kündigte und wurde Geheimsekretär bei Direktor Thomann während des Russisch-Japanischen Krieges zwecks Versorgung der nach Ostasien auslaufenden russischen Kriegsflotte mit Kohlen aus Begleitdampfern.<sup>4</sup>

Nach Beendigung dieser Funktion trat Jochimsen 1903 in den Westindiendienst ein. Er wurde im Sommer 1905 an die Station der Hamburg-Amerika Linie auf der dänischen Insel St. Thomas (Dänisch-Westindien) versetzt, wo er Bürochef auf einem Posten wurde, den *zwei andere nach kurzer Zeit wieder verlassen und auf dem zwei andere versagt hatten, weil der Chef ein schwieriger Mann war*. Jochimsen hielt durch, wurde aber nicht Leiter, sondern Nehlsen. Mit diesem verstand er sich aber gut und wurde Anfang 1913 dessen Nachfolger. Eine Personalliste<sup>5</sup> von 1912 weist neben Nehlsen und Jochimsen als Bureauchef Franz Flint als Kassierer, Heinrich Petersen und Walther Schmidt als Korrespondenten, L. Monsanto als Commis, W. und B. Bryan als Checker und Fritz Gallus als Außendienst aus; daneben 16 »Schwarze«.

Im Jahre 1911 heirateten die auf St. Thomas geborene und aus gutem Hause stammende Dänin Ella Christensen und Julius Jochimsen in Hamburg. Zur Vorbereitung auf die Heirat ließ sich Jochimsen im September 1911 die hamburgische Staatsangehörigkeit durch Abstammung bestätigen. Nach einem vorliegenden Zeitungsbericht führten Ella und Julius auf St. Thomas ein gesellschaftlich angemessenes Leben mit vielen Galas und Dinners. Dies wurde in der »History Corner« der »Daily News« von dem regionalen Historiker



Abb. 2 Porträt Julius Jochimsen.  
(Slg. Jochimsen/Hapag-Archiv)

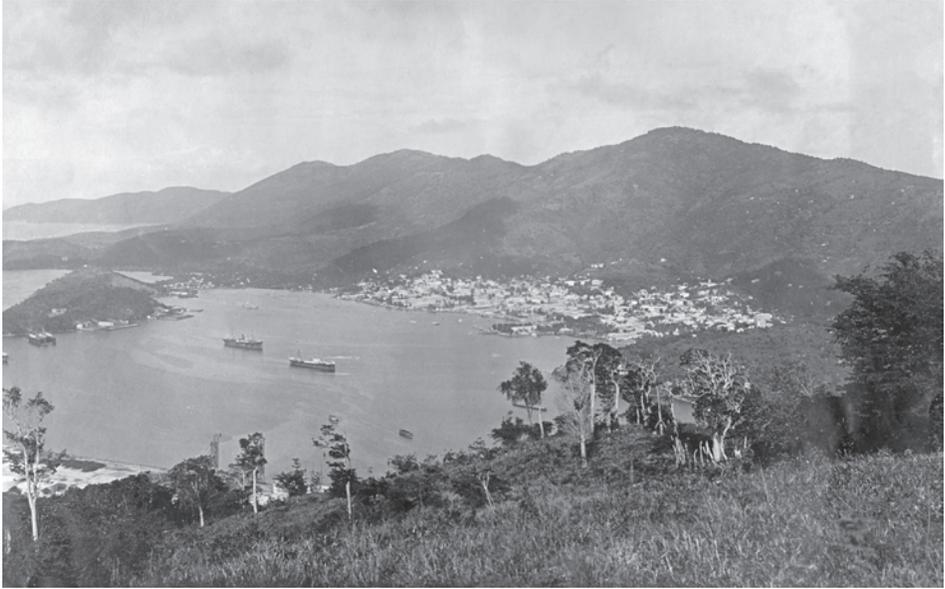


Abb. 3 Hafen von Charlotte Amalie. (Slg. Jochimsen/Hapag-Archiv)

Isidor Paiewonsky beschrieben.<sup>6</sup> Das Heim der Jochimsens mit seiner imposanten schiffsähnlichen Mahagoni-Treppe, der umlaufenden Veranda und dem im unteren Stock gelegenen Speisesaal ist dort anschaulich dargestellt. Dieses Haus brannte 1988 ab, nachdem es zuvor 1981 renoviert worden war.<sup>7</sup>

## Die Hamburg-Amerika Linie auf St. Thomas

Die Hapag war im Jahre 1847 gegründet worden. Ab 1870 – verzögert durch den Deutsch-Französischen Krieg – wurde der Aufbau eines Westindiendienstes vorbereitet, nachdem Kapitän Wilhelm Stahl die Region fünf Monate erkundet und eine Reisebeschreibung in Tagebuchform geschrieben hatte.<sup>8</sup> Am 27. März 1871 eröffnete die BAVARIA den Dienst. Die ersten Jahre waren ein finanzieller Misserfolg. Erst im Jahre 1878 begann eine positive Entwicklung durch Umstellung des Passagier- auf verstärkten Frachtverkehr, die aber immer wieder durch politische Unruhen und Wirtschaftskrisen in Mittelamerika unterbrochen wurde.

Im Jahre 1873 machte die Hapag den Hafen von Charlotte Amalie auf St. Thomas zu ihrem Hauptquartier. Schon Ende 1872 war für \$ 5500 ein passender Platz auf zehn Jahre gepachtet worden. Anfangs als Kohlenstation zur Versorgung der Hapag-Schiffe wurde St. Thomas zur Zentralstation mit einem Superintendenten (anfangs Kapitäne) ausgebaut. Es wurden in der Folge Hafenanlagen und Docks, Piers, Lagerhäuser und eine Wasserversorgung



Abb. 4 Hamburg American Co.'s Coaling Station. (Slg. Jochimsen/Hapag-Archiv)

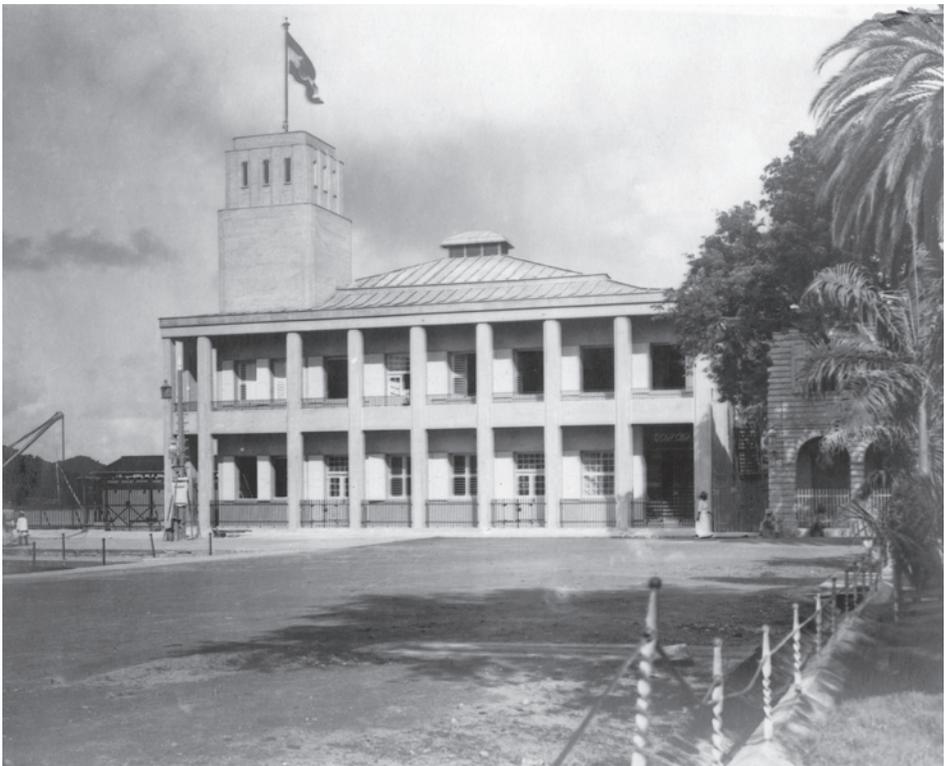


Abb. 5 Bürogebäude der HAL. (Slg. Jochimsen/Hapag-Archiv)

durch Zisternen auf Hassel Island sowie Häuser für das leitende Personal auf eigenem Grund gebaut. In den 80er-Jahren des 19. Jahrhunderts hatten sich mehrere Schifffahrtsgesellschaften von St. Thomas zurückgezogen. Der Grund lag u.a. in zu hohen Gebühren im Verhältnis zu anderen Häfen der Karibik. Im Jahre 1885 wurden die Gebühren wieder gesenkt, woraufhin die Geschäftstätigkeit und der Umschlag wieder anstiegen. Das Durchhalten im günstig gelegenen Hafen zahlte sich aus. Die expansive Entwicklung der Hapag, das Verhalten der Konkurrenten, die eingesetzten Schiffe und die über St. Thomas geführten Schifffahrtslinien der Hamburg-Amerika Linie sind an anderer Stelle ausführlich beschrieben.<sup>9</sup> Den Betrieb im Hafen schildert Gøbel<sup>10</sup>, vor allem für die frühen Jahre aber ohne spezielle Betonung der Hapag.

Im Jahre 1914 wurde das neue Bürogebäude des Architekten Fritz Klein an der Kings Wharf fertiggestellt. Auch dies ist in einem Artikel von Isidor Paiewonsky<sup>11</sup> genauer festgehalten. Es ist ein moderner, erdbeben- und hurrikansicherer Stahlbetonbau mit einem Wasserreservoir im obersten Stock. Er steht heute noch, aber der Turm fehlt. Der Liniendirektor der Hamburg-Amerika Linie wohnte ab 1911/1912 in der Kongens Gade 32–33 in einem der Hapag gehörenden Haus. Jochimsen zog hier 1913 mit seiner Familie ein und war dort seit Januar 1914 auch als deutscher Konsul tätig.

## Kriegsvorbereitung und Beteiligung der Hapag<sup>12</sup>

Wie Jochimsen in einem späteren Brief vom 1. Februar 1937 an den Hapag-Vorstand schrieb, hatte er *drei Posten vor Beginn des ersten Weltkriegs: (1) Vertreter der Hapag, (2) deutscher Konsul und (3) »B.E./V.M.« des Admiralstabes*. Nach meinen und Bodners Recherchen bedeutet B.E. »Bevollmächtigter der Etappe« und V.M. »Vertrauensmann« des Admiralstabes der Marine. Durch dieses Netzwerk der Admiralität für Spionage und Versorgung, an dem auch die weltweit agierende Hamburg-Amerika Linie beteiligt war, erhielt die Admiralität trotz fehlender Kolonien einerseits Unterstützung bei der Versorgung der Kriegsmarine und andererseits Informationen über Schiffsbewegungen des Feindes – und dies alles aus Häfen neutraler Staaten!

In einem Schreiben der Admiralität vom 11. April 1912 an die Hapag<sup>13</sup> hieß es, dass *für seemännisch-militärische Zwecke absolut verschwiegene, vertrauenswürdige und zuverlässige Personen gesucht* würden. Am 4. Januar 1913 teilte der Chef des Admiralstabes mit, dass auf das Verbleiben von Superintendent Nehlsen und Jochimsen auf ihren Posten in St. Thomas im Kriegsfall besonderer Wert gelegt werde, wobei Jochimsen bereits für den Kriegsfall unabhörmlich gemacht wurde. Am 1. August 1914 schrieb die Hapag, dass Jochimsen nunmehr die Leitung der Geschäfte habe und bereits in der Liste der Vertrauenspersonen aufgeführt sei. Schon 1908 war ein »Geheimschreiben an



Abb. 6 Kohlenlager der HAL. (Slg. Jochimsen/Hapag-Archiv)

die Agenten deutscher Reichsangehörigkeit der Hamburg-Amerika Linie über die Unterstützung der Kriegsmarine im Kriegsfall«<sup>14</sup> auch an die Station in St. Thomas ergangen. Es regelte die kostenfreie Unterstützung der Kriegsschiffe, soweit hiermit nicht gegen die am Platze geltenden Gesetze verstoßen wurde, und umfasste Geld, Kohlen, Proviant, Verbandstoffe, Schiffsausrüstungen und sogar eigene und fremde Schiffe ohne vorherige Rücksprache mit der Zentrale. Darüber wurden 1916–1917 entsprechende Darlehensverträge zwischen dem Deutschen Reich und der Hapag geschlossen.<sup>15</sup> Befremdlich für den Laien ist, dass dies schon Jahre vor Ausbruch des Krieges mit diversen Schreiben und vielen Rückfragen geregelt wurde.

Insbesondere die Bereitstellung von Kohle im Rahmen eines Kohlenlieferungsvertrages im Kriegsfall wurde in Geheimschreiben ausführlich geregelt. Dabei sollte auf das Lager im Hafen von St. Thomas wegen der Neutralität Dänemarks nicht direkt zurückgegriffen werden. Vielmehr wurde eine Übergabe an zwei Stellen auf einer »Trefflinie« im Nordatlantik in einer heute altmodisch anmutenden Weise vereinbart. Das Codewort für die Mobilmachung und Versorgung lautete: »Guido tritt in Kraft«. In vielen Schreiben ging es um die Ausstattung der Hapag-Schiffe mit eventuell benötigtem Kartenmaterial in geheimnisvollen Kisten.

In den späteren Jahren hat Jochimsen gegenüber den US-Behörden jegliche solche Tätigkeit von sich gewiesen. Wie er allerdings selbst 1937 an den Vorstand schrieb, oblag ihm die Versorgung der deutschen Kreuzer auf hoher See mit Kohlen, Proviant und Nachrichten. Dazu gehörten auch andere *gewagte Unternehmungen im Interesse der Marine, solange das erforderlich bzw. mög-*

lich war. Daraus geht hervor, dass er vermutlich wohl doch stärker am Seekrieg beteiligt gewesen war, als er in seinen damaligen Berichten zu seiner Verteidigung dargestellt hatte.

## Kriegsbeginn 1914

Ende Juli 1914 brach der Erste Weltkrieg aus; nach wenigen Tagen befanden sich Österreich-Ungarn, Serbien, Deutschland, Russland, Frankreich und England – später auch Italien – im Kriegszustand. Am 7. Mai 1915 versenkte ein deutsches U-Boot die britische *LUSITANIA* vor der irischen Südküste. Aber erst die erneute deutsche Erklärung des uneingeschränkten U-Boot-Krieges am 1. Februar 1917 führte zum Kriegseintritt der USA am 6. April 1917. Die Kriegszeit brachte für Jochimsen und seine Familie wesentliche Veränderungen mit sich. Dänemark behielt im Krieg eine neutrale Position. Das galt somit auch für St. Thomas – bis zum Verkauf an die USA.

Nach einem Schreiben vom 23. Dezember 1914 von Jochimsen an die Deutsche Kaiserliche Gesandtschaft in Kopenhagen stellte sich die Situation auf St. Thomas bei Kriegsausbruch so dar: Am 15. September ging der englische Kreuzer *ESSEX* in der Hafeneinfahrt von Charlotte Amalie vor Anker und verlangte erfolgreich vom dänischen Gouverneur, dass der außer dem Hapag-Dampfer *CALABRIA* im Hafen aufliegende Hapag-Dampfer *WASGENWALD* durch Versiegeln der Funkstation daran gehindert wurde, seine drahtlose Funkverbindung zu benutzen. Dieses galt grundsätzlich zwar für alle im Hafen befindlichen Schiffe, aber es hatten vermutlich nur zwei deutsche Schiffe bei Kriegsausbruch Zuflucht in dem neutralen Hafen gesucht. Jochimsen machte dem Gouverneur klar, dass die *WASGENWALD* die Funkanlage nicht zum Funkverkehr mit deutschen Kriegsschiffen genutzt habe. Das weiterhin offene Kabel hingegen diene den Feinden Deutschlands und werde missbraucht. Sobald deutsche Handelsschiffe den hiesigen Hafen verließen, erschienen »unerklärlicherweise« französische und englische Kreuzer. Jochimsen nannte diesbezüglich die Verfolgung der Dampfer *SPREWALD*, *PATAGONIA* und *PRÄSIDENT*.

Jochimsen vermutete, dass der dänische Gouverneur einer neutralen Insel die missbräuchliche Benutzung des Kabels billige und nicht unterbinde. Im Übrigen sei ein englischer Beamter Pearson auf die Insel geschickt worden, der alle Schiffsbewegungen im Hafen im Interesse der englischen Regierung beobachte. Er solle den Gouverneur im Sinne Englands beeinflussen. Jochimsen vermutete, dass die erfolglose zweite Durchsuchung der aufliegenden Hapag-Schiffe *WASGENWALD* und *CALABRIA* nach Waffen, Munition und anderem Kriegsmaterial auf diesen Herren zurückging. Einrichtungen anderer Länder blieben unbehelligt. Er wünschte vom Gouverneur, deutsche Schiffe vor Übergriffen französischer und englischer Kriegsschiffe innerhalb dänischer Hoheitsgewässer zu schützen.

Die SPREEWALD war am 26. Juli 1914 in St. Thomas angekommen<sup>16</sup>, drei Tage später nach Puerto Rico ausgereist, auf Hapag-Order umgekehrt und hatte die Fracht wieder gelöscht. Am 5. August, in den ersten Kriegstagen, bunkerte die SPREEWALD in St. Thomas Kohlen und Proviant für andere in Mittelamerika aufliegende deutsche Schiffe. Damit sollten diese neutrale Häfen z.B. in den USA (!) erreichen. Nach Erläuterung des Vorhabens ließ der Gouverneur die SPREEWALD auslaufen. Am selben Tage verließ abends der englische Kreuzer SUFFOLK den Hafen von Kingston (Jamaica) und in der Nähe von St. Thomas wurden weitere Kriegsschiffe gesichtet.

Am 24. September bat der Gouverneur Jochimsen wieder zu sich, um einen Verdacht der dänischen Regierung zu übermitteln. Er möge darlegen, wann die SPREEWALD wie geplant in Pto. Barrios (Guatemala) eingetroffen sei und ob die Ablieferung der Schiffsladung in der gedachten Weise erfolgt sei. Jochimsen sagte, dass er kriegs- und zensurbedingt (das Kabel gehörte den Briten!) keine Informationen habe. Der Gouverneur regte an, dass er nachfragen solle, was aber wegen der Kontrolle der Briten über das Kabel schwierig sei.

Am selben Tag wurde nachmittags bekannt, dass der britische Kreuzer BERWICK das Handelsschiff am 14. September gekapert hatte. Von der britischen Admiralität wurde behauptet, dass die SPREEWALD als Hilfskreuzer eingesetzt und im Nordatlantischen Ozean erbeutet worden sei. Jochimsen schloss wiederum nicht aus, dass die SPREEWALD von einem deutschen Kreuzer zuvor in Beschlag genommen worden sein könnte. In der »New York Times« vom 23. September stand zu lesen, dass die SPREEWALD zusammen mit zwei Kohlenschiffen mit 2600 t Kohlen und 180 t Proviant gekapert worden war und *that the Spreewald was fitted as armed cruiser*. Sie sollte deutsche Kreuzer versorgen und endete letztlich im Hafen von St. Lucia.<sup>17</sup> Aussage stand gegen Aussage, und es herrschte Krieg.

Jochimsen schilderte anschließend detailliert, wie er als deutscher Konsul mit seiner Frau in den folgenden Tagen bei offiziellen und gesellschaftlichen Anlässen vom Gouverneur gemieden wurde und die Frau des Gouverneurs Ella nicht mehr grüßte. Offensichtlich ging der Gouverneur davon aus, von der Hamburg-Amerika Linie im Hinblick auf den Zweck der Fahrt und die Ladung der SPREEWALD belogen worden zu sein. Jochimsen versuchte, seine Angaben durch die Kopie des Briefes an den Kapitän über den Zweck der Reise zu belegen.

In den Kriegsjahren 1915–1916 schwelte die Kontroverse zwischen dem dänischen Gouverneur und der Hapag über die Notwendigkeit der Unterbindung der Funkverbindung, das eventuelle Abhören des Kabels und den Verdacht, dass die Hapag-Station für militärische Zwecke genutzt würde, weiter. Jochimsen versuchte, sich als harmloser Kaufmann darzustellen. Für diese Jahre finden sich in den privaten Akten oder Archiven keine Hinweise des Konsuls und auch der Hapag über irgendwelche Beteiligungen an kriegerischen Aktionen, Spionage oder Ähnlichem. Waren sie aus Sicherheitsgründen vernichtet, von den US-Behörden bei der Durchsuchung der Büros bzw. des

Wohnhauses beschlagnahmt worden oder gab es sie schlicht nicht? Die gefundenen Codebücher dienten nach Jochimsens Einlassungen allein kommerziellen Zwecken – wohl kaum.

## Scheinverkauf der Hapag-Station an Lawyer Jørgensen

Am 22. Januar 1917 – nach Abschluss des Vertrages zwischen Dänemark und den USA über den Verkauf der Inseln und vor dem Kriegseintritt der USA – verkaufte Jochimsen das der Hamburg-Amerika Linie gehörende Eigentum mit sämtlichen Hafenanlagen und sonstigen Grundstücken einschließlich des wertvollen Bürogebäudes, nicht jedoch die zwei im Hafen aufliegenden Schiffe, an eine neugegründete Firma »Harbour Accommodating Establishment« im alleinigen Eigentum des dänischen Anwalts Jens Peter Jørgensen. Es findet sich kein Hinweis, dass es dafür einen Beschluss der Zentrale in Hamburg gab. Angesichts der unterbundenen Kommunikationswege ist das nachvollziehbar. Der Kaufpreis betrug \$ 210 000.<sup>18</sup> Die entsprechende zinslose Forderung sollte erst drei Monate nach Kriegsende fällig werden. Kohleabnahmemengen wurden festgelegt. Die Firma sollte als Agent für die Hapag tätig sein. Ab dem 31. März 1917 wollte Jørgensen die Gehälter für die Herren Meyn, Petersen, Groth und Monsanto zahlen. Es ging um Details bis hin zu Farbe im Wert von \$ 262, um von Jørgensen gemietete Anleger, um eingelagerte Leinen und Baumwolle sowie Geschirr.

In einer gesonderten Übereinkunft wurden die komplizierten Zahlungsmodalitäten festgelegt sowie die Möglichkeiten der nachträglichen Kaufpreisanpassung durch ein Schiedsgericht. Ferner gab es mehrere Bedingungen, bei denen der Käufer verpflichtet wurde, die Anlagen innerhalb einer Frist an die Hapag zurückzuübertragen. Die Verfügung über die Anlagen wurde der dänischen Firma durch den Verkäufer stark eingeschränkt. Dies alles stellte den Versuch dar, die Station auf St. Thomas bei dem unsicheren Ausgang des Krieges in dänischem Eigentum »überwintern« zu lassen. Trotzdem wurden kurz nach dem Transfer Day und dem Kriegseintritt der USA diese Vermögen und die zwei Schiffe von den US-Behörden beschlagnahmt, weil diese den Kaufvertrag als Umgehung bestehender Kriegsgesetze ansahen. Jochimsen selbst schrieb später (1937) an den Hapag-Vorstand von einem Scheinverkauf!<sup>19</sup>

Unabhängig von der juristischen Wertung dieses Verkaufes an Lawyer Jørgensen war für die USA von militärischer Bedeutung, einen Hafen zu besitzen, der die Einfahrt in den Panamakanal verteidigen und sichern konnte. Es wurde sogar behauptet, dass die deutsche Seite beabsichtigte, die Anlagen der Hapag zu einer Marinebasis auszubauen. Diese Möglichkeit wurde in einer Meldung der »New York Times« vom 13. September 1918 (!) wie folgt unterlegt: *as shown by the fact that their principal building commanding the harbor is of reinforced concrete and the plaza in front of it is said to have an eight-foot*

*foundation of concrete, fit for gun emplacement.* Dies dürfte wohl eine nachgeschobene Schutzbehauptung gewesen sein. Dass man Gebäude auch aus anderen als militärischen Gründen, z.B. wegen der Hurrikane, in Stahlbeton bauen konnte, kam den Amerikanern wohl nicht in den Sinn. Aber sie haben den Hafen dann zügig zu einer Marinebasis gemacht!

Seltsamerweise geht es in den diversen Akten der Hapag<sup>20</sup> im Zusammenhang mit dem »War Claims Act« von 1928 – also den Kriegsentschädigungen und Rückgaben beschlagnahmter Güter - um die Ansprüche an Handelsschiffen, Radiostationen (Telegrafie) sowie an Patenten und Erfindungen. Aber außer den Hafenanlagen in New York (Hoboken) werden keine Hafenanlagen explizit erwähnt, auch nicht die Anlagen und Gebäude in St. Thomas.<sup>21</sup> Der Grund ist nicht genannt. Man kann vermuten, dass durch den Verlust aller Schiffe und die Umstellung der Flotten von Kohle auf Öl nach dem Ersten Weltkrieg ein Kohlenlager einschließlich der Hafenanlagen in dieser Region entbehrlich schien. Die Regelung der Kriegsschäden zog sich bis in die frühen 1930er-Jahre hin. Dabei wurden die Reparationszahlungen an die USA mit Entschädigungen der USA für enteignete Schiffe, Radiostationen und Patente sowie dem noch festgehaltenen Vermögen verrechnet.<sup>22</sup>

### 31. März 1917: Transfer Day

Der letztlich am 4. August 1916 erfolgte Verkauf der drei Inseln St. Croix, St. John und St. Thomas an die USA mit Übergabe am 31. März 1917 (Transfer Day) unter dem neuen Namen »United States Virgin Islands« hat eine lange, hier nicht beschriebene Vorgeschichte mit historischen und vor allem militärischen Begründungen.<sup>23</sup> Erste Überlegungen gab es in Dänemark bereits um 1850. Ein erster, aber nicht ratifizierter Vertrag mit den USA wurde 1867 geschlossen. Dabei standen die wirtschaftliche und militärische Macht in der Karibik im Vordergrund. Es gab Gerüchte über einen mit Deutschland angestrebten Tausch der Inseln gegen Nordschleswig nach der Niederlage Dänemarks im Krieg von 1864.<sup>24</sup> Danach folgten weitere gescheiterte Verkaufsversuche. Dänemark war »koloniemüde« und die Inseln lagen vor der Einfahrt zum gerade von den USA fertiggestellten Panamakanal. Durch die Hapag-Station bestand eine starke deutsche Präsenz, was vor allem im Krieg aus Sicht der USA große Bedeutung erlangen könnte. Man befürchtete eine deutsche Übernahme der bislang neutralen Inseln durch Kauf oder Besetzung Dänemarks im Ersten Weltkrieg.

Der 31. März 1917 war besagter »Transfer Day«. Die Inseln wurden in einer feierlichen Zeremonie mit Parade und Flaggenwechsel in der Nähe des Hapag-Gebäudes von Dänemark an die USA übergeben.<sup>25</sup> Die USA hatten am 3. Februar die diplomatischen Beziehungen zu Deutschland abgebrochen. Am 6. April erfolgte die Kriegserklärung.



Abb. 7 Transfer Day; oben rechts das HAL-Büro. (Slg. Jochimsen/Hapag-Archiv)

Noch als Konsul hatte Jochimsen in einem Schriftwechsel mit dem dänischen Gouvernement eine Garantie der USA für den persönlichen Besitz deutscher Firmen und Personen, deren persönliche Freiheiten und Rechte sowie die Immunität und Privilegien des deutschen Konsuls zu erwirken versucht. Dabei gab es im Kaufvertrag der Inseln allerdings die Einschränkung, *that these rights and privileges might be influenced by what it might become necessary to undertake for the safety of the U.S. or their possessions* – ein dehnbarer Zusatz, der später die Beschlagnahme des Hapag-Vermögens und die Gefangennahme von Jochimsen und anderen Deutschen rechtfertigen sollte. Zusätzlich teilte Jochimsen am 11. April 1917 Reimund Baumann als dänischem »Specialkommissær« (Beauftragter für die Abwicklung der Beziehungen zwischen Dänisch-Westindien und Dänemark) seine Besorgnis über eine mögliche Internierung aller Deutschen mit. Er schrieb als Konsul dem Auswärtigen Amt ferner, dass *sämtliche Geheim-Papiere unter seiner persönlichen Aufsicht verbrannt, und die Asche gründlich zerstoßen wurde*. Das Konsulatsarchiv wurde der dänischen Regierung bzw. später dem nunmehr auch dänischen Honorarkonsul Baumann übergeben.

Trotz der o.a. Rechte und Freiheiten – so beklagte sich Jochimsen – *hat die dänische Regierung es geschehen lassen, dass er seiner Familie und seinem Geschäft entrissen, von den Amerikanern unter falschen Anschuldigungen verhaftet und interniert wurde. Es war nicht vereinbar mit der Neutralität Dänemarks, den deutschen Konsul durch Verkauf der Insel an eine Nation auszuliefern, die im Begriff stand mit Deutschland Krieg zu führen*. Die dänische Regierung habe versäumt auf ihn zu hören und ihm sicheres Geleit nach

Dänemark zu gewähren. Er machte Dänemark für alle Folgen verantwortlich und beklagte sich an anderer Stelle darüber, dass der dänische Kommissar auf der Insel sich überhaupt nicht um ihn gekümmert und seine Frau abgewiesen habe, als diese das Problem vortragen wollte.

## Schicksal der WASGENWALD und der CALABRIA

In den Listen der verlorenen Hapag-Schiffe fehlen meistens die CALABRIA und die WASGENWALD.<sup>26</sup> Warum? Beide Schiffe werden bei Ausbruch des Krieges in der weiträumigen Hafengebucht des neutralen Hafens Charlotte Amalie aufgelegt.<sup>27</sup> Die Mannschaften bleiben vorerst auf den Schiffen, werden gepflegt und *verkrümmeln* sich allmählich durch Abmusterungen. Für die WASGENWALD wird vermerkt, dass *sie seit September für B.E. Zwecke im Reichsdienst genutzt und daher Anspruch auf Kostenerstattung besteht*. Das Schiff befindet sich also für Versorgungsfahrten in Bereitschaft und soll wohl auch den Funkverkehr aufrechterhalten.

Nach den Kapitänsberichten macht die CALABRIA unter Kapitän Boltzen bis zum 11. August 1914 ihre vorerst letzte Fahrt von Hamburg nach St. Thomas. Im Dezember werden die Mannschaften ausgezahlt, die nicht für eine verminderte Heuer an Bord des aufliegenden Schiffes bleiben wollen. Boltzen schreibt ferner: *Von unserer hiesigen Vertretung wird das Möglichste getan, durch Druckzettel den Eingeborenen und hiesigen Dänen über die wahren Ursachen des Krieges Aufklärung zu geben. Leider finden wir bei den Eingeborenen sowie den hiesigen Dänen nur wenig Verständnis für unsere gerechte Sache. In allen lebt die Furcht: Die Einverleibung Dänemarks und außerdem ist Schleswig-Holstein noch immer nicht vergessen*. Im Herbst 1915 meldet Boltzen, dass beide Schiffe im Strom vor beiden Ankern lägen. Der Hurrikan sei glimpflich verlaufen.

Noch im April 1916 befindet sich Personal auf den beiden Schiffen. Gekocht wird für beide Schiffe auf der WASGENWALD und das Essen per Boot herübergebracht. Auf der CALABRIA wird anlässlich des Geburtstages des Kaisers Geld für das Rote Kreuz gesammelt. Das zählt wohl zu den festzuhaltenden Ereignissen an Bord. Bereits im Februar 1916 werden Kalkulationen angestellt, ob es wirtschaftlich wäre, den Kessel stillzulegen und dafür zusätzlich fünf Mann Personal von Land für \$ 12,50 per Monat einzustellen. Diese Diskussion zieht sich über längere Zeit hin; letztlich bleibt das Schiff unter Dampf. Der Erhalt der Manövrierfähigkeit ist auch wegen der Hurrikane dringend geboten.

Am 9. Oktober 1916 trifft tatsächlich ein besonders heftiger Hurrikan die Inseln. Konsul Jochimsen und seine Familie verbringen die Stunden unter dem großen Mahagonitisch. Die Schäden auf der Insel sind außergewöhnlich hoch, insbesondere bei den Wohnhäusern der Ärmeren. Fast kein Haus und kein



Abb. 8 Hapag-Dampfer CALABRIA. (Sig. Arnold Kludas/Archiv DSM)

Schiff bleiben verschont. Für die Hapag berichtet tags darauf Jochimsen in einem Telegramm nach Hamburg: *Experienced a severe hurricane last night. Calabria aground rocky Frederiksberg Point St. Thomas harbor; making water in the engine room and holds; height the same as sea level. Soundings around ship between 54 and 15 feet. Wasgenwald drifted against company's pier smashing same, bow aground sandy bottom, makes no water. Other company's property all more or less damaged. Jochimsen.*

Und am 12. Oktober: *Wasgenwald got afloat without assistance, no appearance of damage. Calabria surveyors' report says: Vorn und Hinten Korallen, Mittschiffs Steine nicht durchgedrungen, Boden stark verbeult, Nieten lose, stellenweise Vernietung längsquer offen bis ein Zoll, Kiel achtern nach Backbord gebogen, Rudersteven, Schraube intakt, Schiff vorn 21", Hinten 43" gebojet. Abschleppen untunlich ohne vorherige Abdichtung durch Taucher, Erfolg fraglich. No means of salvage here, there is no sufficient dock accommodation here, of insured consult with the agents, Jochimsen.*

Kapitän Hansen von der WASGENWALD schreibt ausführlich ins Kapitänsbuch: Beide Ankerketten brechen, das Schiff treibt trotz laufender Maschine in Richtung des dänischen Kriegsschiffes VALKYRIEN und kracht gegen die hölzerne Hapag-Pier. Während die WASGENWALD wieder flott gemacht werden kann, verbleibt die CALABRIA mit erheblichen Schäden am Rumpf vorerst am Ufer liegen. Es besteht Unklarheit über den Wert des Schiffes, dessen Versicherung sowie über das weitere Vorgehen angesichts fehlender Schlepper und Docks. Ein Taucher des dänischen Kriegsschiffes VALKYRIEN untersucht das Schiff. Man beschließt, Felsen am Boden zu sprengen und das Schiff zu lenzen. Im November 1916 wird mit Bergungsarbeiten begonnen.

Im Januar 1917 ergeht durch den Konsul Jochimsen anlässlich des Kaisergeburtstages eine Einladung an Bord der WASGENWALD für Offiziere und Inge-

niere beider Schiffe. Fünf Personen lehnen ab und begründen dies schriftlich mit Kritik am Verhältnis des Konsuls zu den hier befindlichen Deutschen, die meisten davon auf den beiden Schiffen. Das Verhältnis *sei kein solches, wie es in dieser Zeit für uns Deutsche hätte sein sollen*. Er pflege wenig Kontakt zu den Deutschen auf den Schiffen und hielte keine *patriotischen Veranstaltungen ab*. In einem Jahr sei die Feier gänzlich entfallen. Das passt m.E. zu ihm!

Am 6. April 1917 – eine Woche nach dem Transfer der Inseln – wird beiden Kapitänen von US-Offiziellen das Kommando entzogen. Seitdem sind sie und die Mannschaften unter Bewachung auf der CALABRIA interniert. Die Schiffsführungen protestieren dagegen und wegen der Behandlung durch die USS HANCOCK. Es geht um die Verpflegung der vielen Leute auf der CALABRIA. Wegen des Schadens durch den Hurrikan ist das Schiff in schlechtem Zustand. Dadurch verbietet sich eigentlich die Internierung vieler Personen. Es geht aber auch um den Zustand des Schiffes, der zwischen (Ex-)Kapitän Boltzen und den USA im Hinblick auf spätere Entschädigungen unterschiedlich eingeschätzt wird. Die deutsche Seite will eventuelle Schadensansprüche nach dem Krieg gegenüber Dänemark oder den USA wahren. Und es geht darum, den Schutz durch Dänemark einzufordern – ohne Erfolg.

Anfragen und Proteste der Kapitäne und Ersten Offiziere der beiden Schiffe ergehen an die dänische Gesandtschaft und den »Special Commissioner« Baumann. Am 11. April ergeht auch ein offizieller Protest von Jochimsen als Manager des »Harbour Accommodation Establishment« und als Superintendent der Hamburg-Amerika Linie sowie als Konsul an Baumann wegen ihrer Behandlung durch die USA. Sie können die Internierung nicht verhindern. Die Deutschen werden nicht als »German residents« betrachtet und geschützt, sondern später als »alien enemies« (ausländische Feinde) im US-Mutterland bis zum Kriegsende interniert.

Jochimsen berichtet später, dass die beiden Schiffe nach der Kriegserklärung der USA am 6. April 1917 *sofort militärisch besetzt und deren Kapitäne, Offiziere und Mannschaften interniert wurden. Man hisste auf den Schiffen auch die amerikanische Flagge, doch wurde dieselbe später wieder herunter geholt. [...] Wie ich jetzt (1918) erfahren habe, wurden die beiden Schiffe Ende 1917 von der amerikanischen Regierung wieder freigegeben; die Kapitäne, Offiziere und Mannschaften sind aber immer noch in einem Gefangenenlager in Nord-Amerika interniert.*

Bei Kriegsausbruch hatte die Hapag 175 größere Passagier- und Frachtschiffe besessen. Die WASGENWALD und CALABRIA waren zwei von insgesamt 83 Hapag-Schiffen, die in neutralen Häfen Zuflucht genommen hatten und dort nutzlos festlagen (davon 35 in den USA). Albert Ballin als Direktor der Hamburg-Amerika Linie hat vielfältige Versuche unternommen, von der Regierung die Erlaubnis zu erhalten, in fremden Häfen aufliegende Schiffe zu verkaufen oder zu verchartern. Damit sollten wenigstens der Geldwert der Schiffe gesichert und die laufenden Kosten gedeckt werden. Dies wurde von

der Admiralität und der Regierung jedoch grundsätzlich abgelehnt. Man wollte dem Feind keinen zusätzlichen Frachtraum verschaffen. Letztlich wurden nur neun Einheiten verkauft.<sup>28</sup>

In einer Schiffsakte befindet sich unter dem 5. April 1918 folgende Notiz: *D. CALABRIA und D. WASGENWALD wurden nach der Beschlagnahme im Juni 1917 von den Amerikanern in demoliertem Zustande zurückgegeben und auf Verlangen der Regierung in St. Thomas aus dem Hafen nach Little Crombay verlegt. D. WASGENWALD wurde im August 1917 an die Sho-Shone Shipping Corporation, New York, verkauft. Der Dampfer wurde SHOSHONE getauft. D. CALABRIA wurde im September 1917 an die Ger-Line, New York, verkauft und erhielt den Namen CARIB.* Dies erklärt, dass bei Schiffsverlusten die Schiffe mitgezählt, bei Entschädigungen hingegen nicht gelistet werden können. Die WASGENWALD fährt bald darauf für das US Shipping Board als Truppentransporter und wird 1926 von der Hapag zurückgekauft, in GRUNEWALD umbenannt und 1932 abgewrackt. Die CALABRIA überlebt noch eine Weile, bis auch sie 1923 in Deutschland abgewrackt wird.<sup>29</sup>

## Lawyer Jørgensen – eine vielschichtige Person

Jens Peter Jørgensen war eine bekannte und respektierte, aber auch kontroverse Person in der Geschichte Dänisch-Westindiens. Er war Mitarbeiter des Gouverneurs, Geschäftsmann und Politiker. Er spekulierte mit Landbesitz und Plantagen. Aber der asketisch lebende Mann konnte auch großmütig sein und Land umsonst an Leute abgeben oder ohne Anwaltshonorar arbeiten. Er trug den Orden »Ritter des Dannebrog« für seine uneigennütige Tätigkeit als öffentlich bestellter Vormund. Kjær<sup>30</sup> nannte ihn *in vieler Hinsicht einen Idealisten mit einem Schuss Winkeladvokat*. Er war in den 40 Jahren auf der Insel wohlhabend geworden, allerdings waren die Besitzungen 1917 kaum verkäuflich. Am Ende war er ein armer, gebrochener Mann. Er hatte einen bedeutsamen Auftritt im letzten Akt der Hapag-Station auf St. Thomas. Seine Tochter Elizabeth wiederum war mit dem deutschen Hapag-Mitarbeiter Heinrich Meyn verheiratet. Sein spannendes Leben wurde von Tuxen ausführlich beschrieben.<sup>31</sup>

Geboren wurde Jens Peter Jørgensen 1848 in Kolding. Er studierte Jura in Kopenhagen, ließ sich zunächst in Kolding als Anwalt nieder, übersiedelte dann aber 1875 mit der Familie nach St. Thomas in eine tropische Kolonie in tiefer Krise. Politik und Wirtschaft stagnierten. Aber es gab auch Chancen für ihn als Anwalt für eine vergleichsweise kleine Gruppe von Geschäftsleuten und als Plantagenkäufer. Daneben engagierte er sich öffentlich u.a. als Mitglied des »Colonial Council«. Die Hamburg-Amerika Linie zählte zu seinen wichtigen Klienten.

Jørgensen war ein heftiger Widersacher des 1902 geplanten Verkaufs der Inseln und befürwortete deren Entwicklung durch Modernisierung der Planta-

genwirtschaft, Schifffahrt, Infrastruktur, des Gesundheitswesens und der Bildung. Im Jahre 1916 stellte sich die Situation wegen des Niedergangs der Wirtschaft und des Drucks der USA anders dar. Mit dem »Colonial Council« reiste Jørgensen nach Kopenhagen, um gegenüber dem Parlament den Verkauf zu befürworten. In seinem Herzen hatte er aber auch die Idee mit dem Tausch zwischen Dänisch-Westindien und Nordschleswig bewegt. Jørgensen war älter geworden, der Bart und die Haare länger, die Kleidung vernachlässigt – auch durch die Abwesenheit seiner Ehefrau.

Nach der Unterzeichnung des Kaufvertrages über Dänisch-Westindien mit den USA trifft Lawyer Jørgensen eine folgenschwere Fehlentscheidung. Er schließt den oben erwähnten Pro-forma-Vertrag mit Jochimsen über einen durchsichtigen »Scheinverkauf«. Beiden Seiten ist bewusst, dass alle deutschen Besitzungen im Falle eines Krieges mit den USA beschlagnahmt würden. Jørgensen unterzeichnet sozusagen eine Schuldverschreibung und erhält dafür die Hapag-Anlagen. Nach Ende des Krieges – so das Kalkül – hätte man den Verkauf rückgängig machen können.

Kurz nach dem Transfer und der Kriegserklärung erscheint der »Alien Property Custodian« auf der Insel und konfisziert das Hapag-Vermögen (einschließlich der Schiffe) für die USA. Er hat keinen Zweifel an der Fadenscheinigkeit des Verkaufs. Das eigentliche Problem für Lawyer Jørgensen entsteht dadurch, dass er nicht gewillt ist, die Pro-forma-Natur des Vertrages zuzugeben und die Beschlagnahme hinzunehmen. In einem ausführlichen Schreiben an die US-Regierung von St. Thomas vom 12. Dezember 1917 schildert Jørgensen, dass er sich hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit der Transaktion vermutlich geirrt hat, weil der Krieg länger dauert als erwartet. Jørgensen wirkt enttäuscht und unentschlossen, aber auch zu unterwürfig für dieses gewaltige Problem, das er sich aufgeladen hat.

In immer wiederkehrenden Versuchen bemüht er sich, die Ernsthaftigkeit und Echtheit des Verkaufs zu belegen, die Beschlagnahme zu verhindern und durch Willfährigkeit für ihn erträgliche Lösungen zu finden. Des Öfteren weist er auf die großen finanziellen Verluste für sich hin. Die Argumentationen und Begründungen sind nicht vollständig nachvollziehbar; vielleicht sind sie altersbedingt – Jørgensen war zu dem Zeitpunkt etwa 70 Jahre alt – auch zunehmend konfus. Vielleicht hat er am Ende sogar selbst an die Gültigkeit des Verkaufs geglaubt. Letztendlich entscheiden die amerikanischen Behörden, dass sie kein persönliches Eigentum von Jørgensen konfiszieren, dass sich der im Transfer-Vertrag genannte Schutz persönlichen Eigentums nicht auf eine in Deutschland beheimatete Aktiengesellschaft bezieht und dass die Übertragung des der Hamburg-Amerika Linie gehörenden Vermögens nur pro forma erfolgte.

Ein finanzielles Desaster entsteht für Jørgensen aber erst dadurch, dass er Kohlen und andere Güter verkauft, vermutlich um die laufenden Kosten der erworbenen Firma zu decken. Zusätzlich nimmt er einen rückzahlbaren Kredit

auf einem Konto der Hamburg-Amerika Linie in Puerto Rico auf, nachdem der Custodian den Druck erhöht und sein Konto bei der Dänisch-Westindischen Nationalbank gesperrt hat. In seiner Verzweiflung gibt Jørgensen eine Anzeige auf und bietet neben seinen eigenen Gütern die ehemals der Hapag gehörenden Anleger, Gebäude und Boote in den USA an. Dies soll sagen: Dies alles gehört mir und ich bin bereit dies zu verkaufen.

Am Ende eines langen diplomatischen Ringens wird ihm ein schriftlicher Handel angeboten. Man verzichtet auf eine Anklage, Jørgensen übergibt dafür die »erworbenen« Güter und muss die Schulden an die Hapag bzw. USA nicht zurückzahlen. Mit diesem »deal« sichern sich die USA ab angesichts der unklaren Rechtslage, was den Schutz des ausländischen Vermögens beim Transfer angeht.

Jørgensen hatte sich aus Geldgier oder Loyalität auf den Vertrag mit der Hapag eingelassen. Am Ende verlor er seine Ehre und sein Vermögen.

## Vertreibung aus dem Paradies: Verhaftung, Internierung und Ausreise

Erst vier Monate nach der Festnahme erhielt Jochimsen einen Brief, der die offizielle Begründung enthielt. Ungefähr am 1. Mai 1917 sei das Justizdepartment informiert worden, dass er Telegramme in Geheimschrift von St. Thomas abgesandt habe. Dies bezieht sich auf Februar 1917, also die Zeit vor dem Transfer, aber auch auf die Zeit nach dem Hissen der Flagge der USA. Da es feindlichen Einwohnern von St. Thomas laut Proklamation des Präsidenten nicht gestattet sei, Telegraphenschlüssel zu besitzen, sei eine Untersuchung eingeleitet worden. Im Ergebnis seien bei ihm zahlreiche Codedepeschen und Codebücher gefunden worden. Jochimsen bestritt die Depeschen in Geheimschrift und erläuterte, dass die im Kontor gefundenen Codebücher reine kommerzielle Telegraphenschlüssel seien. Im Übrigen sei die o.a. Proklamation auf St. Thomas nicht veröffentlicht worden. Und er wies auf den formalen Aspekt hin, dass sich diese Unterlagen nicht in seinem, sondern dem Besitz der dänischen Firma befanden.

Obwohl Jochimsen die Fadenscheinigkeit des Hapag-Verkaufs im Grunde ebenso klar sein musste wie die Tatsache, dass er sich nun im Krieg befand, stellte er sich in einem umfangreichen Schriftwechsel über die Schweizer Botschaft wiederholt als vollständig unschuldig dar. Er beklagte dementsprechend seine Behandlung als Deutscher, die nicht dem Vertrag zwischen Dänemark und den USA entspreche. Allerdings kritisierte er auch die mangelnde Unterstützung der dänischen Regierung bzw. Gesandtschaft in Washington (Botschafter C. Brun). Eine wirksame Unterstützung der deutschen Regierung wird allerdings überhaupt nicht sichtbar. Auch auf die Internierung der Offiziere und Mannschaften der beiden deutschen Schiffe, ihre vielfältigen Pro-

teste, ihre Hinweise auf teilweise Residenz auf der Insel und den Verlust von persönlichem Eigentum ging er von seiner Seite aus ein.

An Fakten ergibt sich aus den umfänglichen Protesten und deren Zurückweisungen Folgendes: Jochimsen wurde vermutlich während der Internierung nicht verhört. Ende Dezember deutete man ihm an, dass man ihm wahrscheinlich gestatten werde, über Skandinavien nach Deutschland auszureisen. Ein Zwischenstopp in St. Thomas mit Regelung der persönlichen Angelegenheiten, Abholung der Familie und des Erwerbs notwendiger Winterbekleidung wurde nicht zugelassen. Im Schriftwechsel mit der Schweizer Gesandtschaft finden sich seine präzisen Vorschläge für die Mitnahme von Hausrat, Bekleidung und Babynahrung von St. Thomas nach Dänemark. Dies umfasst auch private Dokumente, Geld, private Fotos und Briefe einschließlich der Korrespondenz bezüglich Internierung und Freilassung. Jochimsen wünscht keine schwarze »nurse«, sondern eine weiße Kinderfrau, die nach Dänemark ausreisen möchte. Er bittet um Übernahme der Reisekosten. Sogar hinsichtlich der Schiffspassage der Familie nach New York macht er konkrete Reedereivorschläge. Und typisch Jochimsen: Da dem untersetzten Mann Kleidung von der Stange nicht passt, wünscht er vor der Abreise einen Schneider aufzusuchen!

Vor seiner Abschiebung wird Konsul Jochimsen in das Gefangenenlager bei Fort McPherson (Georgia) mit einer seiner Meinung nach lebensgefährlichen Autofahrt verlegt. Von dort geht es Mitte Februar nach New York mit erneuter Internierung im Fort Jay auf Governor's Island in einem menschenunwürdigen Untersuchungsgefängnis. Auf Antrag erhält er das Recht auf mehrere Briefe nach St. Thomas und eine schnellere Zensur. Seiner Forderung nach einem menschenwürdigen Transport ohne Handschellen wird hingegen nicht stattgegeben. Jochimsen hatte den früheren Transport in Handschellen und die Art des Fotografierens in Oglethorpe mit einem Schild um den Hals wie ein Verbrecher kritisiert.

Seine Frau muss ohne Unterstützung durch Julius den Haushalt auflösen. Am 26. Februar 1918 trifft sie mit den Kindern und der schwarzen britischen Kinderfrau Alice Th. Titley mit der SAGA in New York ein. Laut Passagierliste sind das Ehepaar Petersen mit Kindern, Heinrich Meyn (Ehefrau und Kind sind schon 1916 mit Jørgensen abgereist) sowie Herr Groth ebenfalls an Bord. Es wird Jochimsen allerdings nicht gestattet, seine Frau vorher zu sehen. Er wird stattdessen wegen des Verkaufs der Hapag-Station an einen Dänen mit dem Vorwurf des Scheinverkaufs zwei Stunden lang verhört, weitere drei Stunden verweigert er die Aussage, obwohl die Einziehung des Passes droht. Die Abfahrt nach Kristiania (Oslo) erfolgt am 9. März auf dem norwegischen Dampfer BERGENSFJORD. Nach einem über vierwöchigen Aufenthalt in Kopenhagen wegen Kinderkrankheiten erreicht Jochimsen am 29. April 1918 Hamburg, die Familie bleibt zurück.

Jochimsen machte ausdrücklich Dänemark für das erlittene Unrecht verantwortlich, was versäumt hätte, ihn zu beschützen. Er und seine Familie hätten

körperlich und seelisch gelitten. Er sei verschiedentlich der Lebensgefahr ausgesetzt gewesen (Typhus im Lager und mögliche Torpedierung des Kriegsschiffs VIXEN). Sein Heim sei zerstört und er habe sämtliche Möbel und den Hausstand zurücklassen müssen. Seine berufliche Existenz in St. Thomas sei zerstört. Er forderte vom dänischen Staat eine Entschädigung von 500 000 Mark, wobei er auf den Kaufpreis der Insel von 25 Mio. Dollar verwies. Dänemark könne sich ja auch das Geld von den USA wiederholen, weil diese den Vertrag verletzt hätten.

Als Entschädigung für seine Tätigkeit als Konsul erhielt er 1919 vom Auswärtigen Amt 9600 Mark. Jochimsen selbst hatte eine Rechnung von 643 000 Mark aufgestellt, die er freundlich auf 500 000 Mark reduziert hatte. Im Jahre 1920 füllte er Formulare zur Schadensmeldung mit Bleistift aus. Das Ergebnis ist nicht dokumentiert.

In den Augen seiner Umgebung war Jochimsen norddeutsch stur. Er war hartnäckig in der Verfolgung seiner Ziele und hielt den Verkauf der Hapag-Station an einen Dänen für einen gelungenen Coup. Aber er war uneinsichtig in die Spielregeln eines Weltkrieges und erweckte letztlich fast den Eindruck eines Querulanten. Auf jeden Fall war er ein energischer Kaufmann und »money minded«.

## Weitere Hapag-Karriere Jochimsens

In den verbleibenden Kriegsmonaten arbeitete Jochimsen als Leiter der »Geleit-scheinstelle« der Marine für Skandinavien. Danach blieb er erst einmal in Kopenhagen und hatte einen regen Schriftwechsel mit Nehlsen bei der Hapag in Hamburg. Nehlsen schilderte eindringlich die hoffnungslose Lage der Hamburg-Amerika Linie und den Hungerwinter 1918/1919. Julius Jochimsen erhielt eine Zeitlang noch Gehalt von der Hapag und arbeitete in verschiedenen dänischen Handelsfirmen. Erst 1922 gelang es ihm, zu der Firma Hugo Stinnes nach Hamburg zu kommen. Durch deren Fusion 1927 mit der Hamburg-Amerika Linie war er endlich da, wo er die ganze Zeit hinwollte – wieder bei der Hapag. Er wurde Prokurist und später bis 1945 Leiter der Ostasienfahrt. In einer Festschrift zum 90-jährigen Bestehen der Hamburg-Amerika Linie im Jahre 1937 gab es zusammen mit Hermann Riechers anders als bei den anderen Linien eine Doppelspitze. Warum? Hing Jochimsen immer noch der missglückte und ungenehmigte Verkauf der Station in St. Thomas an?

Die früher einmal bedeutsame Station der Hamburg-Amerika Linie war aus Akten und »Gedächtnis« der Firma, aber auch aus Jochimsens Lebenslauf entschwunden.<sup>32</sup> Nur in der Familie wurden die Erinnerungen an die paradiesische Insel in der Karibik weitergegeben.

## Anmerkungen:

- 1 Wiborg, Susanne, und Wiborg, Klaus: 1847–1997 – unser Feld ist die Welt. 150 Jahre Hapag-Lloyd. Hamburg 1997.
- 2 Diese Akten wurden nach Abschluss der Arbeit in das Hapag-Archiv im Hamburger Staatsarchiv – im Folgenden StAHH abgekürzt – im Bestand 621-1/95 eingefügt.
- 3 Hinweise zu den Quellen: Im Hapag-Archiv des StAHH finden sich nur sehr wenige Informationen über die Station in St. Thomas, insbesondere nicht über die in diesem Artikel dargestellten Vorgänge kurz vor und während des Ersten Weltkrieges. Das mag verschiedene Gründe haben: Die Unterlagen gingen beim Verkauf der Insel verloren oder wurden von der Hapag vor Ort vernichtet. Laut Erik Gøbel: A Guide to Sources for the History of the Danish West Indies (U.S. Virgin Islands) 1671–1917 (University Press of Southern Denmark 2002) ist in Dänemark dazu wenig vorhanden und publiziert. Einige Akten gelangten in die USA. Lorenzen-Schmidt, der erste Archivar des Firmenarchivs, hat im Vorwort zum Findbuch auf den erstaunlich geringen Anteil von Akten vor 1918 hingewiesen und einen Verdacht geäußert: *Es scheint, als habe der erste Biograph Albert Ballins, der zu Lebzeiten als sein persönlicher Referent arbeitende Bernhard Huldermann, der sich auf den ausdrücklichen Wunsch Ballins berufen konnte, seinen schriftlichen Nachlass zu ordnen und nach bestem Ermessen zu verwerten, einen Teil der Akten entfremdet. Vereinzelt tauchen im Antiquitätenhandel immer wieder Bruchstücke der Ballin-Überlieferung auf. Aber auch die reinen Geschäftsvorgänge, die nicht aus dem engeren Wirkungskreis Ballins stammen, fehlen heute, ohne dass wir wissen, wohin sie gelangt sind.*  
Über ein im Jahre 1907 auf St. Thomas entstandenes Ölgemälde des dänischen Malers Hugo Larsen von Jochimsens Frau entstand ein Kontakt zu seinem »Nachlassverwalter« Jan Tuxen in Dänemark ([www.tuxen.info/hugo\\_larsen/deutsch.htm](http://www.tuxen.info/hugo_larsen/deutsch.htm)). Unter Verwendung meiner Akten und seiner Recherchen schrieb er eine Biografie des dänischen Käufers der Hapag-Anlagen Lawyer Jørgensen. Ihm verdanke ich viele wertvolle Hinweise für diesen Artikel. Die Amerikanerin Rachel Bodner schrieb unter dem Pseudonym Sophie Schiller einen fiktiven Roman über den Ersten Weltkrieg auf St. Thomas (Sophie Schiller: Transfer Day – A Novel. Charleston, S.C. 2012). Sie hat Informationen, Literatur und Dokumente aus dem Nationalarchiv in Washington sowie Einschätzungen beigesteuert. Über die Rolle der Hapag im Krieg blieben erhebliche Divergenzen. Und sie hat für ihren Roman einen Konsul erfunden, der mit meinem Großvater – als Spion – wenig gemeinsam hat.  
Weitere Hinweise und Material lieferte Elizabeth Rezende, Universität der U.S. Virgin Islands, über die Tätigkeit der Hapag auf St. Thomas aus dem sozio-ökonomischen Bereich.
- 4 Hamann, Andreas: Die Kohleversorgung russischer Streitkräfte auf ihrem Wege nach Ostasien durch die Hapag-Reederei. In: DSA 26, 2003, S. 101–110.
- 5 StAHH, Bestand 621-1/95, Sign. 2741, Band 3.
- 6 The Daily News, December 1, 1980.
- 7 The Daily News, July 2, 1981, und June 30, 1988.
- 8 Stahl, Wilhelm: Hamburg via New York nach Westindien und zurück nach Hamburg. Unveröffentlichtes Manuskript (Hapag-Lloyd Archiv).
- 9 Seiler, Otto J.: Südamerikafahrt. Deutsche Linienschiffahrt nach den Ländern Lateinamerikas, der Karibik und der Westküste Nordamerikas im Wandel der Zeiten. Herford 1993; Landmann, Max: Lebenslauf des Westindien-Mittelamerika-Mexiko-Kuba-Dienstes der Hamburg-Amerika Linie. Hamburg 1930; Kludas, Arnold: Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt. Band I: Die Pionierjahre von 1850 bis 1890. (= Schriften des DSM, Bd. 18). Hamburg 1986; Himer, Kurt: Die Hamburg-Amerika Linie im sechsten Jahrzehnt ihrer Entwicklung 1897–1907. Berlin 1907; Himer, Kurt: 75 Jahre Hamburg-Amerika Linie. Teil I und II. Hamburg 1922, 1927; Hamburg-Amerika Linie: Kleine Chronik der Hamburg-Amerika Linie 1847–1960. Hamburg 1960; Zabriskie, Luther K.: The Virgin Islands of the United States of America. New York, London 1918 (Kapitel X); The Daily News, November 17, 1980, und May 24, 1982.
- 10 Gøbel, Erik: Management of the Port of St. Thomas, Danish West Indies, during the Nineteenth and Early Twentieth Centuries. In: The Northern Mariner VII, no. 4, 1997, S. 45–63; ders.: Besejlingen af Sankt Thomas Havn 1816–1917. In: Årbog Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg 2000, S. 7–35.

- 11 The Daily News, November 18, 1985.
- 12 Über diese Zeit liegen umfangreiche Unterlagen mit Briefen sowie Berichten von Jochimsen an die Admiralität und die Hapag vor. Ferner finden sich im Nationalarchiv in Washington weitere, teilweise identische Unterlagen. Da eine Online-Recherche dort unmöglich ist, unterblieb eine systematische Auswertung. Es ergeben sich zwischen den amerikanischen Quellen, Bodners Interpretationen und den Berichten Jochimsens deutlich unterschiedliche Bewertungen. Rachel Bodner hält alle Deutschen im Ersten Weltkrieg in solchen Positionen für Helfer der Kaiserlichen Marine und für Spione. Sie bezieht dies ohne Beweise auch auf Jochimsen. Dies ist vermutlich auch so, aber auch bisher nicht belegt. Es fehlen außer der Tätigkeit als »Vertrauensmann oder Bevollmächtigter der Etappe« substantielle Beweise in den vielfältigen Schriftstücken der US-Behörden und Gesandtschaften. Es fehlt eine formale Anklage, es fehlt ein entziffertes codiertes Kabel mit unzulässigem Inhalt. Über Monate fand keine Anhörung im Internierungslager statt. Lag außer seinem »Deutschsein« und der potentiellen Gefahr als maritimer Fachmann für die USA wenig vor? – Jochimsens Schriftsätze oder die des Lawyers Jørgensen sollen Beweise der Unschuld und der Rechtmäßigkeit des Handelns sein. Sie entsprechen daher vermutlich nicht der vollen Wahrheit. Andererseits ist wohl auch die Dokumentation der USA nicht durch die Suche nach Wahrheit geprägt. Es geht um Macht, Einfluss und kriegerische Auseinandersetzung mit Deutschland im Seekrieg.
- 13 StAHH Bestand 621-1/95, Sign. 1109.
- 14 StAHH Bestand 621-1/60, Sign. L7/10 und 1/95, Sign. 1116.
- 15 StAHH Bestand 621-1/95, Sign. 2220.
- 16 StAHH Bestand 621-1/95, Sign. 4787.
- 17 Nach Kludas, Arnold: Die Geschichte der Hapag-Schiffe. Band 2: 1901–1914. Bremen 2008, S. 114 wurde die SPREWALD im August für den Kreuzer KARLSRUHE als Kohlendampfer ausgerüstet und am 10. September 1914 bei St. Lucia von dem britischen Kreuzer BERWICK aufgebracht. Sie fuhr dann als LUCIA, diente verschiedenen Zwecken und wurde 1951 abgewrackt. In einer persönlichen Mitteilung bezeichnet Kludas die Behauptung, dass die SPREWALD als Hilfskreuzer diente, als *laienhaftes Geschwätz*.
- 18 Der Originalkaufvertrag der Hapag-Anlagen an Jørgensen ist nicht auffindbar, nur umfangreiche Kopien von diesbezüglichen Briefen. Interessanterweise tauchte 1931 (!) ein Schreiben in der Deutschen Gesandtschaft in Caracas von Jochimsen an Nehlsen auf. Es datiert vom 30. April 1917 – wenige Tage vor seiner Verhaftung. Es enthält nicht unterschriebene Abschriften von Verkaufsdokumenten und ein »Special Agreement« zwischen Jørgensen und Jochimsen vom 19. April.
- 19 In einem Report des »Alien Property Custodian« von 1919 steht über die auf den Virgin Islands eingezogenen Vermögen: *Wharfs and docks, a reinforced concrete building and large warehouses, ostensibly [angeblich] for the purpose of a trading station or a distributing center for German goods for the West Indies, Central and South America, but forming a valuable marine base and the beginning of a naval base, had been built. [...] It was claimed that the Hamburg-Amerika Line had disposed of these wharf and the dock properties for the sum of \$ 210 000 before America entered the war with Germany, but the sale was on its face [so wie es aussieht] clearly not bona fide [gutgläubiger Erwerb], and the contention of the Alien Property Custodian as to the real ownership of the property being still in the Hamburg-Amerika Line was finally conceded and the property passed into the hands of the custodian, by whom it was sold to the US government and is now to be used as a base for the navy* (StAHH Bestand 621-1/60, Sign. A II 1 a).
- 20 Beispielsweise StAHH Bestand 621-1/60, Sign. A III 3.
- 21 In einem Schreiben an den Kriegsausschuss der Deutschen Reederei (StAHH Bestand 621-1/95, Sign. 1155) im Hinblick auf die Friedensverhandlungen wird außer Schiffen auch *sonstiges Eigentum* erwähnt, z.B. *Anlagen der Hamburg-Amerika Linie und des Norddeutschen Lloyd in New York*. Es sei *beschlagnahmt, aber noch nicht enteignet*. *Man solle die Rückgabe anstreben. [...] Aufstellung über Grundbesitz, Gebäude, Mobiliar, Inventar usw. wird baldmöglichst folgen*. Auch Ansprüche der Internierten werden erwähnt.
- 22 Wahrscheinlich fielen auch die beschlagnahmten Vermögenswerte unter solche globalen

- »deals« (Pläne), wie sie nach verschiedenen amerikanischen Politikern benannt wurden. Davon ist viel im Hapag-Archiv enthalten, weil es sich um Akten nach 1918 handelt; speziell über St. Thomas findet sich aber nichts. Das gilt auch für die umfangreichen Bände der Sitzungen des Kriegsausschusses der Deutschen Reederei – es geht nur um Schiffe (StA HH Bestand 621-1/95, Sign. 1137 Band 1–4).
- 23 Dookhan, Isaac: *A History of the Virgin Islands of the United States*. Jamaica, Barbados, Trinidad and Tobago 1994 (4. Aufl. 2002); Tansill, Charles Callan: *The Purchase of the Danish West Indies*. Baltimore 1932; Zabriskie, Luther K. (wie Anm. 9); Skrubbeltrang, Fridlev: *Dansk Vestindien 1848–1880*. In: Brøndsted, Johannes (ed.): *Vore gamle tropekolonier*. Band 2. Kopenhagen 1953, S. 353–468; Paiewonsky, Isidor: *The Daily News*, May 27, 1980. Einen Rückblick auf die dänische Zeit und ihre Akteure gibt Jarvis, Antonio: *Brief History of the Virgin Islands*. St. Thomas 1938.
- 24 Cavling, Henrik: *Det Danske Vestindien*. København 1894, S. 150ff.
- 25 In einem kurzen Schreiben vom 3. Mai und einem längeren Bericht vom 15. Mai 1918 (!) schildert Jochimsen nach seiner Rückkehr nach Hamburg als Konsul dem Auswärtigen Amt die Geschehnisse seit April 1917. Der Bericht befindet sich jetzt im Hapag-Archiv.
- 26 Beispielsweise StAHH Bestand 621-1/95, Sign. 1172, 2434 und 2457; Bestand 621-1/60, Sign. C 8 a und c; Bestand 621-1/95, Sign. 1135 UA 2, 1126.
- 27 Die Kriegsjahre sind im Hapag-Archiv und insbesondere den Kapitänberichten gut belegt und ausführlicher mit Quellenangaben beschrieben in: Jochimsen, Halvor: *Zwei Schiffe – CALABRIA und WASGENWALD*. Manuskript, Flintbek, 5. Januar 2012, im Hapag-Archiv im StAHH.
- 28 Beispielhaft sei genannt: Cecil, Lamar: *Albert Ballin. Wirtschaft und Politik im deutschen Kaiserreich 1888–1918*. Hamburg 1969.
- 29 Kludas, Arnold (wie Anm. 9).
- 30 Kjær, N.A.: *25 Aar i Vestindien. Fra firsernes og halvfemsernes St. Thomas*. København 1934.
- 31 Tuxen, Jan: *Lawyer Jørgensen, Barn af Kolding – Prokurator af St. Thomas*. In: *Dansk Vestindisk Selskab*, Nr. 1, Januar 2011, und Nr. 2, März 2011; ders.: *Jens Peter Jørgensen, Søn af Kolding, Procurator i Vestindien*. In: *Koldingbogen* 41, 2011; ders.: *Jens Peter Jørgensen (1848–1926). The Notorious Lawyer Jørgensen of St. Thomas*. E-Publishing unter: [www.tuxen.info/lawyer\\_jorgensen\\_eng.htm](http://www.tuxen.info/lawyer_jorgensen_eng.htm).
- 32 In der Aufstellung über führende Männer der Hapag von Lorenzen-Schmidt fehlt bei Jochimsen die Tätigkeit in Westindien (StAHH Bestand 621-1/95, Sign.2673).

## The Dramatic End of the Hapag Station on St Thomas in the Year 1917

### Summary

In May 1917 – in the midst of World War I – American authorities searched the offices of the Hapag on the picturesque Caribbean island of St Thomas for evidence of espionage and confiscated all of the company's buildings and harbour facilities as well as two ships laid up in the harbour. The station direc-

tor and German consul Julius Jochimsen, several Hapag employees and the ships' companies were arrested and interned in the U.S. These events brought the nearly fifty-year history of the Hapag station of the West Indies service on the formerly Danish island to an end.

Astonishingly, no documents pertaining to the dramatic end of Hapag on St Thomas, or on possible post-war reclamations, are to be found in the Hapag archive or in the literature. This account is therefore based primarily on private records, reports and photos by Jochimsen. He began his career with Hapag in 1898, was transferred to the West Indies station in 1905 and appointed its director in 1913. The Hapag had launched this service in 1871 and gradually developed the natural harbour of Charlotte Amalie as a coal station with piers, docks, warehouses, a fresh water supply and an impressive office building.

Hapag – and with it the station on St Thomas – were heavily involved in the preparations for war. In addition to his function as German consul, its director was “Bevollmächtigter der Etappe” (authorized agent of the operative ship supply network of the German military intelligence organization) and “Vertrauensmann” (“confidence man”) of the admiralty. Despite Germany's lack of colonies, the German wartime navy was thus to be ensured its coal supply as well as information about enemy ship movements.

When the war started, the Hapag steamers *WASGENWALD* and *CALABRIA* sought refuge in the neutral Danish harbour. There they were kept provisionally operational with reduced crews, but were severely damaged by hurricanes. There was ongoing controversy with the Danish governor concerning the station's activities, the presumably illicit use of the two ships' radio units, and the loading of the *SPREWALD* (a vessel later captured) with coal for the navy. The situation changed fundamentally after Denmark sold the three islands St Thomas, St Croix and St John to the U.S. in August 1916, with the official transfer taking place on 31 March 1917. From the American perspective, the presence of the Germans represented a threat to the U.S. and endangered access to the Panama Canal.

In order to protect the Hapag's assets, Jochimsen transacted a sale to the Danish lawyer Jørgensen, presumably without backing from the company headquarters. Jørgensen was an important figure in the history of the island; this deal, however, was too great a challenge for him. The Danish assets were protected by the contract governing the sale of the islands, but that did not prevent the U.S. authorities from confiscating the entire Hapag assets and arresting all of the Germans after the transfer of the island's ownership and the declaration of war on the German Reich.

The *WASGENWALD* and *CALABRIA* were among the few ships to be sold by the Hapag during the war. Once the post-war turmoil had abated, Jochimsen held a leading position in Hapag's East Asia service.