

**Die Entwicklung des Handels- und Finanzplatzes Hamburg
während der Gründerzeit von 1848 bis 1873**

Dissertation
zur Erlangung des Grades
des Doktors der Philosophie
an der Fakultät Geisteswissenschaften der Universität Hamburg
im Promotionsfach Sozial- und Wirtschaftsgeschichte

vorgelegt von
Boris Arthur Heinz Konau

Hamburg 2020

1. Gutachter/Gutachterin:

Herr Professor Franklin Kopitzsch

2. Gutachter/Gutachterin:

Frau Professor Claudia Schnurmann

Datum der Disputation:

3. Juni 2019

**In großer Liebe und Dankbarkeit
meinen Eltern**

**Fritz und Renate Konau sowie meiner Frau Sumedha und mei-
nem Sohn Keanu
gewidmet**

Inhaltsverzeichnis

Abstract	7
Danksagung	8
1. Einleitung	
1.1 Aktualität des Themas	9
1.2 Problemstellung	15
1.3 Forschung und Quellen	21
1.4 Aufbau der Arbeit	27
2. Die Entstehung einer internationalen Hafenmetropole – Hamburgs Entwicklung während der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts	
2.1 Geografische Rahmendaten	31
2.2 Die Internationalisierung des Hamburger Handelsplatzes	35
3. Die Entwicklung des Handels- und Finanzplatzes Hamburg während der Deutschen Revolution	
3.1 Die gesellschaftspolitischen Strukturen der Hamburger Bürgerrepublik	53
3.2 Die Risiken der Schleswig-Holsteinischen Erhebung für Hamburg	59
3.3 Der Hamburger Verfassungsstreit	68
4. Der ökonomische Take-Off und dessen Auswirkungen auf den Handels- und Finanzplatz Hamburg bis zur Mitte der 1850er-Jahre	
4.1 Ökonomische Wachstumsfaktoren	74
4.2 Die Entwicklung der Passagierschifffahrt in Hamburg	83
4.3 Die ökonomische Bedeutung des Krimkrieges für Hamburg	90
5. Die Ursachen und Konsequenzen der Weltwirtschaftskrise von 1857	
5.1 Der Zusammenbruch des US-amerikanischen Kapitalmarktes	99
5.2 Die Ausweitung der Finanzkrise auf Europa	105
6. Der Verlauf der Finanzkrise von 1857 in Hamburg	
6.1 Der Zusammenbruch des Hamburger Wechselmarktes	111
6.2 Eigeninitiativen der Kaufmannschaft während der Krise	120
6.3 Staatliche Interventionsbemühungen	124
6.4 Die Wiener Staatsanleihe und ihre Wirkung auf Hamburg	130

7. Die Auswirkungen der Wirtschaftskrise auf Hamburg	
7.1 Der Weg zur Hamburger Verfassungsreform	141
7.2 Die Konsolidierung der Hamburger Wirtschaft von 1857–1860	148
7.3 Die Hamburger Zollpolitik von 1856–1863	162
7.4 Der Sardinische Krieg von 1859	180
8. Die ökonomische Entwicklung Hamburgs während der 1860er-Jahre	
8.1 Der Hafenausbau	185
8.2 Der Cobden-Chevalier-Vertrag	194
8.3 Der US-amerikanische Bürgerkrieg von 1861–1865	200
8.4 Der Deutsch-Dänische Krieg von 1864	214
8.5 Der Deutsche Krieg und seine Auswirkungen auf Hamburg	226
8.6 Hamburg und der Norddeutsche Bund	238
9. Die Entwicklung des Hamburger Handels- und Finanzplatzes von 1870 bis 1873	
9.1 Der Deutsch-Französische Krieg und seine Konsequenzen für Hamburg	254
9.2 Hamburg - Deutschlands Tor zur Welt	264
9.3 Die Hamburger Wirtschaft und der Gründerkrach von 1873	280
10. Schlussbetrachtung	291
11 Quellen- und Literaturverzeichnis	
11.1 Archivalien	301
11.2 Internetquellen	310
11.3 Gedruckte Quellen und zeitgenössische Darstellungen	312
11.4 Literatur	316
12. Anhang	
Abkürzungsverzeichnis	329
Abbildungsverzeichnis	330
Tabellenverzeichnis	332
Kurzfassung der Ergebnisse dieser Dissertation	334
Summary of the results of this thesis	341
Eidesstattliche Erklärung	348
Lebenslauf	349

Abstract

Als größte Hafenmetropole des Deutschen Bundes konnte die Freie und Hansestadt Hamburg, u. a. aufgrund ihrer geoökonomischen Stellung im internationalen Handelsverkehr und der von ihr verfolgten liberalen Wirtschaftspolitik sehr von dem ab den späten 1840er-Jahren einsetzenden ökonomischen Take-Off im Zuge der Industriellen Revolution profitieren. Diese konjunkturelle Aufschwungsphase, in der sich allein der Wert der Warenimporte in die Elbmetropole zwischen den Jahren 1848 und 1873 von rund 245 Millionen auf insgesamt etwa 1.350 Millionen Mark Banco mehr als verfünffachen konnten, wird in der deutschen Geschichtswissenschaft im Allgemeinen als Gründerzeit definiert. Doch auch während dieser Ära des bis dahin beispiellosen ökonomischen Expansionsprozesses verlief der konjunkturelle Wachstumstrend in Hamburg keineswegs linear. So hatten sowohl politische als auch ökonomische Ereignisse wie u. a. der Krimkrieg ab dem Jahre 1853, die Wirtschaftskrise von 1857, der US-Amerikanische Bürgerkrieg ab dem Jahre 1861, der Deutsch-Dänische Krieg von 1864, der Deutsche Krieg von 1866 sowie der Deutsch-Französische Krieg von 1870/71 erheblichen Einfluss auf die Unternehmensstruktur und die Wirtschaftspolitik dieses Stadtstaates. Mit der Eingliederung in den Norddeutschen Bund im Jahre 1867 und in das Deutsche Kaiserreich im Jahre 1871 endete dann die politische sowie wirtschaftliche Souveränität Hamburgs. Arbeiten zu Teilbereichen dieses Themengebietes sind bereits während der 1970er- bzw. 1980er-Jahre u. a. von Gerhard Ahrens, Hans Rosenberg sowie Manfred Pohl verfasst worden. Daher soll bei diesem Dissertationsprojekt vermehrt die Position Hamburgs im zunehmend globaler werdenden Handels- und Kapitalverkehr jener Epoche erörtert werden. Dabei gilt es u. a. auf folgende Fragestellungen entsprechend einzugehen.

- Welchen Einfluss hatten die o. g. Ereignisse auf den Handelsplatz Hamburg?
- Wie reagierte die Hamburger Regierung auf diese Herausforderungen?
- Welche wirtschaftspolitischen Interessen verfolgte das Hamburger Bürgertum?
- Welche Bedeutung hatte Hamburg als internationaler Handels- und Finanzplatz für den globalen Welthandel?
- Wie passten sich die Hamburger Handels- und Finanzunternehmen den Anforderungen des stark anwachsenden Welthandels an?

Danksagung

An dieser Stelle möchte ich meinen besonderen Dank den nachstehenden Personen zukommen lassen, ohne deren Mithilfe und Unterstützung mir die Anfertigung dieser Promotionsschrift nicht gelungen wäre.

Mein Dank gilt zunächst meinem Doktorvater Professor Dr. Franklin Kopitzsch für die kompetente Betreuung meines Promotionsvorhabens. Er hatte mit seinen wertvollen Ratschlägen und seiner Geduld einen großen Anteil daran, dass ich diese Dissertation fertigstellen konnte.

Des Weiteren möchte ich mich herzlich bei meiner Frau Sumedha und meinem Sohn Keanu für die mir entgegengebrachte Liebe und Unterstützung bedanken.

Ein ganz besonderer Dank gilt meinen Eltern Fritz und Renate Konau. Ich werde es nie vergessen, dass ihr mir in guten wie in schlechten Zeiten immer mit grenzenloser Liebe und tiefer Freundschaft zur Seite gestanden habt. Für mich werdet ihr stets mein Fels in der Brandung sein.

1. Einleitung

1.1 Aktualität des Themas

Als die HSH-Nordbank AG am 03. November 2008 veröffentlichte, dass sie zum Fortbestehen ihrer Institution eine Staatsbürgschaft der Bundesrepublik Deutschland über 30 Milliarden Euro benötige, war die Irritation nicht nur bei ihren größten Einzelaktionären, den Bundesländern Schleswig-Holstein und Hamburg, groß.¹ Schließlich stellte sich die Frage, warum ein Kreditinstitut, das im Jahre 2003 aus den Landesbanken dieser beiden Bundesländer hervorgegangen war, derart von einer Finanz- und Immobilienkrise in den USA betroffen sein sollte. Gemäß Definition des Wirtschaftswissenschaftlers Stephan Schöning sollen Landesbanken die bankmäßigen Geschäfte der Bundesländer sowie deren wirtschaftliche Förderung betreiben.² Doch mit ihrer Fusion gab die Bank bereits eine neue Zielsetzung aus. Deren Unternehmensführung wollte sich demnach als zukünftig größter Schiffsfinanzierer der Welt u. a. auch auf weitere Kerngeschäftsfelder, wie Immobilien- und Transportfinanzierung, Credit Investments und Funding, spezialisieren und somit „an den internationalen Finanzmärkten als anerkannter Partner vertreten sein“³. Diese Neuausrichtung der Bank erwies sich besonders für die an ihr beteiligten Bundesländer, Schleswig-Holstein und Hamburg, zumindest bis zum Jahre 2007, als äußerst lukrativ, da die jährlichen Dividendenzahlungen der HSH-Nordbank AG direkt in die jeweiligen Landeshaushalte flossen.⁴ Eine wesentliche Ursache für den Aufstieg, aber auch Fall dieser Bank war der Zeitpunkt ihrer Fusion im Jahre 2003. Damals ging eine dreijährige Baisse an den Wertpapierbörsen in den USA und dem Euroraum zu Ende, die durch das Platzen der sogenannten Dot-Com-Spekulationsblase im Jahre 2000 ausgelöst worden war. In dieser Zeit verlor beispielsweise der DAX bis zum März 2003 von seinem damaligen historischen Höchststand

¹ Kazim, Hasnain: Rettungspaket – HSH Nordbank will 30 Milliarden Euro Staatsbürgschaften. In: Spiegel Online 03.11.2008 <<http://www.spiegel.de/wirtschaft/rettungspaket-hsh-nordbank-will-30-milliarden-euro-staatsbuergschaften-a-588127.html>> (29.11.2013).

² Schöning, Stephan: Landesbanken. In: Gabler Wirtschaftslexikon <<http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Archiv/2715/landesbanken-v7.html>> (29.11.2013).

³ HSH-Nordbank (HG): Pressemitteilung. In: HSH-Nordbank-Pressemitteilungen http://www.hsh-nordbank.de/de/presse/pressemitteilungen/archiv/2003_3/press_release_detail_2978.jsp (29.11.2013).

⁴ Im Jahre 2006 wurden von der HSH-Nordbank insgesamt 159,8 Millionen Euro an die Aktionäre ausgeschüttet. Vgl. HSH-Nordbank (HG): Geschäftsbericht Geschäftsjahr 2006. In: HSH-Nordbank Konzernberichterstattung. S. 102 <http://www.hsh-nordbank.de/media/pdf/investorrelations/geschaeftsber/2006/download_3/Jahresabschluss_D.pdf> (30.01.2013)102.

von über 8000 Punkten ca. 70 Prozent seines Kursniveaus.⁵ Um die einzelnen Volkswirtschaften in der Europäischen Union und in den Vereinigten Staaten aus der Rezession herauszuführen, senkten die Europäische Zentralbank (EZB) sowie die US-amerikanische Federal Reserve Bank die jeweiligen Leitzinsen in der Hoffnung, dass eine Erleichterung der Kreditaufnahme eine Erhöhung der Konsum- und Investitionsbereitschaft zur Folge haben würde. In der Tat reagierten die Kapitalmärkte umgehend auf die Veränderung der ökonomischen Rahmenbedingungen hin zu einer Niedrigzinspolitik und vergaben im wachsenden Maße Kredite an Investoren. Insbesondere die Aktien-, aber auch die Immobilienmärkte konnten dabei von dieser Geldschwemme profitieren und so setzte auf beiden Märkten eine Hausse ein, die bis in das Jahr 2007 andauerte. Die HSH-Nordbank AG dehnte während dieser ökonomischen Wachstumsphase ihr Geschäftsvolumen sukzessive aus, sodass sich ihre Bilanzsumme von 171,66 Milliarden Euro im Jahre 2003⁶ auf 204,90 Milliarden Euro im Jahre 2007⁷ erhöhte.

Mit dem Beginn der Immobilienkrise in den USA im Jahre 2007 und durch die Insolvenz der US-amerikanischen Investmentbank Lehman Brothers im Jahre 2008 zeigten sich jedoch nicht nur bei der HSH-Nordbank AG die hohen Risiken der Finanzierung von Großprojekten u. a. im Transport und Immobiliensektor, im Speziellen wenn sie nur unzureichend mit Eigenkapital abgesichert waren. Hohe Verluste entstanden für diese Bank insbesondere bei der Absicherung ihrer Liquiditätsreserven durch verbriefte Häuserkredite in den USA.⁸ Neben der IKB Deutschen Industriebank AG, der Hypo-Real-Estate Holding AG, der Commerzbank AG und der Westdeutschen Landesbank AG, ist die HSH-Nordbank AG das fünfte große Kreditinstitut, das in Deutschland in einer existenzbedrohenden Weise von dem Crash auf dem US-amerikanischen Kapital- und Immobilienmarkt betroffen war. Dass diese Entwicklung selbst sieben Jahre nach dem Ausbruch der Wirtschaftskrise insbesondere für die Freie und Hansestadt Hamburg noch immer kein Ende gefunden hat, zeigt die am 19. März 2013 vom Ham-

⁵ Deutsche Bundesbank (HG): DAX Performanceindex / Basis: Ultimo 1987 = 1000 / Monatsendstand. In: <Statistiken http://www.bundesbank.de/Navigation/DE/Statistiken/Zeitreihen_Datenbanken/Makrooekonomische_Zeitreihen/its_details_charts_node.html?listId=www_s140_mb05&tsId=BBK01.WU3141> (02.12.2013).

⁶ HSH-Nordbank (HG): Pressemitteilung Nr. 3046. In: HSH-Nordbank-Pressemitteilungen <http://www.hsh-nordbank.de/de/presse/pressemitteilungen/archiv/2004/press_release_detail_3046.jsp> (01.12.2013).

⁷ HSH-Nordbank (HG): Pressemitteilung Nr. 3394. In: HSH-Nordbank-Pressemitteilungen <http://www.hsh-nordbank.de/de/presse/pressemitteilungen/archiv/2008/press_release_detail_3394.jsp> (01.12.2013).

⁸ Dieckmann, Norbert: Die Entwicklung der HSH Nordbank als Landesbank – einige Einschätzungen. In: Wirtschaftsdienst, 93. Jg. Heft 13. S. 28–32 <<http://www.wirtschaftsdienst.eu/archiv/jahr/2013/1/2909/>> (06.12.2013).

burger Senat bewilligte Wiedererhöhung der Landesbürgschaften für die HSH-Nordbank AG auf nunmehr 10 Milliarden Euro.⁹ Bei einem Vergleich dieser Summe mit dem festgelegten Landeshaushalt der Elbmetropole für das Jahr 2013 von 11,8 Milliarden Euro¹⁰ ist anzunehmen, dass die finanziellen Auswirkungen für die beiden Bundesländer bei einer Einforderung der gegebenen Garantiesumme von anteilig 5 Milliarden Euro katastrophal wären.

Es wird interessant sein, zu verfolgen, wie die Ökonomen und Wirtschaftshistoriker diese Wirtschaftskrise zukünftig bewerten werden. Schon heute werden in der medialen Berichterstattung, nicht nur wegen der gegenwärtig drohenden Zahlungsunfähigkeit einzelner europäischer Staaten, Ursachen und Konsequenzen solcher komplexen Weltwirtschaftskrisen kontrovers diskutiert. Dabei wirken die Protestschlangen von Kapitalanlegern vor einigen Bankhäusern, die rasch aufgestellten Protest-camps der sogenannten Occupy-Bewegung u. a. in Hamburg, die gegenseitigen Schuldzuweisungen verschiedener politischer bzw. ökonomischer Akteure sowie die Beteuerungen des Bundesdeutschen Finanzministers Wolfgang Schäuble, dass die Spareinlagen in Deutschland sicher wären¹¹, wie altbekannte Randerscheinungen früherer ökonomischer Rezessionen und Börsencrashes, bei denen die Opfer dieser Krisen ebenfalls auf die Straßen gingen, um gegen die negativen Auswirkungen des Risiko-Kapitalismus zu protestieren. Warum die Medien sowie die politischen und ökonomischen Akteure, trotz vieler Parallelen zu bereits vergangenen konjunkturellen Extremen, diese überwiegend ausblenden und daher oftmals Ursache und Wirkung solcher Crashes als einmaliges Ereignis oder im schlimmsten Fall als nicht vorhersehbar einstufen, bleibt zumindest aus der Sicht eines Wirtschaftshistorikers zu hinterfragen. Dabei folgen entsprechende vollständige Konjunkturzyklen, welche jeweils einen unteren sowie einen oberen Wendepunkt aufweisen, weitgehend ähnlichen Entwicklungsmustern. Im schlimmsten Fall, wie u. a. im Jahre 2007 geschehen, steht am Ende eines jeden Wirtschaftszyklus' eine massive Zäsur der Märkte, also eine subjektive Rückbesinnung von dem vorhergegan-

⁹ Pressestelle der Finanzbehörde Hamburg (HG): Garantierahmen – Landesregierungen von Kiel und Hamburg beschließen Wiederaufstockung der Garantie für die HSH Nordbank. In: Pressearchiv 19.03.2013 <<http://www.hamburg.de/pressearchiv-fhh/3892100/2013-03-19-hsh-nordbank-garantierahmen.html>> (10.03.2014).

¹⁰ Pressestelle der Finanzbehörde Hamburg (HG): Hamburger Haushalt 2013 und 2014. In: Pressearchiv 13.06.2012 <<http://www.hamburg.de/pressearchiv-fhh/3450394/2012-06-13-sk-haushalt.html>> (30.11.2013).

¹¹ Der Zeitverlag Gerd Bucerius (HG): Regierung: Spareinlagen in Deutschland weiter garantiert. In: Zeit-Online, 18.03.2013 <<http://www.zeit.de/news/2013-03/18/eu-regierung-spareinlagen-in-deutschland-weiter-garantiert-18165409>> (27.10.2013).

genen Asset-Preis eines Gutes auf seinen vermeintlich fundamentalen Basiswert.¹² Dieses Phänomen kann sich, je nach Stärke der Verunsicherung unter den Marktakteuren, zu einer deflationären Abwertungsspirale der betroffenen Anlagegüter ausweiten, was sich letztendlich auch auf andere Wirtschaftssektoren negativ auswirken würde. Geschieht dies in einem globalen Kontext, in dem der Grad der transnationalen Verflechtung von rezessiven Wirtschaftssektoren ein entsprechendes Niveau erreicht hat, tritt eine überregionale Wirtschaftskrise auf. Die eigentlichen Ursachen für historische Wirtschaftskrisen sind dagegen vielfältig. Sie reichen von Missernten innerhalb des primären Sektors über kriegerrische Konflikte bis hin zu ausufernden Waren- oder Kapitalspekulationen. Während landwirtschaftliche Krisen zusammen mit auftretenden Krankheitsepidemien vor allen Dingen bis in das 19. Jahrhundert hinein häufige Gründe für überwiegend regionale Wirtschaftskrisen waren, bildeten Kriege stets die größte Gefahr für die wirtschaftliche Wachstumsentwicklung von Ökonomien. Bezeichnend ist es daher, dass alle drei großen Wirtschaftskrisen dieses Jahrtausends durch das plötzliche Platzen von Spekulationsblasen an den Kapitalmärkten im Zuge einer massiven Aufwertung von Anlagegütern ausgelöst wurden. So führte im Jahre 2000 die seit Mitte der 1990er-Jahre andauernde Aktienhausse bei der sogenannten New-Economy, der IT- und Kommunikationsbranche, zu einer Kapitalvernichtung ersten Ranges, die sämtliche große Börsenindizes negativ tangierte. Acht Jahre später erfuhr der US-Immobilienmarkt nach einer Dekade des Wachstums eine rapide Abwertung¹³, wobei die Banken und Versicherungen massive Abschreibungen auf ihre Anlagewerte vornehmen mussten, was nicht nur die Bonität der betroffenen Unternehmen teilweise erheblich verschlechterte, sondern auch unmittelbar die Refinanzierungsfähigkeit anderer Wirtschaftssektoren einschränkte.¹⁴ Die daraus resultierende Kapitalmarktkrise führte konsequenterweise zu einer globalen Geld- bzw. Kreditklemme, die es neben der Privatwirtschaft auch einigen, gemessen an den Maastricht-Kriterien hochverschuldeten Nationen im Euroraum wie Griechenland, Irland oder Portugal unmöglich machte, selbständig ihre Staatshaushalte durch die Ausgabe von neuen Staatsanleihen zu finanzie-

¹² Weert, Carsten: Spekulative Blase. In: Gabler Wirtschaftslexikon <<http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Archiv/2277/spekulative-blase-v9.html>> (02.12.2013).

¹³ Lindner, Fabian: Ursachen des US-Immobilienpreisbooms. Geldpolitik, Deregulierung der Finanzmärkte und Immobilienpreise. In: Nachhaltige Wege aus der Finanz- und Wirtschaftskrise. Hrsg. v. Fritz Helmedag u. a. Marburg 2011. S. 83–87.

¹⁴ Kobrak, Christopher / Wilkens, Mira (auch Hg.): The ‚2008 Crisis‘ in an economic history perspective: Looking at the twentieth century. In: History and Financial Crisis. Lessons from the 20th Century. New York 2013. S. 5–9.

ren.¹⁵ In diesem Fall kam es somit zu einer Überbewertung der ökonomischen Stärke in Relation zur Staatsverschuldung bei den jeweilig betroffenen Volkswirtschaften.

Oftmals bleiben den Zeitzeugen nach erlebten historischen Ereignissen gewisse Schlagwörter oder Symbole in Erinnerung, die sie mit den Geschehnissen verbinden. Mit der Finanzkrise von 2007 wurden in Deutschland beispielsweise englischsprachige Bezeichnungen wie Bail Out, Credit Crunch oder Bad Bank populär, deren Bedeutung spätestens seit Beginn der Abwicklung der Hypo-Real-Estate-Holding AG auch Nicht-ökonom*innen ein Begriff ist. Doch kein anderes Wort symbolisiert in diesem Maße das Scheitern des Konjunkturzyklus von 2003 bis 2009 wie der Name der ehemaligen Investmentbank Lehman Brothers“. Die Insolvenz dieses Unternehmens offenbarte unmittelbar die ökonomischen Risiken der nicht regulierten globalen Vernetzung von Waren- und Kapitalströmen. Zwar gehörte diese Bank zu den großen Playern im US-amerikanischen Investmentgeschäft, jedoch war ihre Zahlungsunfähigkeit nicht ausschlaggebend für die daraufhin einsetzende Kreditklemme auf den internationalen Kapital- und Finanzmärkten. Vielmehr basieren Kapital- wie auch Warengeschäfte auf einer einvernehmlichen Vertrauensbasis aller Akteure in die Stabilität der Märkte, ohne die entsprechende Transaktionen entweder gar nicht oder nur gegen einen entsprechend höheren Risikozinssatz getätigt werden. Lehman Brothers steht daher nicht in erster Linie für den Verlust eines materiellen Wertes, vielmehr machte ihre Zahlungsunfähigkeit die Substanzlosigkeit der vorausgegangenen Spekulationshaussse für alle Marktteilnehmer sichtbar. Dieses Phänomen, die plötzliche Offenlegung der ökonomischen Risiken für die Gesamtheit aller auf dem Markt vertretenen Akteure, ist jedoch beileibe kein Einzelfall in der modernen Wirtschaftsgeschichte. So werden die Namen großer historischer Wirtschaftszäsuren häufig von den Tagen abgeleitet, an denen sie geschehen sind. In diesem Zusammenhang markierte u. a. der Black Thursday am 24. Oktober 1929 den Anfang der großen globalen Depression während der 1930er-Jahre. Der Black Monday am 19. Oktober 1987 wiederum ging in die Börsengeschichte als der Tag mit den größten prozentualen Kursverlusten seit Bestehen des US-amerikanischen Leitindex Dow Jones ein. Beide Börsencrashes lagen jeweils am Ende einer längeren konjunkturellen Wachstumsperiode, die mit einer Spekulationshaussse auf den Aktienmärkten einherging. In dieser Hinsicht ist es bemerkenswert, dass Stimmungsumbrüche bei konjunkturalen

¹⁵ In den Maastricht-Kriterien wurde u. a. festgelegt, dass die Schuldenquote der heutigen EU-Staaten nicht mehr als 60 Prozent des nominalen Bruttoinlandsprodukts betragen darf. Vgl. dazu die Übersicht über die EU-Schuldenquote aus dem Jahre 2012: Eurostat (HG): Öffentlicher Bruttoschuldenstand <<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&plugin=1&language=de&pcode=tsdde410>> (25.11.2013).

rellen Umwälzungen von einem Boom zu einer Rezession an den Wertpapierindices oftmals an einem Tag geschehen, was die eigentliche Instabilität dieses ökonomischen Systems offenbart. Letztendlich ist daher das vorherrschende Grundvertrauen in den Kapitalismus auch gleichzeitig die größte Schwäche dieser Wirtschaftsideologie, da sie nur in einem positiven stabilen Umfeld maßgeblich zum Gemeinwohl beitragen kann. Durch die fortschreitende Vernetzung der Weltwirtschaft steht die Menschheit damit vor der Herausforderung, die Extreme des spekulativen Risikokapitalismus' einzudämmen. In Anbetracht der gegenwärtigen Nullzinspolitik der EZB und der Federal Reserve Bank sowie der erreichten Rekordstände bei fast allen westlichen Börsenindizes kann jedoch den verantwortlichen Politikern, trotz der drückenden Schuldenlast für die meisten westlichen Industrieländer, der Wille zu entsprechenden Reformen durchaus aberkannt werden.

Aus diesem Grund ist es nicht nur für historisch interessierte Personen von Interesse, die modernen Anfänge der zunehmenden globalen Vernetzung der Weltwirtschaft, insbesondere im Zuge der Industrialisierung, zu betrachten. Dabei lassen sich bereits aus dem ersten zusammenhängenden transatlantischen Konjunkturzyklus¹⁶, der im Jahre 1857 in die erste globale Wirtschaftskrise mündete und auf dem europäischen Festland vor allem Hamburg tangierte, gewisse Analogien zu den Geschehnissen von 2007 wiederfinden. Spekulationshausse, US-Immobilienkrise, Börsencrashes, Kreditklemme, Firmeninsolvenzen und staatliche Hilfsprogramme waren damit schon während der Gründerzeit Themen, die den Zeitzeugen in Hamburg bewusst waren. Im Gegensatz zu der vorerst erfolgreichen Stabilisierung der HSH-Nordbank AG und der somit gelungenen Abwendung der mit der Finanzkrise von 2007 einhergehenden Risiken auf die ökonomische Entwicklung der Hansestadt, musste die Elbmetropole am Ende des Jahres 1857 jedoch größere wirtschaftliche Rückschläge ertragen. So gingen dort allein bis zum 24. Februar 1858 ca. 150 Firmen mit einem geschätzten Kapitalverlust von 200 Millionen Mark-Banco (Bco.)¹⁷ in den Konkurs.¹⁸ Zudem war die Hanse-

¹⁶ Dieser Begriff soll verdeutlichen, dass die konjunkturzyklischen Wechselbeziehungen zwischen Europa und Nordamerika während der zu untersuchenden Gründerzeitperiode bereits soweit ausgeprägt waren, dass ein globaler Konjunkturtrend überhaupt erst entstehen konnte. Insbesondere Großbritannien als politische und ökonomische Supermacht jener Zeit hatte dabei maßgeblichen Einfluss auf die zunehmende ökonomische Vernetzung der Weltwirtschaft, da ein bedeutender Teil aller überseeischen Waren-, Versicherungs-, Finanzierungs- und Kreditgeschäfte über den britischen Handels- und Finanzplatz abgewickelt wurde. Am Beispiel der Krise von 1857 bedeutet dies, dass die ursprünglich auf die US-amerikanische Volkswirtschaft begrenzte konjunkturelle Rezession sich gerade wegen der wirtschaftlichen Bedeutung Großbritanniens als internationaler Kapitalgeber zu einer Weltwirtschaftskrise ausweiten konnte.

¹⁷ Die Mark Banco (Bco.) war eine im Jahre 1619 von der Hamburger Bank eingeführte Rechenwährung, die in einem festen Verhältnis zum Silberpreis stand. Sie wurde nicht ausgeprägt und diente in erster Linie der Hamburger Wirtschaft zur Durchführung des Girogeschäfts.

stadt auf finanzielle Hilfen in Form von physischem Silber aus Österreich in Höhe von 10 Millionen Bco. angewiesen, um den lokalen Handels- und Kapitalmarkt zu stabilisieren. Trotz dieser rezessiven Wirtschaftsentwicklung, deren Auswirkungen bis einschließlich 1859 andauerten, unterbrach diese Kris nicht den nachhaltigen konjunkturellen Wachstumstrend der Hansestadt während der Gründerzeitjahre von 1848 bis 1873. Vielmehr begründete die Elbmetropole während dieser Epoche den bis heute bestehenden Ruf Hamburgs als Deutschlands Tor zur Welt. Erst die Gründerkrise im Jahre 1873, deren Auswirkungen bis in die 1880er-Jahre hinein die ökonomische Entfaltung der globalen Märkte beeinflussen sollten, markierte zumindest einen vorläufigen Wendepunkt dieser bis dahin in ihrem Umfang und ihrer Dynamik wohl einzigartigen wirtschaftlichen Pionierzeit. Welche Einflüsse diese Entwicklung letztendlich für den Hamburger Handels- und Finanzplatz hatte, der sich neben den ökonomischen Fragen jener Zeit auch mit dem durch die Reichsgründung vollzogenen politischen Wandel konfrontiert sah, ist eine der zentralen Fragen dieser Arbeit.¹⁹ Am Beispiel der Elbmetropole lässt sich diesbezüglich erkennen, dass die Gründerzeitepoche durchaus nicht zwingend zur Schaffung eines einheitlichen Deutschen Reiches hätte führen müssen²⁰, da der Hamburger Senat bis in die späten 1860er-Jahre hinein versucht hatte, den Ausgleich zwischen den Mitgliedsstaaten wiederherzustellen, um sich so der Hegemonialstellung Preußens zu entziehen.

1.2 Problemstellung

Am 24. August 1857 führte der Konkurs der US-amerikanischen Bank Ohio Life Insurance and Trust Company in Folge einer ungenügend durch Eigenkapital gedeckten Grundstücks- und Immobilienspekulationen zu einer tiefen Erschütterung des US-amerikanischen Finanzplatzes. Dieses mittelständische Bankhaus gehörte, im Gegensatz zu Lehman Brothers von 2008, nicht zu den großen Bankinstituten der USA, sodass seine Insolvenz gemessen an der Höhe seiner Bilanzsumme nicht ausschlaggebend für

¹⁸ Vgl. Abrechnung des Garantie-Disconto-Vereins vom 12.03.1860 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek, S 599, Nr. 55 rot). S. 121. Vgl. auch: Börsenhalle vom 24.02.1858.

¹⁹ Grabas, Margrit: Die Gründerkrise von 1873/79 – Fiktion oder Realität? Einige Überlegungen im Kontext der Weltfinanz- und Wirtschaftskrise von 2008/2009. In: Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte (2011). S. 74–75.

²⁰ Müller, Jürgen: Der Deutsche Bund zwischen Reaktion und Reform 1851–1858. In: Quellen zur Geschichte des Deutschen Bundes 1850–1866. Hrsg. v. Lothar Gall. Abteilung III. Bd. 2. München 1998. S. XII–XIII.

die Schwere dieser Weltwirtschaftskrise war. Jedoch hatte dieses bis dahin renommierte Kreditinstitut gerade bei den Anlegern die Reputation, äußerst solvent zu sein, sodass seine plötzliche Zahlungsunfähigkeit in massiver Weise das Vertrauen der Kapitalanleger in die Stabilität der Märkte untergrub, die daraufhin begannen ihre Kapitaleinlagen aus dem Immobilienmarkt herauszuziehen.²¹ Da die Land- und Immobilienspekulationen in den USA zu einem erheblichen Teil von ausländischen Investoren finanziert wurden, die ihre Einlagen entweder komplett abschreiben mussten oder versuchten, ihr Kapital umgehend in andere Märkte zu transferieren, folgte aus der anfangs auf die Aktienmärkte in New York und Chicago beschränkten regionalen Krise ein Prototyp für alle noch folgenden global auftretenden Finanzkrisen der Neuzeit, der sich besonders auf die Volkswirtschaften in Europa, aber auch auf Südamerika sowie auf die europäischen Kolonien negativ auswirkte. So traf die Weltwirtschaftskrise von 1857 neben den USA und der damals wie heute weltweit führenden Kapital- und Finanzmetropole London insbesondere die stark von dem Handel mit Großbritannien abhängige Freie und Hansestadt Hamburg.²²

Der Zeitzeuge und spätere Bürgermeister der Hansestadt Johann Georg Mönckeberg beschrieb die Panik der Kaufleute und Arbeiter vor dem drohenden Niedergang der hamburgischen Wirtschaftskraft wie folgt: „Das Elend ist entsetzlich. Ja, man mag sagen, was man will, das Elend in den Höhlen der Proletarier ist furchtbar. Aber der Ruin Reicher und Vornehmer ist viel furchtbarer.“²³ Anhand dieses Zitats wird deutlich, wie unvorbereitet die Bewohner Hamburgs von der Schwere der plötzlich aufgetretenen wirtschaftlichen Rezession in ihrer Stadt getroffen wurden. Schließlich lagen die Ursachen dieser Krise in einem Land, das für die meisten Hamburger unerreichbar und mehrere tausend Kilometer entfernt jenseits des Atlantiks lag. Den kausalen Zusammenhang zwischen der ökonomischen Vernetzung von Kapital- und Warenströmen einerseits und der damit einhergehenden Anfälligkeit für global auftretende Wirtschaftskrisen andererseits erkannten daher selbst die damaligen Ökonomen nur langsam.²⁴ Schließlich waren die vorangegangenen Krisen der Hamburger Wirtschaft über-

²¹ Conant, Charles Arthur: A History of Modern Banks of Issue. New York 2009 (1915). S. 414.

²² Rosenberg, Hans: Die Weltwirtschaftskrise 1857–1859. Göttingen 1974. S. 121–129.

²³ Mönckeberg, Johann Georg: „Herr, hilf der armen Vaterstadt!“ Aufzeichnungen von Johann Georg Mönckeberg (1839–1908) über die Weltwirtschaftskrise im Jahre 1857. Hrsg. v. Gerhard Ahrens. In: Hamburgische Geschichts- und Heimatblätter 7 (2001). S. 147.

²⁴ So vergleicht beispielsweise der deutsche Ökonom Wilhelm Roscher überregionale Wirtschaftskrisen mit einer Epidemie, wobei „sich durch Grenzzölle der Ansteckung wirtschaftlicher Krankheiten, die im Auslande wüten, ebenso gut vorbeugen lässt, wie durch Quarantänemaßregeln der Pest und dem gelben Fieber.“ Vgl. Roscher, Wilhelm: Ansichten der Volkswirtschaft aus dem geschichtlichen Standpunkte. Leipzig u. a. 1861. S. 369–370.

wiegend auf europäische zwischenstaatliche Konflikte, Missernten oder besondere Ereignisse wie Krankheitsepidemien oder den Hamburger Brand von 1842 zurückzuführen, sodass Ursache und Wirkung einer ökonomischen Rezession einen gemeinsamen geographischen Ursprung hatten.²⁵ Mit der beginnenden Industrialisierung, die auf marktwirtschaftlichen Prinzipien beruhte, veränderten sich jedoch die ökonomischen Rahmenbedingungen rapide, sodass die bis zu dieser Zeit verfolgten konjunkturtheoretischen Überlegungen nicht mehr zeitgemäß waren. Vielmehr wurde nun deutlich, dass regional begrenzte konjunkturelle Schwankungen, die sich in ihren beiden Extremen sowohl zu Phasen des rapiden Wachstums der jeweiligen Ökonomien als auch zu Perioden der wirtschaftlichen Depression ausweiten können, eine funktionsfähige Marktwirtschaft voraussetzen, in deren Rahmen sich eine arbeitsteilige Produktion von Waren und Dienstleistung nachhaltig etabliert haben muss.²⁶ Zunehmend geschah dieser Prozess in einer globalen Dimension, da einerseits die europäischen Kolonialmächte im 19. Jahrhundert verstärkt in ihre Überseegebiete investierten und somit neue Märkte schufen und andererseits unabhängige, aufstrebende Volkswirtschaften wie beispielsweise Brasilien oder insbesondere die USA begannen, im größeren Maße am Welthandel zu partizipieren.²⁷ In den 1850er-Jahren hatte demzufolge die ökonomische Globalisierung, die länderübergreifende Verflechtung von Waren- und Kapitalströmen, einen so hohen Grad erreicht, dass nach einer Phase des globalwirtschaftlichen Aufschwungs der Bankrott einer US-amerikanischen Bank ausreichte, um eine Panik unter der hamburgischen Bevölkerung auszulösen.

In der historischen Forschung ist es weitgehend unbestritten, dass sich die Globalisierung im Zuge der Industriellen Revolution maßgeblich beschleunigte.²⁸ Vorreiter dieser Entwicklung war bereits ab den 1780er-Jahren Großbritannien, das zum einen aufgrund von technischen Innovationen wie z. B. durch die Erfindung der Dampf- sowie der mechanischen Webmaschine über einen, im Vergleich zu anderen europäischen Ländern, modernen und effizienten Produktionssektor verfügte. Zum anderen gelang es

²⁵ Ahrens, Gerhard: Krisenmanagement 1857, Staat und Kaufmannschaft in Hamburg während der ersten Weltwirtschaftskrise. Hamburg 1986. S. 10.

²⁶ Horn, Gustav: Konjunkturgeschichte. In: Gabler Wirtschaftslexikon
<<http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Archiv/136749/konjunkturgeschichte-v6.html>> (29.10.2013).

²⁷ Trotz der zunehmenden ökonomischen Verflechtung einiger weniger Volkswirtschaften, insbesondere in Europa und Amerika, war die Globalisierung noch bis weit in das 20. Jahrhundert hinein kein universelles Phänomen, das alle Erdteile gleichermaßen tangierte. Vielmehr löste der technische Fortschritt speziell in jenen Ländern einen umso nachhaltigeren Globalisierungsschub aus als in denen, die nach damaligen marktwirtschaftlichen Faktoren bereits einen gewissen Grad an Effizienz und Innovationskraft erreicht hatten.

²⁸ Osterhammel, Jürgen: Die Verwandlung der Welt. Eine Geschichte des 19. Jahrhunderts. München 2011. S. 1010-1012.

der britischen Staatsführung durch die mit dem technischen Fortschritt einhergehende Expansion ihres Kolonialreiches, neue Produktions- und Absatzmärkte für die britische Wirtschaft zu erschließen.²⁹ Es sollte jedoch noch weitere 70 Jahre dauern, bis die Welt ökonomisch so dicht vernetzt war, dass sich regional konjunkturelle Schwankungen auch entscheidend auf andere Volkswirtschaften auswirken konnten. Der Grund hierfür lag hauptsächlich darin, dass die anderen europäischen Länder, aber auch neu entstandene, große Wirtschaftsnationen wie beispielsweise Frankreich, Deutschland oder auch die USA, in Bereichen wie Innovationskraft, Infrastruktur oder Finanzierungsstandards, erst ein akzeptables Niveau erreichen mussten, um, wie Großbritannien, den Industrialisierungsprozess prägend voranzutreiben. In der historischen Forschung gibt es in dieser Hinsicht jedoch keinen Konsens bei der Frage, wann die einzelnen Staaten zum ökonomischen Take-Off³⁰ ansetzten. Dies hängt in erster Linie davon ab, ob die frühen Anfänge der jeweiligen regionalen Industrialisierungsprozesse jener Volkswirtschaften, mit diesem Phänomen assoziiert werden oder nicht.³¹ So datiert Hans-Ulrich Wehler den Beginn dieser Entwicklung in den USA, Frankreich und innerhalb des Deutschen Bundes auf die 1840er-Jahre, während Friedrich-Wilhelm Henning argumentiert, dass es bereits während der 1830er-Jahre erste Anzeichen eines ökonomischen Take-Off in Teilen des deutschsprachigen Gebietes gegeben hätte.³² In dieser Arbeit wird davon ausgegangen, dass die zeitliche Periode des beschleunigten ökonomischen Wachstums während der Industriellen Revolution ein gleitender Prozess war, der durch viele Basisfaktoren, wie beispielsweise die Schaffung von effizienteren Kapitalmärkten, die Rationalisierung von Produktionsverfahren sowie das verstärkte Interesse an einer europäischen Friedens- und Freihandelspolitik, das bereits mit dem Wiener Kongress im Jahre 1815 zur Geltung kam, beeinflusst worden ist. In Bezug auf Hamburg als Handelsmetropole hatten zusätzlich zu den oben genannten Aspekten noch einige Sonderfaktoren erheblichen Einfluss auf die ökonomische Entwicklung der Stadt. So war der garantierte und freie Zugang zu den großen europäischen Handelsmärkten für die ansässigen Fir-

²⁹ Hahn, Hans Werner: Die Industrielle Revolution in Deutschland. In: Enzyklopädie Deutscher Geschichte. Bd. 49. München 2011. S. 1–4.

³⁰ Der von dem US-amerikanischen Ökonomen und Wirtschaftshistoriker Walt Whitman Rostow formulierte Begriff des ökonomischen Take-Off im Zusammenhang mit der Industriellen Revolution beschreibt bezogen auf eine bestimmte Region die Periode eines starken dynamischen Wirtschaftswachstums, das durch politische, technische oder wirtschaftliche Ereignisse bzw. Innovationen ausgelöst wird. Vgl. Rostow, Walt Whitman: The Stages of Economic Growth. A Non-Communist Manifesto. Cambridge 1966. S. XII.

³¹ Henning, Friedrich-Wilhelm: Die Industrialisierung in Deutschland 1800 bis 1914. Paderborn u. a. 1995. S. 112.

³² Wehler, Hans-Ulrich: Deutsche Gesellschaftsgeschichte 1815–1945/49. Bd. 2. München 2008. S. 26; Henning 1995. S. 113–114.

men ebenso von größter Bedeutung wie die sichere Schiffbarkeit der Elbe. Dieser Zustand war im Grunde erst mit der Außerkraftsetzung der englischen Navigationsakte im Jahre 1849 sowie mit dem Friedensschluss nach dem Ende des unmittelbar an das hamburgische Stadtgebiet angrenzenden 1. Schleswig-Holsteinischen Krieges im Jahre 1852 vollends gegeben.³³ In den 1850er- und 1860er-Jahren konnte die Freie und Hansestadt Hamburg als größte Hafenmetropole des Deutschen Bundes, u. a. wegen ihrer liberalen Wirtschaftspolitik, ihrer geografischen Lage an der Elbe sowie ihrer Partizipation am stark zunehmenden Welthandel, sehr von dem einsetzenden ökonomischen Take-Off jener Zeit profitieren. Diese wirtschaftliche Aufschwungsphase im Zuge der Industrialisierung, in der allein die Warenimporte nach Hamburg zwischen 1848 und 1873 gemessen am Warenwert von rund 370 Millionen auf 1.700 Millionen Reichsmark um mehr als 450 Prozent zunahmen, kam erst ab dem Jahre 1873 zu einem vorläufigen Ende, als große Teile der Weltwirtschaft von einer Periode der konjunkturellen Stagnation erfasst wurden.³⁴

Diese ökonomische Wachstumsepoche markierte den zeitlichen Beginn der Gründerzeit. Insbesondere für Hamburg trifft diese Bezeichnung wortwörtlich zu, da zu jener Zeit bekannte Firmen wie beispielsweise die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft (HAPAG) im Jahre 1847, die Vereinsbank und die Norddeutsche Bank im Jahr 1856, die Elbhütten Affinier- und Handelsgesellschaft im Jahre 1857, aus der im Jahre 1866 die Norddeutsche Affinerie-Gesellschaft hervorgehen sollte, und die Commerz- und Disconto-Bank im Jahre 1870 gegründet worden sind, die maßgeblich den Wirtschaftsstandort Hamburg geprägt haben und selbst heute noch, wenn auch teilweise in einer anderen Unternehmensform, in der Elbmetropole vertreten sind. Des Weiteren wurden gerade während der 1860er-Jahre bis zur deutschen Reichsgründung von den bis dahin noch souveränen Hamburger Regierungsinstitutionen sowie der im Jahre 1867 aus der Commerzdeputation hervorgegangenen Handelskammer wesentliche wirtschaftspolitische Reformen und Infrastrukturmaßnahmen wie die Hafenmodernisierung, der Bau neuer Kaianlagen und Eisenbahntrassen sowie eine grundlegende Verfassungsreform beschlossen, die insbesondere für die weitere ökonomische Zukunft der Stadt wegweisend waren und so den Aufstieg zu einem der weltgrößten Warenumschlagsplätze erst ermöglichten. Doch auch beim diplomatischen Umgang mit den Nachbarstaaten innerhalb und außerhalb des Deutschen Bundes stand die Hambur-

³³ Vgl. Rosenberg, Hans 1974. S. 14–24.

³⁴ Handelsstatistisches Bureau (Hg.): Tabellarische Übersichten des Hamburgischen Handels. Jahrgänge 1850/1851. Hamburg 1852. S. 1; 1871. Hamburg 1872. S. 67.

ger Regierung vor der Herausforderung, die eigenen Interessen, wie primär die Erweiterung des Freihandels, den Schutz der eigenen Handelsrouten sowie die Wahrung der politischen Selbständigkeit, bestmöglich zu bewahren, was sich hinsichtlich der eigenen relativen Schutzlosigkeit innerhalb des deutschen sowie europäischen Machtgefüges jener Zeit als zunehmend schwierig erwies.

Auch wenn die Gründerzeit richtigerweise als Epoche des ökonomischen Wachstums angesehen wird, so verlief sie doch keineswegs linear. Vielmehr hatten sowohl politische als auch ökonomische Ereignisse wie u. a. der Krimkrieg von 1853 bis 1856, die Wirtschaftskrise von 1857, der US-amerikanische Bürgerkrieg von 1861 bis 1865, der Deutsch-Dänische Krieg von 1864, der Deutsche Krieg von 1866 sowie der Deutsch-Französische Krieg von 1870/71 erheblichen Einfluss auf die ökonomischen und politischen Verhältnisse innerhalb dieses Stadtstaates. Insbesondere zu Kriegszeiten schwebte über Hamburg stets die Gefahr eines drohenden Handelsembargos bzw. einer Blockade der Elbschifffahrt durch fremde Staaten. Die Kontinentalsperre während der Besetzung der Hansestadt von 1806 bis 1814 durch das Napoleonische Frankreich hatte gezeigt, dass jegliche Unterbindung des für Hamburg so wichtigen Seehandels die Elbmetropole unmittelbar in eine weitere schwere Wirtschaftskrise stürzen würde. Schon deshalb lag es im eigenen Interesse, möglichst ausgleichend auf die dem Stadtgebiet angrenzenden Mächte einzuwirken, da das finanzielle Wohl der Stadtbewohner unmittelbar mit dem freien Zugang zu den Handels- und Absatzmärkten einherging.

Die Politik der Bewahrung der staatlichen Unabhängigkeit war letztendlich gerade von den 1860er-Jahren bis zur deutschen Reichsgründung zum Scheitern verurteilt, da insbesondere der Deutsche Krieg und der Deutsch-Französische Krieg gravierende Umwälzungen der Machtverhältnisse innerhalb des Deutschen Bundes sowie in Zentraleuropa mit sich brachten, denen sich die Hansestadt langfristig nicht entziehen konnte. Zwar war es der Bürgerschaft mit dem Beitritt Hamburgs in den Norddeutschen Bund im Jahre 1867 noch möglich, die eigene staatliche Souveränität zumindest teilweise zu bewahren. Doch mit der Gründung des Deutschen Reiches im Jahre 1871 trat die Elbmetropole, teils gewollt, teils als Konsequenz aus den politischen Gegebenheiten, bis auf einige ökonomischen Freiheiten sämtliche staatlichen Hoheitsrechte an die neu konstituierte Regierung des Deutschen Reiches in Berlin ab. Entsprechend lässt sich feststellen, dass es in der Freien und Hansestadt Hamburg in der Gründerzeit eine konträre Entwicklung zwischen wirtschaftlicher und politischer Stärke gab. Während sich die Elbmetropole bis 1873 zu einem der größten Warenumschriftplätze der Welt ent-

wickelte und Hamburger Kaufleute in vielen wichtigen ausländischen Märkten Handelsniederlassungen gründeten, verringerten sich der politische Einfluss sowie die eigenstaatlichen Gestaltungsmöglichkeiten bis zum Jahre 1871 auf das Maß eines Bundesstaates innerhalb des Deutschen Reiches. Im neuen Bundesrat in Berlin hatte Hamburg demzufolge gerade einmal eine von 58 Stimmen, was einer Gewichtung von etwa 1,7 Prozent entsprach.³⁵

In dieser Arbeit soll nun erörtert werden, warum der Hamburger Handels- und Finanzplatz während dieser konflikt- und krisenreichen Epoche zwischen 1848 und 1873 und trotz des politischen Machtverlustes des Senates so nachhaltig von diesem ökonomischen Take-off im Zuge der Industrialisierung profitieren konnte. Hierbei stellt sich die Frage, inwiefern sich sowohl die ökonomische Globalisierung als auch die politische Konstellation unter den europäischen Mächten während der Gründerzeit auf die wirtschaftliche Wandlung Hamburgs hin zu einer Handels- und Finanzmetropole ausgewirkt haben und wie der Hamburger Senat sowie die Kaufmannschaft diesen Herausforderungen begegnet sind. Zu nennen wären in diesem Zusammenhang u. a. die Deutsche Revolution Ende der 1840er-Jahre, die Wirtschaftskrisen von 1857, 1866 und 1873, die Konflikte zwischen Preußen und Österreich die Deutsche Frage betreffend oder die erzwungenen Reparationszahlungen Frankreichs an das Deutsche Reich infolge der französischen Kriegsniederlage im Jahre 1871. Im Gegenzug zu diesen exogenen Einflüssen ist es unerlässlich, den Stellenwert der Hansestadt als Handels- und Finanzplatz für den internationalen Warenverkehr aufzuzeigen und ihre globalen Handelsverflechtungen darzustellen, um somit ihren ökonomischen Nutzen für den globalen Kapital- und Warenverkehr zu ermitteln. In dieser Hinsicht liegt der Schwerpunkt dieser Arbeit auf der statistischen Aufbereitung der wichtigsten Kennzahlen des Hamburger Handelsaufkommens während der Gründerzeit sowie der Darstellung der geostrategischen Vorteile des Hamburger Hafens mitsamt seinem Einzugsgebiet für die wichtigsten Ex- und Importmärkte der Stadt.

1.3 Forschung und Quellen

Als Grundlage für dieses Promotionsprojekt dient meine Magisterarbeit aus dem Jahre 2010 zu dem Thema „Die Weltwirtschaftskrise von 1857 und ihre Auswirkungen

³⁵ Ipsen, Jörn (Hg.): Deutsche Verfassungen 1849–1949. Osnabrück 2012. S. 1–4.

auf Hamburg“.³⁶ Bei diesem Forschungsvorhaben trat, neben der historischen Aufarbeitung des eigentlichen Krisenverlaufes in der Hansestadt, insbesondere die Suche nach den fundamentalen Ursachen für die plötzlich einsetzende Konkurswelle unter den in Hamburg ansässigen Handels- und Finanzunternehmen in den Vordergrund, welche sich in dieser Dimension in keiner anderen deutschen Handelsmetropole ereignet hatte. Die Grundüberlegung dieser Suche basierte dabei in erster Linie auf der u. a. von Rosenberg dargelegten Annahme, dass es sich bei der Panik von 1857 um das Ende eines vollständigen Konjunkturzyklus insbesondere im transatlantischen Wirtschaftsraum gehandelt habe, dessen Niedergang sich bereits in der vorangegangenen konjunkturellen Aufschwungsphase anhand verschiedener Aspekte manifestierte.³⁷ Da Hamburg jedoch von allen kontinentaleuropäischen Hafen- und Handelsstädten am schwersten von der sich über die USA ausbreitende Wirtschaftskrise getroffen wurde, mussten gewisse, in der Elbmetropole vorhandene, regionale Gegebenheiten, aber vor allem auch auf die Hamburger Wirtschaft einwirkende, globalwirtschaftliche Sonderfaktoren diese Entwicklung begünstigt haben, die in anderen deutschen Handelsstädten entweder weit weniger ausgeprägt waren oder sich gar nicht ausgewirkt hatten. Auf die gesamte Gründerzeit bezogen bedeutet dies, dass für die Darstellung der Hamburger Handels- und Finanzgeschichte jener Epoche die Herausarbeitung dieser sich auf die Elbmetropole auswirkenden globalen Wechselbeziehungen, seien es politische, wirtschaftliche oder auch gesellschaftliche, unabdingbar ist. In diesem Kontext wurde bei der damaligen Recherche deutlich, dass zwar ausgezeichnete Monografien zu Teilaspekten der Entwicklung Hamburgs während der Gründerzeitepoche erschienen sind, jedoch bislang eine zusammenfassende Arbeit über die globalen Handelsverflechtungen der Hansestadt sowie deren wirtschaftspolitische Interaktionen mit anderen Staaten innerhalb und außerhalb des deutschen Bundesgebietes jener Jahre fehlt.³⁸

Erste grundlegende Arbeiten über diesen Themenkomplex wurden jedoch bereits von dem Zeitzeugen, Historiker und Bibliothekar der Commerzdeputation³⁹ Adolf Soetbeer verfasst, der sich in seinen Schriften insbesondere mit der Hamburger Zoll-

³⁶ Konau, Boris: Die Weltwirtschaftskrise von 1857 und ihre Auswirkungen auf Hamburg. Hamburg 2010 (unveröffentlichte Magisterarbeit).

³⁷ Vgl. Rosenberg 1974. S. 105.

³⁸ 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. Hamburg 2001; Bussacker, Marlis: Hamburgs staatliche Auswandererfürsorge im 19. Jahrhundert. Hamburg 2003.

³⁹ Die im Jahre 1665 gegründete Commerzdeputation war der Vorläufer der seit dem Jahre 1867 bestehenden Hamburger Handelskammer. Sie hatte als von staatlichem Einfluss unabhängige Institution insbesondere die Aufgabe, die ökonomischen Interessen der in der Hansestadt ansässigen Kaufmannschaft vor dem Senat und der Bürgerschaft zu repräsentieren.

und Freihandelspolitik sowie der Entwicklung des heimischen Banken- und Finanzplatzes auseinandersetzte.⁴⁰ Ein weiterer Historiker, der sich implizit mit der Hamburgischen Wirtschaftsgeschichte des 19. und 20. Jahrhunderts beschäftigt hat, war der einstige Direktor der Handelskammer Ernst Baasch. Ihm ist es in erster Linie zu verdanken, dass viele der durch die Zerstörungen des Zweiten Weltkrieges verlorenen Quellen über die Hamburger Stadtentwicklung bereits während seiner beruflichen Laufbahn eine quellenkritische Aufarbeitung erfahren haben, ohne die das heutige historische Wissen, gerade über den ökonomischen Aufstieg der Hansestadt im 19. Jahrhundert, bei Weitem nicht so umfangreich wäre.⁴¹ Ab den 1960er- und 1970er-Jahren hatten dann die Historiker Helmut Böhme⁴², der sich insbesondere zu Beginn seiner Lehrtätigkeit mit der deutschen Wirtschaftsgeschichte des 19. Jahrhunderts beschäftigte, sowie Hans Rosenberg und Gerhard Ahrens, deren Quelleneditionen und Arbeiten über die Weltwirtschaftskrise von 1857 für dieses Promotionsvorhaben unentbehrlich sind, erheblichen Anteil an der Erforschung der Wirtschaftsgeschichte Hamburgs.⁴³ Die Arbeit von Otto-Ernst Krawehl über den Hamburger Schiffs- und Warenverkehr mit England zwischen 1814 und 1860 leistet zudem wichtige Pionierarbeit hinsichtlich der seit dem Wiener Frieden von der Hamburger Kaufmannschaft initiierten Versuche, den Hamburger Handelsplatz stärker in den unter britischer Hegemonie stehenden Überseehandel einzubinden.⁴⁴

⁴⁰ Soetbeer, Adolf: Bestrebungen und Wirksamkeit der Commerz-Deputation während der fünfundzwanzig Jahre 1840–1864. Notizen bei Gelegenheit des 200-jährigen Jubiläums der Commerz-Deputation am 19. Januar 1865. Hamburg 1865; Soetbeer, Adolf: Die Elbzölle, Aktenstücke und Nachweise 1814–1859 nebst einer Einleitung über die Flussschifffahrts – Bestimmungen der Wiener Kongressakte und die Elbzollfrage. Leipzig 1860; Soetbeer, Adolf: Die deutsche Handels- und Zollverfassung und das Freihafen-System: mit besonderer Rücksicht auf Hamburg; nebst einigen statistischen Uebersichten des hamburgischen Schifffahrts- und Handelsverkehrs. Hamburg 1848; Wagner, Adolph: Die Geld- und Credittheorie der Peel'schen Bankacte. Wien 1862; Weber, [-]: Betrachtungen über die Geldkrise Hamburgs, ihre muthmaßlichen Folgen und Rathschläge, wie denselben zu entgehen. Hamburg 1857.

⁴¹ Baasch, Ernst: Zur Geschichte der Handelskrise von 1857. In: Zeitschrift des Vereins für hamburgische Geschichte. Band 30. Hamburg 1929. S. 81–105; Baasch, Ernst: Die Handelskammer zu Hamburg 1665–1915. Bd. 2: 1814–1915. Abteilung 1. Hrsg. v. der Handelskammer Hamburg. Hamburg 1915.

⁴² Böhme, Helmut: Deutschlands Weg zur Großmacht. Studien zum Verhältnis von Wirtschaft und Staat während der Reichsgründungszeit 1848–1881. Köln 1974; Böhme, Helmut: Frankfurt und Hamburg. Des deutschen Reiches Silber- und Goldloch und die allerenglischste Stadt des Kontinents. Frankfurt a. M. 1968; Böhme, Helmut: Wirtschaftskrise, Merchant Bankers und Verfassungsreform. In: Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte. Bd. 54. Hamburg 1968. S. 77–127.

⁴³ Wichtige Monografien zur Hamburger Wirtschaftsgeschichte der 1850er-Jahre u. a.: Vgl. Ahrens 1986; Ahrens, Gerhard: Die Überwindung der hamburgischen Wirtschaftskrise von 1857 im Spannungsfeld von Privatinitiative und Staatsintervention. In: Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte. Bd. 64. Hamburg 1978. S. 1–29; Böhme, Helmut: Wirtschaftskrise, Merchant Bankers und Verfassungsreform. In: Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte. Bd. 54. Hamburg 1968. S. 77–127; Vgl. Rosenberg 1974.

⁴⁴ Krawehl, Otto-Ernst: Hamburgs Schiffs- und Warenverkehr mit England und den englischen Kolonien 1814–1860. Forschungen zur internationalen Sozial- und Wirtschaftsgeschichte. Hrsg. v. Hermann Kellenbenz. Bd. 11. Köln/Wien 1977.

Wichtige Standardwerke zur historischen Aufarbeitung des Zeitalters der Industrialisierung in Deutschland während des 19. und frühen 20. Jahrhunderts bilden die Arbeiten zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte von Friedrich Wilhelm Henning⁴⁵ sowie die in drei Bänden erschienene Darstellung der deutschen Geschichte zwischen 1800 und 1918 von Thomas Nipperdey⁴⁶. Jürgen Osterhammel⁴⁷ sowie der britische Historiker Christopher Bayly⁴⁸ geben zudem in ihren in den Jahren 2009 und 2004 erstmals erschienenen Arbeiten über die Weltgeschichte des 19. Jahrhunderts einen sehr guten Überblick über die komplexen globalen Transformationsprozesse dieser Epoche. Hierbei versuchen beide Autoren die oftmals vorherrschende eurozentrisch geprägte Geschichtsschreibung entsprechend auszublenden, um ein möglichst objektives geschichtliches Panorama jener Epoche zu vermitteln, dass vor allem soziokulturelle Aspekte verschiedener menschlicher Kulturen beinhaltet.

Die Quellenlage zur wirtschaftlichen Entwicklung der Hansestadt Hamburg während der Gründerzeit ist vielfältig. In dieser Arbeit wird auf bereits edierte Quellen zurückgegriffen. Zu nennen wären beispielsweise neben den bereits genannten Arbeiten von Adolf Soetbeer, Adolph Wagner und Ernst Baasch, die von Renate Hauschild-Thiessen⁴⁹ bearbeiteten Lebenserinnerungen der Familie Lotz, die einen spannenden Einblick in den Alltag der Hamburger Kaufmannsfamilien während des 19. Jahrhunderts bieten. Weitere biografische Quelleneditionen zur Wirtschaftskrise von 1857 sind die von Gerhard Ahrens bearbeiteten Aufzeichnungen des späteren Hamburger Bürgermeisters Johann Georg Mönckeberg⁵⁰ sowie der Briefwechsel der Juristenfamilie Voigt.⁵¹ Wichtiges Quellenmaterial zur wirtschaftspolitischen Geschichte Hamburgs bieten zudem einerseits die seit den 1850er-Jahren jährlich erschienenen Preußischen Jahrbücher, welche sich insbesondere in einigen der zahllosen von zeitgenössischen Historikern verfassten Artikeln u. a. auch mit dem an Hamburg gerichteten Vorwurf des

⁴⁵ Vgl. Henning 1995.

⁴⁶ Nipperdey, Thomas: Deutsche Geschichte 1866–1918. Machtstaat vor der Demokratie. München 1992; Nipperdey, Thomas.: Deutsche Geschichte 1866–1918. Arbeitswelt und Bürgergeist. München 1990; Nipperdey, Thomas: Deutsche Geschichte 1800–1866. Bürgerwelt und starker Staat. München 1983.

⁴⁷ Osterhammel 2011; Osterhammel, Jürgen / Petersson, Niels: Globalization: A Short History. Princeton (USA) 2009.

⁴⁸ Bayly, Christopher: The Birth of the Modern World 1780–1914. Global Connections and Comparisons. Malden (USA) 2004.

⁴⁹ Lotz, Wilhelm: Der Kaufmann Wilhelm Lotz (1827–1906) und seine Ehefrau Alice geb. Schmilinsky (1825–1910). Erinnerungen. Bearbeitet von Renate Hauschild-Thiessen. Hamburgische Lebensbilder in Darstellung und Selbstzeugnissen Bd. 15. Hamburg 1998.

⁵⁰ Vgl. Mönckeberg 2001. S. 145–150.

⁵¹ Ahrens, Gerhard: „Es sind wahrhaft amerikanische Zustände!“ Aus dem Briefwechsel der Juristenfamilie Voigt über die hamburgische Wirtschaftskrise von 1857. In: Scripta Mercaturae Bd. 13. München 1979. S. 97–132.

Partikularismus' auseinandersetzen, und andererseits die von der Hamburger Handelskammer herausgegeben Dokumente zur eigenen Geschichte.⁵² Historische Quellen zur politischen Entwicklung des Deutschen sowie Norddeutschen Bundes sind von Lothar Gall, Wolfgang Hardtwig und Helmut Hinze herausgegeben worden.⁵³ Nicht edierte Archivalien, die in diesem Promotionsvorhaben Verwendung finden, stammen überwiegend aus dem Hamburger Staatsarchiv⁵⁴, aus dem Hanseatischen Wirtschaftsarchiv in Hamburg⁵⁵, der Staats- und Universitätsbibliothek Hamburg⁵⁶ und dem British National Archiv in London⁵⁷. Gerade aus den vorgefundenen Berichten des Britischen Konsulats in Hamburg an das Foreign Office in London können gewisse Rückschlüsse über die wirtschaftspolitischen Ambitionen des wichtigsten Handelspartners der Hansestadt gezogen werden. Dies ist insbesondere von Bedeutung, da beispielsweise im Jahre 1856 über 60 Prozent der Hamburger Überseeimporte über Großbritannien eingeschifft wurden. Der Anteil des Warenexports von Hamburg nach Großbritannien erreichte ebenfalls, gemessen an der gesamten Güterausfuhr über See (also exklusive des Exports via Land- und Binnenschiffverkehrswege), einen prozentualen Anteil von über 40 Prozent.⁵⁸ Aufgrund dieser starken Abhängigkeit des Hamburger Handelsplatzes von dem britischen Markt, war das ökonomische Wachstum der Elbmetropole bis in die 1870er-Jahre hinein direkt von der britischen Konjunkturentwicklung abhängig. Der ökonomische Einfluss Großbritanniens auf die Hansestadt ist besonders deutlich an dem Verlauf der Weltwirtschaftskrise von 1857 abzulesen. Obwohl diese ihren eigentlichen geographischen Ursprung in den USA hatte, wurden die Auswirkungen der beginnenden ökonomischen

⁵² Handelskammer Hamburg (Hg.): Dokumente zur Geschichte der Handelskammer Hamburg. Hamburg 1965.

⁵³ Hardtwig, Wolfgang / Hinze Helmut (auch Hg.): Vom Deutschen Bund zum Kaiserreich 1815–1871. In: Deutsche Geschichte in Quellen und Darstellung. Bd. 7. Stuttgart 2007; Gall, Lothar (auch Hg.): Quellen zur Geschichte des Deutschen Bundes 1850–1866. Bd. 2. München 1998.

⁵⁴ Aus dem Staatsarchiv werden insbesondere Senatsprotokolle sowie die Berichte der Kommission zur Behebung der Handelskrise von 1857 hinzugezogen.

⁵⁵ In dem Hamburger Handelskammerarchiv sind weitreichende Quellensammlungen zur Entwicklung der Hamburger Wirtschaft des 19. Jahrhunderts zu finden. Thematisch decken sie insbesondere Bereiche wie die Hamburger Zoll- und Handelspolitik, Kapitalmarktdaten, Kartenmaterial, handelsstatistische Daten und Berichte der damaligen Wirtschaftszeitung „Börsenhalle“ ab.

⁵⁶ Neben den zeitgenössischen Berichten von Historikern wie u. a. Adolf Soetbeer sind für diese Arbeit insbesondere die „Tabellarischen Übersichten“ des Hamburger Handelswesens als statistische Grundlage von Bedeutung. Diese wurden, auf Initiative der damaligen Commerzdeputation, durch den Senatsbeschluss vom 25. November 1847 neu geschaffene „Handelsstatistische Bureau's“ rückwirkend ab dem Jahre 1845 im jährlichen Turnus herausgegeben und beinhalten wichtige statistische Kennzahlen des Hamburger Handelsaufkommens. Vgl. Handelsstatistisches Bureau (Hg.): Tabellarische Übersichten des Hamburgischen Handels. Jahrgänge 1845–1876. Hamburg 1848–1877.

⁵⁷ Im British National Archiv sind wichtige Quellen über die Einschätzung der dortigen Regierung über die wirtschaftspolitische Entwicklung Hamburgs zu finden. Neben den Berichten des Britischen Konsuls in Hamburg sind vor allen Dingen handelsstatistische Angaben vorzufinden.

⁵⁸ Vgl. Handelsstatistisches Bureau (Hg.): Tabellarische Übersichten des Hamburgischen Handels. Jahrgang 1856. Hamburg 1857. S. 4–57.

mischen Rezession auf den Hamburger Handels- und Finanzplatzes erst durch das Übergreifen der Refinanzierungsschwierigkeiten auf den britischen Markt akut. Für den in dieser Arbeit behandelten Themenkomplex erweisen sich die vom statistischen Büro der Hansestadt ab dem Jahre 1850 herausgebrachten Tabellarischen Übersichten⁵⁹ als unentbehrliche Quelle hinsichtlich der Darstellung der ökonomischen Entwicklung Hamburgs anhand von fundierten Wirtschaftskennzahlen. Es muss jedoch darauf hingewiesen werden, dass die hier verwendeten Zahlen in erster Linie einen Versuch darstellen, einen groben Überblick über die konjunkturellen Schwankungen des Hamburger Handels- und Finanzplatz während der Gründerzeit zu geben, da selbst Zeitzeugen wie beispielsweise der Hamburger Wasserbaudirektor Johannes Dalmann in ihren Schriften auf die statistische Unvollständigkeit dieser Wirtschaftskennzahlen verwiesen.⁶⁰ Die Gründe hierfür liegen zum einen bei der in Hamburg teilweise mehrmals durchgeführten Umgestaltung der den Tabellarischen Übersichten zugrunde liegenden Währungs- und Maßeinheiten⁶¹, sowie zum anderen bei der fehlenden methodischen Standardisierung bei der Erhebung von Handelsstatistiken innerhalb des deutschen Wirtschaftsraumes. Wichtige Zahlen zu der Hamburger Warenexportstatistik wurden zudem zwischen 1857 und 1871 gar nicht mehr erhoben, da der in der Elbmetropole erhobene Warencoll auf entsprechende Warenausfuhren nach 1856 gänzlich abgeschafft wurde und somit eine statistische Aufbereitung dieser Daten vom Senat als obsolet betrachtet wurde. Aus diesem Grund erweisen sich die jeweils in den Jahren 1874 sowie 1880 von der Hamburger Steuerdeputation herausgebrachten „Statistischen Jahrbücher“ als wichtige Ergänzung zu den Tabellarischen Übersichten, da sie im Grunde retrospektiv das während der vorangegangenen Jahre angesammelte Zahlenmaterial in überarbeiteter Form und anhand einheitlicher Maß- und Währungseinheiten zusammenfassend wiedergeben.⁶² Eine weitere für diese Arbeit essenzielle Quelle ist die bis zum Jahre 1905 täglich erschienene Zeitungsausgabe der „Börsenhalle“. Sie diente der Commerzdeputation als

⁵⁹ Erstmals erschienen die ab diesem Zeitpunkt jährlich vom Statistischen Büro zu Hamburg herausgebrachten Tabellarischen Übersichten im Jahre 1850. Die erste Ausgabe dieser Hamburger Handelsstatistik greift jedoch bereits auf früheres und bis dahin nicht veröffentlichtes Zahlenmaterial zurück.

⁶⁰ Dalmann, Johannes: Der Hafen von Hamburg-Altona, insbesondere die Anlage des Sandthor-Quais in Hamburg. Berlin 1868. S. 5.

⁶¹ Der Warenwert wurde in den Tabellarischen Übersichten bis einschl. 1867 in Mark Banco, bis einschließlich 1872 in Thaler Courant und ab 1873 in Reichsmark angegeben. Das Warengewicht wurde in Hamburg bis einschließlich 1872 in der Maßeinheit für Gewicht in Lasten angeführt und ab 1873 in Zentner ausgewiesen. Zudem kommt es bei der jährlichen Fortschreibung der Hamburger Handelsstatistik im Hinblick auf die vorangegangenen Jahre teilweise zu Abweichungen insbesondere bei den Handelsstatistiken des Im- und Exports.

⁶² Vgl. Statistisches Bureau der Steuer-Deputation (Hg.): Statistisches Handbuch für den Hamburgischen Staat. Bd. 1. Hamburg 1874.

eines der wichtigsten publizistischen Medien jener Zeit und ist bis heute in fast vollständiger Form in der Hamburger Commerzbibliothek einsehbar. Sie enthält neben einer Fülle von wirtschaftsstatistischem Material insbesondere zeitgenössische Berichte über politische und ökonomische Entwicklungen sowie abgedruckte Artikel ausländischer Zeitungen. Weiteres Quellenmaterial über die politischen Entscheidungsprozesse des Hamburger Senates sowie der Bürgerschaft finde sich derweil u. a. in der jährlich erschienenen Übersicht über die Hamburgischen Rath- und Bürgerschlüsse sowie der Sammlung der Verordnungen der freien Hansestadt Hamburg.⁶³

1.4 Aufbau der Arbeit

Dieses Promotionsvorhaben lässt sich chronologisch in vier inhaltliche Abschnitte unterteilen. Als Grundlage für die gewählte thematische Abgrenzung dienen die jeweiligen konjunkturellen Entwicklungsphasen des Hamburger Handels- und Finanzplatzes. Dennoch ist anzumerken, dass einige zu bearbeitende Themengebiete wie u. a. die Hamburger Zoll- und Handelspolitik oder die Verfassungsfrage über den gesamten zeitlich abgegrenzten Rahmen dieser Arbeit behandelt werden. Die folgende Gliederung soll daher in erster Linie einen groben Überblick über die angesprochenen Themen gewährleisten.

- I. Spekulation und Wachstum. Hamburgs zunehmende Bedeutung als globaler Handels- und Finanzplatz, 1815 bis 1856 (Kapitel 2 bis 4)
- II. Die Auswirkungen der Weltwirtschaftskrise auf den Hamburger Handels- und Finanzplatz, 1857 bis 1860 (Kapitel 5 bis 7)
- III. Die Hamburger Wirtschaft und das Jahrzehnt der Kriege, 1861 bis 1870 (Kapitel 8)
- IV. Der Hamburger Handels- und Finanzplatz als Teil des Deutschen Reiches, 1871 bis 1873 (Kapitel 9)

Zu I.: Noch bis Ende der 1840er-Jahre stand der Hamburger Handels- und Finanzplatz vor einer ungewissen Zukunft. Niemand konnte zu dieser Zeit mit Gewissheit vorhersa-

⁶³ Vgl. Hamburgische Rath- und Bürgerschlüsse. Hamburg 1848–1873; Vgl. auch: Sammlung der Verordnungen der freien Hanse-Stadt Hamburg seit 1814. Hamburg 1848–1858.

gen, welche Auswirkungen die Deutsche Revolution auf das Bündnis der deutschen Staaten haben würde. Das Spektrum der möglichen Szenarien reichte dabei von einer erfolgreichen Etablierung einer parlamentarischen Demokratie bis hin zu einem lang andauernden Bürgerkrieg, der letztendlich nicht nur für den Hamburger Wirtschaftsstandort desaströs verlaufen wäre. Parallel zu dieser Entwicklung entbrannte nördlich der Hamburger Stadtgrenze ein Konflikt aufgrund der forcierten Separationsbestrebungen Schleswig-Holsteins vom Dänischen Königreich, der erst im Jahre 1851 mit der Anerkennung des Status Quo von 1848 und mit einem Sieg der Dänischen Krone ein Ende fand. Die Beilegung beider historischer Ereignisse ohne nachhaltige ökonomische Einschränkungen für den Hamburger Handels- und Finanzplatz war in diesem Zusammenhang eine der wichtigsten Voraussetzungen für das weitere ökonomische Wachstum der Stadt. Die Elbmetropole profitierte in der Folgezeit jedoch nicht allein von der politischen Stabilität in Zentral- und Westeuropa während der 1850er-Jahre. So soll in diesem Abschnitt u. a. erörtert werden, wie sich zum einen die von Großbritannien initiierte Freihandelspolitik sowie andere konjunkturelle Sonderfaktoren der 1850er-Jahre auf die Hamburger Wirtschaftsentwicklung ausgewirkt haben und zum anderen, wie die Hansestadt den Herausforderungen des wachsenden Welthandels im Zuge der Industriellen Revolution begegnete.

Zu II.: Mit dem ab den 1850er-Jahren stark angewachsenen Handelsvolumen in Hamburg in Zusammenhang mit einem Preisanstieg bei den meisten landwirtschaftlichen sowie industriellen Erzeugnissen erhöhte sich der Kapitalbedarf der ansässigen Handelsfirmen, weil sie ihre Geschäfte oftmals vorfinanzieren mussten.⁶⁴ Da die verfügbare Geldmenge jedoch in Hamburg nicht der steigenden Nachfrage des Marktes angepasst wurde, stiegen die Zinsen für Fremdkapital bis 1857 an. Die damit einhergehende Erhöhung der Refinanzierungskosten blieb so lange kalkulierbar, wie diese Entwicklung mit ansteigenden Warenverkaufspreisen einherging. Mit dem Platzen der Spekulationsblase im Jahre 1857 und der damit ausgelösten Panik auf den internationalen Finanzmärkten kam es jedoch zu einer globalen Kreditklemme, die insbesondere den transatlantischen Kapitalfluss nahezu vollständig zum Erliegen brachte, was letztendlich eine große Anzahl an Hamburger Handelsfirmen in die Zahlungsunfähigkeit trieb. In diesem Abschnitt soll daher neben den Ursachen dieser Wirtschaftskrise untersucht werden, welche Lösungsansätze und Maßnahmen der Senat und die Hamburger Kaufmannschaft verfolgten, um das Vertrauen des Marktes in den Hamburger Handels- und Finanzplatz

⁶⁴ Vgl. Ahrens 1986. S. 15–20.

wiederherzustellen und auf diese Weise die ansässigen Firmen vor der Zahlungsunfähigkeit zu bewahren.

Zu III.: Als unmittelbares Erkenntnis aus der Weltwirtschaftskrise von 1857 wurde in Hamburg von verschiedenster Seite eine Modernisierung der staatlichen sowie ökonomischen Strukturen gefordert und oftmals auch durchgesetzt. Neben dem Ausbau der städtischen Infrastruktur und einer Neuordnung der Finanz- und Bankenpolitik prägte insbesondere die Verabschiedung einer neuen Verfassung die weitere ökonomische Entwicklung der Hansestadt. Trotz des vorhandenen Reformwillens seitens Teilen des Senates und der Commerzdeputation waren die 1860er-Jahre in vielerlei Hinsicht ein konfliktreiches Jahrzehnt für den Hamburger Handels- und Finanzplatz. Zu nennen wären in diesem Zusammenhang u. a. der Deutsch-Dänische Krieg von 1864, der Deutsche Krieg von 1866 sowie die Gründung des Norddeutschen Bundes im Jahre 1867. In diesem dritten Abschnitt soll daher die ökonomische Entwicklung des Hamburger Handels- und Finanzplatzes während dieser Epoche der innen- und außenpolitischen Spannungen gerade zwischen den Großmächten Dänemark, Preußen und Österreich aufgezeigt werden. Ein wichtiger Aspekt ist dabei in dieser Hinsicht die Frage nach den wirtschaftspolitischen Einflussmöglichkeiten der Hansestadt innerhalb des Deutschen Bundes sowie als späteres Mitglied des Norddeutschen Bundes zu Themen wie Zoll-, Freihandels- und Verteidigungspolitik.

Zu IV.: Mit dem deutschen Sieg über Frankreich im Jahre 1871 wurde endgültig die von Preußen vorgegebene kleindeutsche Lösung umgesetzt und das Deutsche Reich unter Ausschluss von Österreich gegründet. Das vormals freie und souveräne Hamburg übertrug seine politischen Hoheitsrechte somit bis auf einige wirtschaftspolitische Gestaltungsmöglichkeiten an die Reichsregierung in Berlin. Trotz dieses politischen Machtverlustes stärkte die Eingliederung der Elbmetropole in einen vereinten deutschen Nationalstaat die wirtschaftliche Durchsetzungskraft des Hamburger Handels- und Finanzplatzes in erheblicher Weise.⁶⁵ Neben der Schaffung einheitlicher Standards innerhalb des deutschen Wirtschaftsgebietes sowie dem Wegfall der innerdeutschen Zollabgaben und dem damit uneingeschränkten Zugang zu einem Absatzmarkt mit über 40 Millionen Menschen⁶⁶ war für Hamburg insbesondere der von nun an bestehende Schutzanspruch durch das deutsche Militär von entscheidender Bedeutung für die Wahrung bzw. Ausweitung der hamburgischen Wirtschaftsinteressen im Ausland. Die damit

⁶⁵ Borchardt, Knut: Grundriß der deutschen Wirtschaftsgeschichte. Göttingen 1985. S. 58–61.

⁶⁶ Ziegler, Dieter: Das Zeitalter der Industrialisierung 1815–1914. In: Deutsche Wirtschaftsgeschichte. Ein Jahrtausend im Überblick. Hrsg. v. Michael North. München 2005. S. 213–217.

verbundene ökonomische Aufbruchsstimmung fand jedoch bereits zwei Jahre später ein vorübergehendes Ende, da mit dem sogenannten Gründerkrach von 1873 eine bis ins Jahre 1879 andauernde Phase der ökonomischen Konsolidierung eingeläutet wurde. In welcher Weise die Entwicklung des Hamburger Handels- und Finanzplatz einerseits von dem politischen Wandel innerhalb des Deutschen Reiches sowie andererseits von den Auswirkungen der Wirtschaftskrise beeinflusst worden ist, soll in diesem Zusammenhang in diesem letzten Teilabschnitt erörtert werden.

2. Die Entstehung einer internationalen Hafenmetropole – Hamburgs Entwicklung während der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts

2.1 Geografische Rahmendaten

Obwohl sich diese Arbeit thematisch mit der Entwicklung des Hamburger Handels- und Finanzplatzes während der Gründerzeit zwischen 1848 und 1873 auseinandersetzt, ist eine kurze Übersichtsdarstellung über die in der Hansestadt vorhandenen geografischen Gegebenheiten sowie deren ökonomische Strukturen während der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts für das weitere Verständnis dieser Epoche unabdingbar. Dies liegt einerseits daran, dass in Hamburg bereits seit dem Ende der Napoleonischen Ära im Jahre 1814 grundlegende Maßnahmen ergriffen wurden, auf denen der spätere ökonomische Erfolg beruhte. Dabei handelt es sich nicht ausnahmslos um wirtschaftliche Faktoren wie den Abbau von Zollschranken oder die Internationalisierung des eigenen Handelsverkehrs, sondern auch um politische und infrastrukturelle Entscheidungen, wie bspw. die Einbindung der Hansestadt in den Deutschen Bund oder die Modernisierung der urbanen Strukturen. Wie bedeutsam diese bis heute anhaltende Metropolisierung Hamburgs allein während des 19. Jahrhunderts war, zeigt bereits die Tatsache, dass es zwar im modernen Stadtbild der heutigen Elbmetropole eine Vielzahl von Bauwerken aus der Zeit des Deutschen Reiches gibt, aber so gut wie keine aus der Frühen Neuzeit.

Im Vergleich zum heutigen Bundesland Hamburg, das als Teil der Bundesrepublik Deutschland über eine Fläche von insgesamt 755,3 Quadratkilometern und einer Bevölkerungszahl von mehr als 1,7 Millionen Einwohnern verfügt, entsprach das städtische Gebiet der Hansestadt während der frühen 1840er-Jahre immer noch in vielen Zügen dem typischen Bild einer von einer Befestigungsanlage umgebenen Stadt der Frühen Neuzeit, die geprägt war von einer komprimierten Bebauungsstruktur mit vergleichsweise engen Gassen und größtenteils katastrophalen hygienischen Bedingungen. Der Große Brand von 1842, bei dem viele der innenstädtischen Gebäude zerstört wurden, führte zwar zu einer Modernisierung des urbanen Raumes, dennoch mussten bei dem stetig anhaltenden Bevölkerungswachstum in Hamburg auch zukünftig neue Lösungsansätze gefunden werden, um den Herausforderungen der zunehmenden Urba-

nisierung zu entsprechen. Ein wesentlicher Nachteil für die städtische Modernisierung der Hansestadt war die traditionelle Untergliederung des Staatsgebietes in drei rechtlich voneinander abgegrenzte Verwaltungsstrukturen: das Stadtgebiet, die Vorstädte sowie die Landherrenschaften und die der städtischen Verwaltung unterliegenden Amtsgebiete. Die Hamburger Innenstadt setzte sich dabei traditionell aus den innerhalb des alten Festungsgürtel liegenden Teilen der Alt- und der Neustadt zusammen und genoss zumindest bis zur Verfassungsreform von 1860 wesentliche rechtliche sowie politische Privilegien⁶⁷ gegenüber den übrigen Staatsgebieten.⁶⁸ Ihr vorgelagert waren die sogenannten Vorstädte St. Georg und St. Pauli, welche erst im Jahre 1868 sowie im Jahre 1894 in das eigentliche Hamburger Stadtgebiet eingegliedert wurden.⁶⁹ Diese beiden Gebietsteile wurden noch bis zum Jahre 1860 durch eine Torsperre abgetrennt, bei der die nächtliche Passage der Wallanlagen mit einer Gebührenzahlung abgegolten werden musste. Die Hamburger Landgebiete setzten sich aus den Geestlanden (u.a. Eppendorf, Eimsbüttel, Ohlsdorf und Barmbek), den Marschlanden (u.a. Moorburg, Grasbrook, Billwerder sowie den Elbinseln) sowie den Ämtern Ritzebüttel (u.a. Cuxhaven, Stickenbüttel und die Insel Neuwerk) und Bergedorf (u.a. Geesthacht, Neuen- und Altengamme sowie Kirchwerder) zusammen, wobei letzteres bis 1867 zusammen mit Lübeck verwaltet wurde, bevor es letztendlich der Elbmetropole zugeteilt wurde.⁷⁰ In der folgenden Kartenübersicht aus dem Jahre 1937 gehörten die dunkel unterlegten Stadtgebiete bereits zum souveränen Hamburger Stadtstaat der Gründerzeitepoche, während die weiß unterlegten Gemeinden und Städte zwischen 1848 und 1873 teilweise unter wechselnden Herrschaftsanspruch standen.⁷¹

⁶⁷ So war beispielsweise der Besitz von Grundeigentum innerhalb des traditionellen Stadtgebietes eine der Grundvoraussetzungen für den Erhalt des Hamburger Bürgerrechts. Erst nach der Vereidigung zum Hamburger Bürger war es jeder männlichen Person ab dem 25. Lebensjahr u. a. gestattet, sich in eine der politischen Institutionen der Hansestadt wählen zu lassen. Dementsprechend waren sämtliche Einwohner der Hamburger Vorstädte sowie der Landgebiete ohne Grundbesitz im Innenstadtbereich von den politischen Entscheidungsprozessen der Regierungsinstitutionen ausgeschlossen.

⁶⁸ Kutz-Bauer, Helga: *Arbeiterschaft, Arbeiterbewegung und bürgerlicher Staat in der Zeit der Großen Depression. Eine regional- und sozialgeschichtliche Studie zur Geschichte der Arbeiterbewegung im Großraum Hamburg 1873 bis 1890.* Bonn 1988. S. 15–17.

⁶⁹ Vgl. Börsenhalle vom 16.07.1868.

⁷⁰ Kraus, Antje: *Die Unterschichten Hamburgs in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts.* Stuttgart 1965. S. 83–86.

⁷¹ Speckter, Hans / von Rozycki, Harry: *Die Neugestaltung Hamburgs – Die Verfassung und Verwaltung der Hansestadt Hamburg und ihre Vorgeschichte.* Hamburg 1938. S. 140.

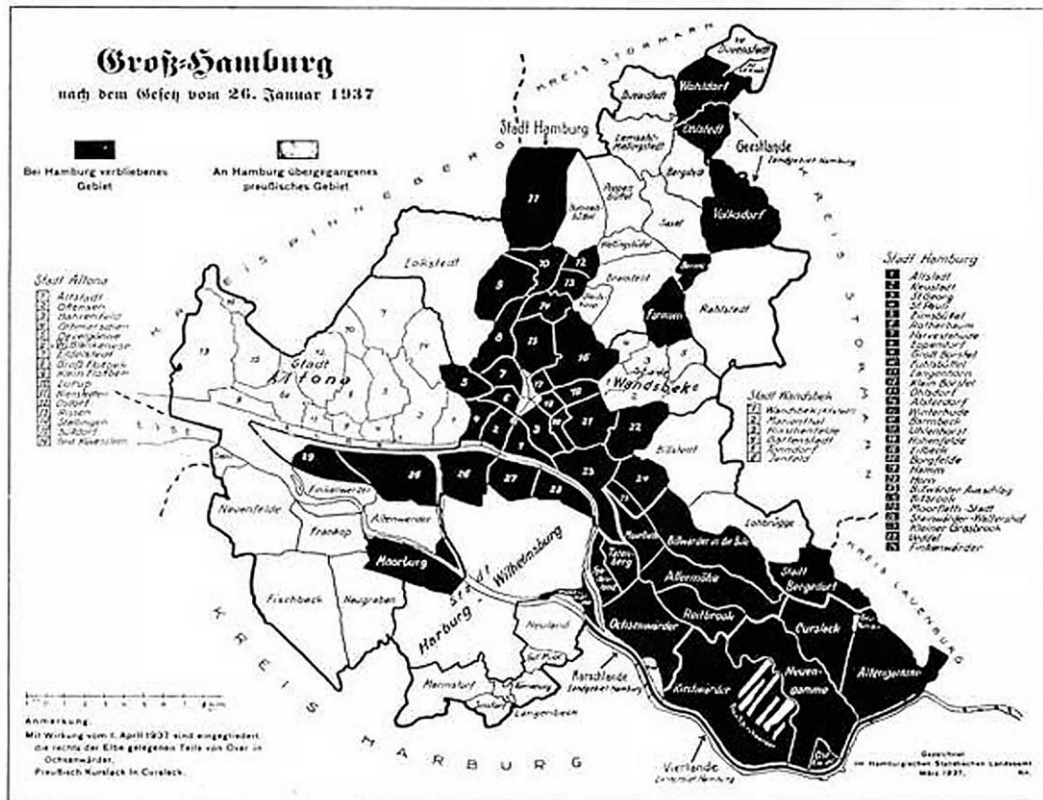


Abbildung 1: Das Hamburger Stadtgebiet vor und nach dem Groß-Hamburg-Gesetz von 1937. Quelle: Archiv Ludwig Uphoff (Hg.) <<http://www.bergedorf-chronik.de/1930.html>> (01.04.2015).

Von den Hamburger Landbesitzungen waren im Jahre 1848 die Gemeinden Wohldorf, Ohlstedt, Volksdorf, Berne, Farmsen, Moorburg sowie das gesamte Amt Ritzebüttel nicht mit dem eigentlichen Staatsgebiet verbunden und bildeten somit städtische Exklaven. Heutige Stadtteile wie Altona, Wandsbek oder auch Harburg wurden letztendlich erst mit dem im Jahre 1937 verabschiedeten „Gesetz über Groß-Hamburg und andere Gebietsbereinigungen“ in das Hamburger Stadtgebiet eingemeindet. Das Kartenmaterial zeigt deutlich, dass die Elbmetropole im Falle einer militärischen Auseinandersetzung im Grunde nicht zu verteidigen war, was auch dazu beitrug, dass der Hamburger Rat, der erst mit der Verfassungsreform von 1860 als Senat bezeichnet wurde,⁷² bis in die späten 1860er-Jahre hinein in erster Linie den diplomatischen Ausgleich mit potentiellen Aggressoren suchte. Zwar verfügte die Innenstadt während der 1850er-Jahre noch über große Teile des Befestigungsringes und unterhielt zudem bis zur Gründung des Norddeutschen Bundes eigene militärische Einheiten, jedoch hatten diese im

⁷² Handelskammer Hamburg (Hg.): Repräsentanten der Hamburger Wirtschaft 1850–1950. Staat und Wirtschaft. Beiträge zur Geschichte der Handelskammer Hamburg. Hamburg 1984. S. 11.

19. Jahrhundert nahezu keine militärische Bedeutung mehr gehabt. Auch wenn Hamburg bereits im 19. Jahrhundert als eine der großen deutschen Handelsmetropolen wahrgenommen wurde, so entsprach das urbane Gebiet dieses Stadtstaates mit 1.146,1 Hektar (inkl. Wasserflächen) noch nicht einmal drei Prozent der gesamten Landesfläche von 40.977,9 Hektar.

Tabelle 1

Die Hamburger Staatsfläche im Jahre 1873

Staatsteile Hamburgs 1873	Fläche in Geogr. Meilen	Fläche in Hektar
Stadt und Vorstadt St. Pauli	0,208	1.146,1
Vororte am rechten Alsterufer	0,217	1.295,1
Vororte zwischen Alster und Bille	0,541	3.087,1
Vorort Billwärder Ausschlag	0,089	483,7
Vororte Steinwärder und kleiner Grasbrook	0,069	332,5
Landherrenschaft Geestlande	1,377	7.317,2
Landherrenschaft der Marschlande und der Elbinseln	1,825	10.223,7
Landherrenschaft Bergedorf	1,595	8.717,5
Landherrenschaft Ritzbüttel	1,521	8.375
Summe	7,442	40.977,9

Quelle: Eigene tabellarische Zusammenstellung. Vgl. Statistisches Bureau der Steuer-Deputation (Hg.): Statistisches Handbuch für den Hamburgischen Staat. Bd. 2. Hamburg 1880. S. 1–3.⁷³

Ein Großteil dieses Gebietes hatte daher bis in die 1860er-Jahre hinein im Wesentlichen einen ländlichen Charakter mit dörflichen Strukturen, die von Brach- und Agrarland umgeben waren. Die seit der Jahrhundertwende verstärkt eintretende Migrationsbewegung in die Städte erfasste daher in diesem Zusammenhang zunächst das urbane Zentrum der Elbmetropole mitsamt seinen Vorstädten, bevor sich diese Entwicklung dann, insbesondere im Zuge der Erweiterung der städtischen Infrastruktur sowie

⁷³ Im Vergleich mit der Hamburgischen Staatsfläche von 1848 gibt es in dieser Tabelle zwei Unterscheidungen. Einerseits gehörte die Vorstädte St. Georg und St. Pauli im Jahre 1848 noch nicht zum eigentlichen Innenstadtgebiet (Eingemeindung erst 1868 sowie 1894). Andererseits wurde die Landherrenschaft Bergedorf bis zum Jahre 1867 mit Lübeck gemeinschaftlich verwaltet und daher deren Fläche nur zur Hälfte dem Hamburger Staatsgebiet zugerechnet.

des kompletten Rückbaus der Wallanlagen im Jahre 1860, zunehmend auf die benachbarten Landgebiete ausweitete. Als Konsequenz dieses demografischen Phänomens stieg die Hamburger Bevölkerungszahl allein zwischen 1848 und 1873 von 208.198 auf etwa 357.453 Einwohner an.⁷⁴

Tabelle 2

Bevölkerungszahlen der Hamburger Staatsgebiete aus dem Jahre 1848

Stadtgebiete und Landherrenschaften	Bevölkerungszahlen
Innenstadt	126.860
Vorstadt St. Georg	18.008
Vorstadt St. Pauli	18.065
Landherrenschaften Geestlande	16.820
Landherrenschaften Marschlande	16.669
Amt Bergedorf ⁷⁵	5.937
Amt Ritzebüttel	5.839
Gesamtbevölkerung Hamburgs	208.198

Quelle: Eigene tabellarische Zusammenstellung. Vgl. Gutachten der Zoll- und Accise Deputation vom 14.05.1855 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek, S/599, Nr. 32.2 rot).

Neben steigenden Geburtszahlen und einer durch den medizinischen Fortschritt herbeigeführten Senkung der Sterblichkeitsrate war vor allem die wirtschaftlich motivierte Zuwanderung in das Hamburger Staatsgebiet einer der Hauptgründe für das rapide Wachstum der Stadt.

2.2 Die Internationalisierung des Hamburger Handelsplatzes

Zu Beginn des 19. Jahrhundert konnte sich wohl kaum ein Hamburger vorstellen, dass die Elbmetropole 100 Jahre später einer der bedeutendsten Warenumschrags-

⁷⁴ Vgl. Statistisches Bureau der Steuerdeputation (Hg.): Statistisches Handbuch für den Hamburgischen Staat. Bd. 2. Hamburg 1880. S. 26.

⁷⁵ Da das Amt Bergedorf bis 1867 der gemeinsamen Verwaltung von Hamburg und Lübeck unterlag, wurde der Hamburger Stadtbevölkerung in dieser Tabelle anteilshalber die Hälfte der dort insgesamt 11.875 lebenden Bewohner zugerechnet.

plätze der Welt sein würde. Denn innerhalb kürzester Zeit führten zwei Ereignisse dazu, dass die insbesondere nach dem Siebenjährigen Krieg einsetzenden Jahre der ökonomischen Prosperität schlagartig vorbei waren. So wurden allein bei der Wirtschaftskrise von 1799 insgesamt 152 Hamburger Handelshäuser zahlungsunfähig, als sie ihre eingelagerten Waren aufgrund der von englischen Kriegsschiffen verhängten Blockade der Elbe nicht mehr veräußern konnten.⁷⁶ Wesentlich bedrohlicher für die Zukunft der Stadt erwies sich dann jedoch die im Jahre 1803 errichtete Blockade der Elbe durch englische Kriegsschiffe, wodurch die Hamburger Schifffahrt nahezu vollständig vom wichtigen Seehandel abgeschnitten wurde. Mit der anschließenden Besetzung Hamburgs durch die französische Armee im Jahre 1806 und der damit einhergehenden Kontinentalsperre verschärfte sich die Situation weiter, da der Hansestadt nun neben der ökonomischen Existenz auch noch die politische Eigenständigkeit genommen wurde.⁷⁷ Als Hamburg im Jahre 1814 vollständig von der französischen Fremdherrschaft befreit wurde, stand die Stadt ökonomisch sowie fiskalpolitisch mit ca. 36 Millionen Bco. Staatsdefizit vor dem Bankrott.⁷⁸ Umso wichtiger war es für die Elbmetropole ihre im Jahre 1806 verlorene politische Souveränität wiederzuerlangen, um u. a. die für Hamburg spezifischen Handelsinteressen als weitgehend neutraler und unabhängiger Handelsplatz auch zukünftig wahren zu können. Dass dieses Anliegen mit der Unterzeichnung der Gründungsakte des Deutschen Bundes am 8. Juni 1815 umgesetzt werden konnte, ist als erster wichtiger Schritt zur Restauration des Hamburger Handels- und Finanzplatzes zu werten. Die Elbmetropole gehörte somit, zusammen mit den anderen beiden souveränen Hansestädten Bremen und Lübeck sowie der Freien Reichsstadt Frankfurt am Main, zu den lediglich vier bürgerlichen Republiken innerhalb eines ansonsten von Fürstenthütern geprägten Staatenbundes.⁷⁹

Als verhältnismäßig kleiner Stadtstaat versprach die Eingliederung Hamburgs in den Deutschen Bund einerseits den militärischen Schutz durch das deutsche Bündnis-

⁷⁶ Kopitzsch, Franklin: Zwischen Haupttrezeß und Franzosenzeit 1712.1806. In: Hamburg – Geschichte der Stadt und ihrer Bewohner. Hrsg. v. Werner Jochmann u. Hans-Dieter Loose. Bd. 1. Hamburg 1982. S. 374–375.

⁷⁷ Ahrens, Gerhard: Von der Franzosenzeit bis zur Verabschiedung der neuen Verfassung 1806–1860. In: Hamburg – Geschichte der Stadt und ihrer Bewohner. Hrsg. v. Werner Jochmann und Hans-Dieter Loose. Bd. 1. Hamburg 1982. S. 418–420. Vgl. auch: Kludas, Arnold / Maass, Dieter / Sabisch, Susanne: Hafen Hamburg. Die Geschichte des Hamburger Freihafens von den Anfängen bis zur Gegenwart. Hamburg 1988. S. 18.

⁷⁸ Das hier ausgewiesene Staatsdefizit von 36 Millionen Bco. bezieht sich auf das Jahr 1813. Vgl. Ahrens 1982. S. 439.

⁷⁹ Böhm, Ekkehard: Anwalt der Handels- und Gewerbefreiheit. Staat und Wirtschaft. Beiträge zur Geschichte der Handelskammer Hamburg. Hrsg. v. der Handelskammer Hamburg. Hamburg 1981. S. 11.

system vor potentiellen europäischen Aggressoren wie Frankreich oder Dänemark⁸⁰ sowie, andererseits eine bestmögliche rechtstaatliche Sicherheit gegenüber einer drohenden innerdeutschen Interventionspolitik durch Österreich oder Preußen. Die Hamburger Regierungsinstitutionen waren sich dieser elementaren Bedeutung des Deutschen Bundes für die Stellung der Elbmetropole als eigenständigem Staat durchaus bewusst, sodass sie zumindest bis zur Gründung des Norddeutschen Bundes im Jahre 1867 versuchten das föderative politische System aufrechtzuerhalten, um sich so den Hegemonialbestrebungen der beiden deutschen Großmächte zu entziehen. Gerade im Zuge der bilateralen Beziehungen mit dem in Deutschland wirtschaftlich dominierenden preußischen Königreich befand sich die Hamburger Diplomatie jedoch zunehmend in einem Konflikt, da mit der beiderseitig forcierten Intensivierung des Handelsverkehrs zwischen der Elbmetropole und Preußen auch der politische Einfluss Berlins auf die Hamburger Regierungsentscheidungen zunahm. Zudem hatte der Hamburger Hafenplatz als mit Abstand wichtigster Überseehafen Preußens, insbesondere durch den zunehmenden Transatlantikhandel, auch eine erhebliche geostrategische Bedeutung für die künftigen Großmachtbestrebungen des preußischen Königs. Trotz des zunehmenden politischen Drucks blieb der Deutsche Bund jedoch über 50 Jahre hinweg der wichtigste Garant für die Bewahrung der Hamburger Souveränitätsbestrebungen gegenüber fremden Einflüssen, indem er zumindest im staatsrechtlichen Sinne zwischen den deutschen Einzelstaaten eine Ära des Ausgleichs sowie der politischen Stabilität initiierte und somit eine Basis für die prosperierende ökonomische Entwicklung schuf.⁸¹

Im Gegensatz zu der dargestellten politischen Bedeutung des Deutschen Bundes für die weitgehende multilaterale Stabilität innerhalb Deutschlands wurden diesem Bündnis jedoch quasi bis zu seiner Auflösung im Jahre 1866 keinerlei wirtschaftspolitische Entscheidungskompetenzen zugestanden. Diese bewusst herbeigeführte Einschränkung der Machtbefugnisse des Deutschen Bundes ist einerseits mit den jeweiligen ökonomischen Partikularinteressen der deutschen Bundesstaaten zu erklären, sowie andererseits auch als Ausdruck des Misstrauens der Klein- und Mittelstaaten gegenüber einer drohenden Hegemonialstellung der beiden deutschen Großmächte Österreich und Preußen zu verstehen. Hamburg bildete bei dieser Entwicklung im Grunde keine Ausnahme, da es zwar zum einen auf multilateraler Ebene u. a. durch die Schaffung einheit-

⁸⁰ Dänemark war bis zum Jahre 1864 aufgrund der unter seiner Herrschaft stehenden, aber auch zum Deutschen Bund gehörenden Herzogtümer Holstein und Lauenburg in der Frankfurter Bundesversammlung politisch vertreten.

⁸¹ Vgl. Hahn 2011. S. 23.

licher deutscher Rechtsnormen und Geschäftsstandards eine Annäherung der deutschen Einzelstaaten förderte, jedoch zum anderen nicht bereit war, seinen Freihafenstatus zugunsten eines gesamtdeutschen Binnenmarktes mit festen Außengrenzzöllen aufzugeben. Für den Hamburger Handelsplatz bedeutete dieser generell vorhandene Partikularismus innerhalb des Deutschen Bundes nicht nur, dass die von der Commerzdeputation geforderte Senkung bzw. Aufhebung der von den Elbanrainerstaaten erhobenen Transit- und Flusszölle bis auf Weiteres nicht umgesetzt werden konnte, sondern auch, dass sich in Deutschland, trotz der Gründung des Deutschen Zollvereins unter Ausschluss Österreichs, bis in die 1870er-Jahre hinein kein einheitlicher Binnenmarkt etablieren konnte.⁸² Die hartnäckige Weigerung der Hansestadt, sich im Jahre 1834 dem aus 18 Einzelstaaten bestehenden Zollverein mit einer Gesamtbevölkerung von rund 23 Millionen Menschen anzuschließen, widerspricht dabei auf den ersten Blick der stetigen Suche der Hamburger Kaufmannschaft nach neuen bzw. größeren Absatzmärkten für die eigenen Handels- und Vertriebswege.⁸³ Auf den zweiten Blick lassen sich aus dieser wirtschaftspolitischen Abgrenzung gegenüber den anderen Mitgliedsstaaten des Deutschen Bundes bereits zwei generelle Leitlinien der hamburgischen Diplomatie erkennen, die die eigene Wirtschaftspolitik auch zukünftig prägen sollten. Neben den bereits erwähnten Bemühungen, die eigenen politischen Souveränitätsrechte hinsichtlich fremder Einflussnahme zu bewahren, hatte insbesondere der Ausbau des Hamburger Handels- und Finanzplatzes zu einer international agierenden sowie politisch neutralen Hafenstadt oberste Priorität. Die Commerzdeputation ging dabei in einem hinsichtlich der Wirtschaftskrise von 1857 von ihr herausgebrachten Appell an den Senat noch einen Schritt weiter, indem sie in folgender Aussage zumindest indirekt das Wohl des Handelsverkehrs in seiner Wichtigkeit über die politische Freiheit des eigenen Landes emporhob.

„Die ganze Bedeutung unseres kleinen, aber selbständigen Staates beruht auf dem Gedeihen des Handels; nur durch diesen behauptet das hiesige Grundeigenthum seinen hohen Werth, - findet eine so zahlreiche Bevölkerung Wohlstand und fortdauernde lohnende Beschäftigung, - ist es möglich, so viele Staatseinnahmen zu erzielen, um alle Honorare und Gehalte sowie die Zinsen der öffentlichen Schuld regelmässig zu zahlen. Man denke sich Hamburg ohne grossen

⁸² Vgl. Hahn 2011. S. 4–5.

⁸³ Stolper, Gustav / Häuser, Karl / Borchardt, Knut: Deutsche Wirtschaft seit 1870. Tübingen 1966. S. 18.

*Handel, und wird in allen Beziehungen unseres öffentlichen Wesens nur Oede erblicken.*⁸⁴

Das Hamburger Bürgertum war sich bewusst, dass der hier beschriebene Wohlstand für sich und die restliche Bevölkerung nicht allein durch den innerdeutschen Handel zu erzielen war. Schon kurz nach dem Ende der napoleonischen Ära entdeckten findige ortsansässige Kaufleute wie u.a. Salomon Heine, sein Kompagnon Marcus Abraham Heckscher, Georg Friedrich Baur oder auch Heinrich Johann Merck die mit der Abwicklung sowie der Finanzierung des Seehandels verbundenen individuellen Gewinnchancen.⁸⁵ Insbesondere durch die Intensivierung der wirtschaftlichen Beziehungen mit dem Vereinigten Königreich konnte sich der Hamburger Handels- und Finanzplatz schnell von den während der napoleonischen Besetzung erlebten Krisenzeiten erholen. Die englischen Kaufleute nutzten dabei die nach wie vor bestehenden Handelskontakte der Hamburger Wirtschaft zu den Anrainerstaaten der Elbe sowie der Ostsee aus, um ihre eigenen Produkte effektiver und in größeren Mengen absetzen zu können. Die Abfertigung dieser nach Hamburg verschifften Warenströme wurde zunächst von neugegründeten Niederlassungen britischer Handelshäuser sowie ab den 1820er-Jahren auch im zunehmenden Maße von Hamburger Kaufleuten übernommen, die oftmals zuerst als Partner britischer Agenturen agierten, um sich dann vermehrt auch als eigenständige Makler bzw. Kaufleute zu profilieren. Da die Abwicklung des internationalen Warenverkehrs jedoch bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts nur einem geringen vertikalen Spezialisierungsgrad unterlag, mussten diese Kaufleute den überwiegenden Teil der dafür notwendigen vertikalen Arbeitsschritte selbst tätigen. Diese sogenannten Merchant Banker prägten mit ihren oftmals patriarchalisch geführten Handelshäusern das wirtschaftliche Erscheinungsbild des Hamburger Wirtschaftsplatzes bis ins letzte Drittel des 19. Jahrhundert hinein. Die teilweise noch heute bestehenden Wohnsitze dieser kaufmännischen Avantgarde entlang der Außenalster sowie der Elbchaussee belegen dabei die unermessliche Ertragskraft dieses Geschäftes. Dass der Großteil dieser Häuser, trotz der vom wirtschaftlichen Aufschwung geprägten Gründerzeitepoche, bereits

⁸⁴ Diese Aussage diente der Commerzdeputation als Schlussappell des von ihr am 4. Dezember 1857 an den Hamburger Rat gerichteten Antrages betreffend die Zusage staatlicher Kredite zum Schutze der in der Hansestadt ansässigen Handelshäuser. Vgl. Handelskammer Hamburg (Hg.): Dokumente zur Geschichte der Handelskammer Hamburg. Hamburg 1965. S. 111.

⁸⁵ Weber, Klaus: Salomon Heine und der Aufstieg der deutsch-jüdischen Kaufleute und Finanziere im Hamburg des 19. Jahrhunderts – Ein Forschungsdesiderat. In: Salomon Heine in Hamburg, Geschäft und Gemeinnutz. Hrsg. v. Beate Borowka-Clausberg. Göttingen 2013. S. 143.

Anfang des 20. Jahrhunderts nicht mehr existierte, ist jedoch auch als Indiz für die unternehmerische Begrenztheit dieses Geschäftsmodells zu werten.⁸⁶

Einen noch wichtigeren Wachstumsimpuls als durch den Direkthandel mit dem Vereinigten Königreich erlebte die Hansestadt jedoch durch die weitreichende Einbindung des Hamburger Handelsplatzes in den Direktverkehr mit den englischen Überseegebieten. Grund dafür war u. a. die damit einhergehende Zeit- und Kostenersparnis für die englischen Reeder, wenn deren Handelsschiffe, ohne die vorher übliche Neudisponierung der aus den Überseegebieten stammenden Waren innerhalb Englands durchführen zu müssen, direkt den eigentlichen Bestimmungshafen ansteuern konnten. Zwar war es durch die Navigationsakte festgeschrieben, dass nur englische Schiffe die eigenen Kolonialwaren transportieren durften, was insbesondere die Entwicklung des Hamburger Reedereiwesens erheblich beeinträchtigte, dennoch konnte die Mehrzahl der Hamburger Handelshäuser mit steigenden Kapitalressourcen zunehmend unabhängig am Markt agieren und somit insbesondere am Zwischenhandel mit den kontinentaleuropäischen Absatzmärkten hohe Gewinnmargen erzielen.⁸⁷ Möglich wurde dieses sich für beide Seiten lohnende Geschäftsgebaren jedoch nur, da Hamburg als souveräner Stadtstaat politisch ungebunden war und somit seine eigenen Interessen weitestgehend selbstbestimmend durchsetzen konnte. Der Erhalt des Freihafengebietes hatte dabei oberste Priorität, da bei einem vollständigen Anschluss der Elbmetropole an den Zollverein die wirtschaftlichen Beziehungen zu Großbritannien und damit auch der prosperierende Zwischenhandel mit überseeischen Waren aufgrund der dann erhobenen Einfuhrzölle wohl nachhaltig zurückgegangen wäre. Die in diesem Fall zu erwartenden Mehreinnahmen aus dem Handel mit den Zollvereinsgebieten hätten diese Verluste gerade aufgrund der bis in die 1870er- und 1880er-Jahre währenden Rückständigkeit der deutschen Wirtschaft gegenüber dem Vereinigten Königreich bei Weitem nicht ausgleichen können, da bereits Ende der 1830er-Jahre der englische Anteil am Hamburger Schifffahrtsverkehr entsprechend bei ca. 45–55 Prozent lag und in den Folgejahren noch weiter anstieg.⁸⁸ Um dennoch nicht die hamburgische Vormachtstellung als wichtigste deutsche Handelsmetropole zu verlieren, verfolgte der Rat wie auch die Commerzdeputation dabei stets die Maxime, dass kein anderer Hafen des Deutschen Bundes, insbesondere hinsichtlich des vom Zollverein geforderten Zollsatzes auf Warenimporte aus

⁸⁶ Barth, Boris: Die deutsche Hochfinanz und die Imperialismen. Banken und Außenpolitik vor 1914. Beiträge zur Kolonial- und Überseegeschichte. Bd. 61. Stuttgart 1995. S. 24.

⁸⁷ Meister, Carl: Der Freihandel Hamburgs ein Bedürfnis für Deutschland. Votum eines Hamburger Kaufmanns in Bezug auf den Handel mit Westindien und Mejico. Hamburg 1848. S. 4–5.

⁸⁸ Vgl. Krawehl 1977. S. 139.

dem Überseehandel, gegenüber der Hansestadt bevorzugt werde.⁸⁹ Da es diesbezüglich, außer der ebenfalls nicht im Zollverein vertretenen Hansestadt Bremen, keine weiteren auch nur annähernd so großen Seehäfen innerhalb des Deutschen Bundes gab, die den stark anwachsenden deutschen Warenverkehr⁹⁰ mit den überseeischen Märkten abfertigen konnten, kamen insbesondere die beiden Hegemonialstaaten Deutschlands nicht umhin, die wirtschaftliche Sonderstellung der Elbmetropole zu akzeptieren. In dieser Hinsicht konnten die drei freien Hansestädte auch von der im Zollverein vorhandenen Kontroverse hinsichtlich der zukünftigen Gestaltung der Zollpolitik profitieren. Die deutschen Einzelstaaten bzw. deren branchenspezifische Unternehmensverbände bildeten dabei im groben Sinne zwei verschiedene Interessengruppierungen. Gegen die Liberalisierung des Handelsverkehrs und damit für die Erhebung von Schutzzöllen standen in erster Linie die süddeutschen Staaten, Österreich sowie die beiden norddeutschen Länder Hannover und Mecklenburg ein. Gründe für diese Haltung waren, neben der zur Finanzierung der dortigen Staatshaushalte substanziellen Erträge aus Zöllen und Gebühren (Mecklenburg und Hannover), vor allem die Überzeugung von der Notwendigkeit einer protektionistischen Schutzzollpolitik, um die sich im mittel- und süddeutschen Raum im Aufbau befindlichen Industrien vor der Konkurrenz aus Frankreich und Großbritannien zu schützen. Im Gegensatz dazu waren hauptsächlich die Hansestädte, aber auch die deutschen exportorientierten Agrarstaaten sowie Preußen für eine Stärkung der ökonomischen Liberalisierung der Handelswege und den Zugriff auf neue Absatzmärkte. Neben den wirtschaftlichen Interessen spielten bei Preußen, in Bezug auf die Lösung der Deutschen Frage, zunehmend politische Interessen bei der eigenen Wirtschaftspolitik eine Rolle.⁹¹ Um die von Berlin gewollte kleindeutsche Lösung unter Ausschluss Österreichs durchzusetzen, vereinnahmte die preußische Regierung zunehmend den Zollverein für ihre eigenen Interessen dahingehend, dass versucht wurde, das dem Deutschen Bund, aber nicht dem Zollverein angehörige Österreich wirtschaftspolitisch von den restlichen deutschen Staaten zu isolieren. Den bestehenden Konflikt zwischen diesen beiden Hegemonialmächten konnten in diesem Zusammenhang vor allem die deutschen Klein- und Mittelstaaten entsprechend ausnutzen, um ihren politischen Einfluss in der Bundesversammlung zu stärken. Die Weigerung der Hamburger Regierung, dem

⁸⁹ Vgl. Baasch 1915. S. 121.

⁹⁰ Auch schon vor der eigentlichen Gründerzeitperiode erhöhte sich der deutsche Handelsverkehr beträchtlich. Hahn beziffert diesbezüglich den Anstieg der deutschen Warenexporte zwischen 1820 und 1835 von 395 Millionen auf 540 Millionen Goldmark und den der deutschen Importe im gleichen Zeitraum von 365 Millionen auf 500 Millionen Goldmark. Vgl. Hahn 2011. S. 20.

⁹¹ Howe, Anthony: *Free Trade and Liberal England 1846–1946*. Oxford 1997. S. 81–82.

Deutschen Zollverein im Jahre 1834 beizutreten, basiert demnach, neben den angesprochenen politischen Gründen hinsichtlich der Bewahrung eigener Souveränitätsrechte, auf einer rein kalkulatorischen Abwägung von wirtschaftlichen Chancen und Risiken. Dass gerade der oftmals hinsichtlich seiner mangelnden Reformbereitschaft kritisierte Hamburger Rat bzw. der aus dieser Institution hervorgegangene Senat bei der Frage des Zollanschlusses standhaft blieb, ebnete der Hafenmetropole den Weg zu seiner späteren Stellung als einer der führenden Handelsplätze der Welt. Durch diese bewusste Entscheidung hin zum ökonomischen Partikularismus konnte sich Hamburg letztendlich seinen Status als neutrale und weltoffene Hafenmetropole bewahren und gleichzeitig die wirtschaftspolitischen Entscheidungsprozesse innerhalb des Deutschen Bundes aktiv mitgestalten.⁹²

Hinsichtlich dieser internationalen Ausrichtung versuchte der Hamburger Hafenplatz, trotz seiner Hauptfunktion als logistischer Knotenpunkt für den deutsch-englischen Handelsverkehr, frühzeitig eigene Wirtschaftsbeziehungen mit den größeren überseeischen Märkten zu knüpfen. Aufgrund der bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts weitestgehend durch die jeweiligen Kolonialmächte aufrechterhaltenen Schifffahrts- und Handelsbeschränkungen waren jedoch etwaige Drittstaaten bzw. deren Handels-schifffahrt größtenteils vom Direkthandel mit fremden Kolonialgebieten ausgeschlossen. Für die Hamburger Kaufmannschaft bedeutete dies, dass sie hinsichtlich des Warenimports von Kolonialwaren insbesondere von den englischen Reedern abhängig waren. Um dennoch am wachsenden Überseehandel direkt mit eigenen Schiffen partizipieren zu können, konzentrierten sich die Expansionsbemühungen der Hamburger Merchant Banker auf die politisch souveränen Länder in Nord- und Südamerika.⁹³ Neben den Handelsverträgen mit Brasilien im Jahre 1827 sowie Mexiko im Jahre 1832 wurde insbesondere mit dem im Jahre 1827 ratifizierten Handelsvertrag mit den USA der Prozess der Internationalisierung des Hamburger Handels- und Finanzplatzes weiter verstärkt, da die Hamburger Kaufleute in Folge der durch die US-amerikanische Regierung gewährten Handelsprivilegien nun bei voller Gleichstellung zu den US-amerikanischen Staatsbürgern am gewinnträchtigen Handel mit Rohstoffen sowie Agrarerzeugnissen wie Tabak oder insbesondere Baumwolle partizipieren konnten.⁹⁴ So stieg allein der Wert aller Hamburger Exporte in die USA zwischen den Jahren 1828 und 1836 von

⁹² Vgl. Baasch 1915. S. 2–3.

⁹³ Vgl. Vogt 2001. S. 48–49.

⁹⁴ Ebd. S. 52.

2.644.392 auf 4.994.820 US-Dollar an.⁹⁵ Auf diese ersten handelspolitischen Erfolge aufbauend, intensivierten die Hamburger Regierungsinstitutionen sowie die Commerzdeputation in den folgenden Jahren ihre Bemühungen, den Hamburger Handelsplatz durch formelle Handelsverträge abzusichern bzw. mit anderen Handelsnationen gleichzustellen, sodass die Hansestadt bereits im Jahre 1846 über 162 ausländische Handelskonsulate vorweisen konnte.⁹⁶

Trotz dieser außenpolitischen Handelserfolge, insbesondere hinsichtlich der Einbindung der hamburgischen Schifffahrt in den Transatlantikverkehr, stützte sich das bis in die späten 1840er-Jahre anhaltende Wachstum der Hamburger Handelswirtschaft im Wesentlichen auf die engmaschige wirtschaftspolitische Verbundenheit zu Großbritannien. Die Dominanz des britischen Handelsverkehrs über der Hamburger Wirtschaft wird allein dadurch deutlich, dass sich z. B. im Jahre 1847 der prozentuale Anteil britischer Waren gemessen an den gesamten hamburgischen Seeimporten auf über 57,52 Prozentpunkte belief, während im selben Zeitraum mit 49,80 Prozent knapp die Hälfte aller Seeexporte der Hansestadt auf die britischen Inseln verschifft wurde.⁹⁷ Doch nicht nur aus ökonomischer Sicht ging die Elbmetropole eine enge Partnerschaft mit Großbritannien ein. Hamburg profitierte zumindest indirekt von der bis in die 1850er-Jahre erfolgreich umgesetzten außenpolitischen Doktrin des Vereinigten Königreiches, das durch den Wiener Kongress von 1815 entstandene Gleichgewicht (Balance of Power) unter den europäischen Mächten zu wahren, da die daraus hervorgegangene europäische Friedensepoche nicht nur die rechtsstaatliche Souveränität der kleineren Nationen bestärkte, sondern auch eine wesentliche Voraussetzung für den ansteigenden internationalen Handelsverkehr war.⁹⁸ Des Weiteren übernahmen die Hamburger Regierungsinstitutionen sowie die Commerzdeputation vollends die wirtschaftspolitischen Ansichten der englischen Regierung über Sinn- und Zweckmäßigkeit einer durchgreifenden Handelsliberalisierung des globalen Warenverkehrs, die vor allem während der 1840er-Jahre zu einer vollständigen Liberalisierung des britischen Marktes führten.

⁹⁵ Köppen, Heinrich: Die Handelsbeziehungen Hamburgs zu den Vereinigten Staaten von Nordamerika bis zu Mitte des 19. Jahrhunderts. Köln 1973. S. 337.

⁹⁶ Vgl. Kludas / Maass / Sabisch 1988. S. 19. Vgl. auch: Baasch 1915. S. 17–19.

⁹⁷ Im Jahre 1847 konnte der Hamburger Hafen einerseits seewärtige Einfuhren mit einem Gesamtwert von 175.742.110 Bco. und andererseits seewärtige Ausfuhren mit einem Gesamtwert von 94.441.840 Bco. vorweisen (exkl. Altona). Der britische Anteil belief sich bei den hamburgischen Seeimporten auf 101.100.970 Bco. sowie bei den hamburgischen Seeexporten auf 47.035.090. Vgl. Handelsstatistisches Bureau (Hg.): Tabellarische Übersichten des Hamburgischen Handels. Jahrgänge 1845–1848. Hamburg 1849. S. 12–13.

⁹⁸ Metzler, Gabriele: Großbritannien – Weltmacht in Europa. Handelspolitik im Wandel des europäischen Staatensystems 1856–1871. Berlin 1997. S. 59.

Maßgeblich für die spätere Entwicklung der Hansestadt zu einem der größten Warenumschlagsplätze der Welt war dabei die sich in Etappen zwischen 1841 und 1850 vollziehende Abschaffung der britischen Navigationsakte, die es bis dahin nicht-britischen Schiffseignern untersagt hatte, sich am direkten Seehandel mit den britischen Inseln sowie deren Kolonialgebieten zu beteiligen.⁹⁹ Einen ersten diplomatischen Erfolg konnte die Hansestadt in dieser Hinsicht durch einen mit England am 3. August 1841 ratifizierten Handelsvertrag verbuchen, in dem es Hamburger Reedern erlaubt wurde, die innerhalb des Deutschen Bundes produzierten bzw. geförderten Waren und Rohstoffe mit eigenen Schiffen direkt auf die britischen Inseln sowie in deren Kolonien zu verschiffen.¹⁰⁰ Am 26. Juni 1849 erfolgte der Beschluss des britischen Parlamentes, die Navigationsakte zum 1. Januar 1850 nahezu vollständig aufzuheben.¹⁰¹ Dieses wirtschaftsgeschichtliche Ereignis ebnete, zusammen mit der nahezu zeitgleich umgesetzten Zollfreiheit innerhalb des britischen Hoheitsgebietes, nicht nur den weiteren Weg für das aus der Perspektive Hamburgs so wichtige goldene Zeitalter der deutschen Fracht- und Passagierschifffahrt, sondern es forcierte auch langfristig den Druck auf andere Nationen, ihrerseits die Märkte zu liberalisieren bzw. für den globalen Handelsverkehr zu öffnen. Der damit einhergehende Trend zu einer weltwirtschaftlichen Arbeitsteilung bei industriellen Produktionsprozessen führte unweigerlich zu einem weiteren Anstieg des globalen Handelsverkehrs, da nun in erster Linie die Produktionskosten eines Gutes bestimmten, wo es zukünftig hergestellt werden würde.¹⁰² Zwar dominierten die englischen Reeder auch weiterhin den Welthandel, insbesondere innerhalb des britischen Weltreiches, dennoch konnten die Hamburger Reeder, speziell in vermeintlichen Randdestinationen in Südamerika, in Teilen Asiens und Afrikas sowie der Südsee, gewinnbringende neue Märkte erschließen. Durch die Gründung der Hapag im Jahre 1847 erkannten die daran beteiligten Kaufleute und Merchant Banker zudem die mit der Partizipation am US-amerikanischen Handel verbundenen zukünftigen Gewinnchancen, ohne wahrscheinlich vorauszuahnen, dass sich ihre Reederei bis 1914 zur größten

⁹⁹ Vgl. Krawehl 1977. S. 60–63.

¹⁰⁰ Ob dieses Handelsprivileg im Zusammenhang mit einem im Jahre 1839 durch die Hamburger Bank bewilligten Kredit in Höhe von ca. 900.000 Pfund an die Bank of England steht, ist rein spekulativ. Doch zeigt die Tatsache, dass die Hansestadt ihrem wichtigsten Handelspartner in ökonomischen Krisenzeiten mit finanziellen Hilfen Beistand leistete zum einen, wie essentiell das weitere wirtschaftliche Wachstum des Hamburger Handels- und Finanzplatzes von dem Grad der zukünftigen ökonomischen Prosperität in Großbritannien abhing, und zum anderen, wie geschickt der Rat sowie die Commerzdeputation monetäre Hilfen einsetzten, um sich bei zukünftigen bilateralen Gesprächen in eine im diplomatischen Sinne vorteilhaftere Position zu manövrieren. Vgl. Kindleberger, Charles / Aliber, Robert: *Manias, Panics and Crashes. A History of Financial Crises*. New York/London 2011. S. 236.

¹⁰¹ Vgl. Baasch 1915. S. 60–62. Vgl. auch: Howe 1997. S. 70.

¹⁰² Vgl. Osterhammel / Petersson 2003. S. 79.

Schiffahrtsgesellschaft der Welt entwickeln würde. Das rapide Wachstum des Hamburger Waren- und Handelsverkehrs machte es jedoch zunehmend erforderlich, die bisherigen oft veralteten Hafenanlagen zu modernisieren bzw. weiter auszubauen. Bereits während der 1840er Jahre wurde daher in diesem Zusammenhang über die zukünftige Gestaltung der Hafeninfrastruktur diskutiert. Die an diesem Entscheidungsprozess beteiligten Institutionen (Rat, Bürgerschaft, Commerzdeputation) tendierten dabei bis in die späten 1850er dazu, den bisherigen Tidehafen nach dem Vorbild der englischen Städte London und Liverpool in einen modernen Dockhafen umzuwandeln. Letzten Ende wurde diese Konzeption jedoch aus Kostengründen wieder verworfen.¹⁰³

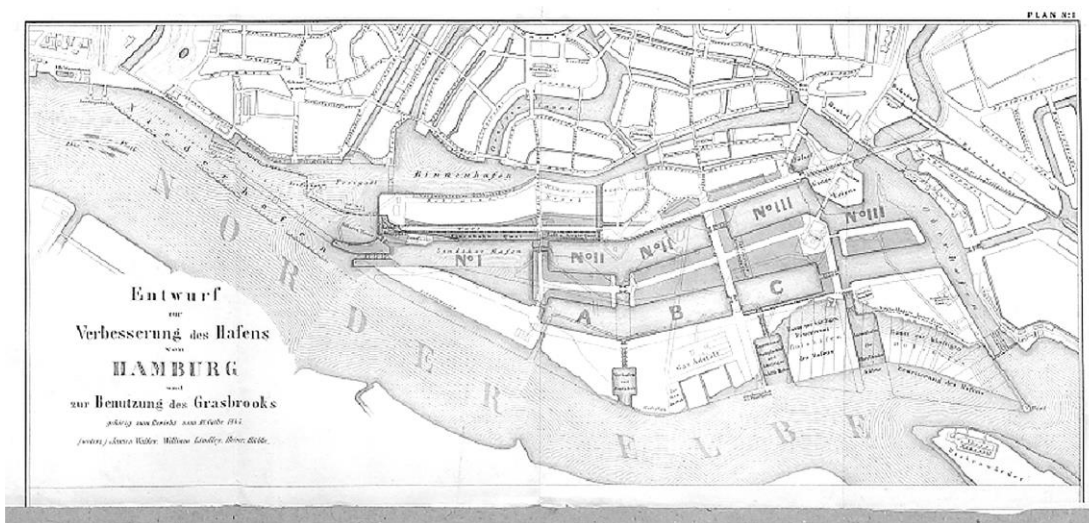


Abbildung 2: Entwurf zur Verbesserung des Hafens von Hamburg von 1845.¹⁰⁴

Der im Jahre 1845 erstellte vorläufige Planungsentwurf zum Hafenausbau zeigt dabei deutlich, dass für diesen Zweck die zu jener Zeit größtenteils brach liegenden Landgebiete rund um den Großen Grasbrook bzw. der heutigen Hafencity zu einem mit mehreren Hafenbassins ausgestatteten Dockhafen nach englischem Vorbild umgebaut werden sollten. Trotz der bereits fortgeschrittenen Planungsphase konnten sich die beteiligten Parteien vorerst nicht auf einen tragfähigen Kompromiss einigen. Zwar blieb die Hafenfrage insbesondere auf Druck der Commerzdeputation weiterhin auf der politischen Agenda der Hansestadt, jedoch bewirkten die in der zweiten Hälfte der 1840er-

¹⁰³ Vgl. Dalmann 1868. S. 1–4.

¹⁰⁴ Entwurf zur Verbesserung des Hafens von Hamburg von 1845 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek, S 599, Nr. 26 rot).

Jahre sich verstärkenden ökonomischen wie gesellschaftlichen Umwälzungen in Deutschland eine Verschiebung der Prioritäten zu anderen politischen Themen.

Neben dem für Hamburg verheerenden Brand von 1842, bei dem ein Großteil des Stadtgebietes vernichtet worden war, traten in der Hansestadt auch zunehmend die durch die ökonomischen wie gesellschaftlichen Umwälzungen im Zuge der durch die Industrialisierung ausgelösten sozialen Herausforderungen in Erscheinung. Ein wesentliches Problem war dabei die zunehmende Landflucht in die Städte, da die urbane Infrastruktur oftmals nicht der steigenden Bevölkerungszahl entsprechend angepasst werden konnte. Als es dann während der Jahre 1845 bis 1846 in Irland sowie in zahlreichen anderen Ländern Europas zu erheblichen Missernten beim Getreide- und Kartoffelanbau kam, führte dies zu einer massiven Verteuerung der Lebensmittelpreise.¹⁰⁵ Innerhalb des Deutschen Bundes waren vor allen Dingen die ostelbischen Gebiete Preußens sowie große Teile Süddeutschlands von dieser Agrarkrise betroffen. Ernteaussfälle von ca. 40 Prozent sorgten gerade im Getreidehandel u. a. für eine Verdoppelung der deutschen Roggenpreise zwischen 1844 und 1847, was in erster Linie die einkommensschwächeren Bevölkerungsschichten innerhalb der deutschen Gesellschaft betraf.¹⁰⁶ Auf den britischen Inseln war die gesellschaftliche Not so verheerend, dass sich das britische Parlament genötigt sah, zur Erhöhung des eigenen Nahrungsmittelangebots die britischen Schutzzölle auf ausländische Getreideimporte ab dem Jahre 1847 vollständig aufzuheben.¹⁰⁷ Durch die Außerkraftsetzung dieser sogenannten Corn Laws, die bis dahin den europäischen Getreideexport auf die britischen Inseln durch hohe Importbeschränkungen gleichsam komplett verhindert hatten, konnte gerade der Hamburger Handelsplatz erheblich profitieren, da es nun möglich war, Getreide aus Preußen, Skandinavien und Russland u. a. direkt über die Elbe sowie die Ostseehäfen nach Großbritannien zu verschiffen.¹⁰⁸ Wie die folgende Tabelle der Hamburger Getreideaufuhren nach Großbritannien zeigt, konnten die Hamburger Kaufleute aufgrund dieser Situation zwischen 1846 und 1848 allein ihre Weizenaufuhren in das Vereinigte Königreich um mehr als 1100 Prozent steigern.

¹⁰⁵ Vgl. Osterhammel 2011. S. 193.

¹⁰⁶ Vgl. Tilly, Richard H.: Vom Zollverein zum Industriestaat. Die wirtschaftlich-soziale Entwicklung Deutschlands 1834 bis 1914. München 1990. S. 9–13; Rogosch, Detlef: Hamburg im Deutschen Bund 1859–1866. Zur Politik eines Kleinstaates in einer mitteleuropäischen Förderativordnung. Hamburg 1990. S. 206. Vgl. auch: Hahn 2011. S. 25.

¹⁰⁷ Vgl. Bayly 2004. S. 136.

¹⁰⁸ Vgl. Krawehl 1977. S. 354–356.

Tabelle 3

Wert der Getreideexporte via Hamburg nach Großbritannien 1846–1849

	1846	1847	1848
Weizen	643.340	2.458.400	7.576.500
Roggen	730.100	738.160	2.687.150
Gerste	57.130	69.830	271.350

Quelle: Eigene tabellarische Zusammenstellung. Vgl. Handelsstatistisches Bureau (Hg.): Tabellarische Übersichten des Hamburgischen Handels. Jahrgänge 1845–1848. Hamburg 1849. S. 38.

Der Hamburger Handelsplatz konnte dabei relativ flexibel auf die sich ändernden Marktverhältnisse reagieren, da er über größere Kornspeicher verfügte, die es ihm ermöglichten, das Getreide bei Bedarf einzulagern, um es zeitlich versetzt an den Höchstbietenden zu verkaufen.¹⁰⁹ Wichtige Voraussetzungen für diese Form der Nahrungsmittelspekulation waren insbesondere der weitere Ausbau von Lagerstätten, die Konstruktion von größeren Frachtschiffen sowie die Anpassung der Hafenumschlagkapazitäten an den quantitativ ansteigenden Handelsverkehr. Mit dem Export von Agrarprodukten, Fleischwaren und Baustoffen nach Großbritannien sowie der Ausweitung eigener Handelsbestrebungen auf neue Absatzmärkte in Nord- und Südamerika begann sich der Hamburger Handelsplatz, trotz der fortbestehenden handelspolitischen Abhängigkeit von Großbritannien, zunehmend von seiner bisherigen Funktion als zentraleuropäischer Importhafen für britische Produkte zu lösen und sich als eigenständiger und global tätiger Handels- und Finanzplatz neben anderen großen internationalen Häfen wie London, Liverpool, Antwerpen oder auch New York zu etablieren. Vor allem der industrielle Take-off der deutschen Ökonomie ab den 1830er- bzw. 1840er-Jahren führte dazu, dass neben den traditionellen deutschen Ausfuhrartikeln wie Rohstoffe oder landwirtschaftliche Erzeugnisse zunehmend eigene Industriefabrikate ins Ausland exportiert wurden. So stiegen beispielsweise die deutschen Exporte nach Großbritannien zwischen 1846 und 1860 pro Jahr mit durchschnittlichen 11,3 Prozent vergleichsweise schneller an als die Warenexporte des Vereinigten Königreichs in den Deutschen Bund, die ein durchschnittliches jährliches Wachstum von 8,1 Prozent aufwiesen.¹¹⁰

¹⁰⁹ Vgl. Meister. Hamburg 1848. S. 18.

¹¹⁰ Vgl. Krawehl 1977. S. 127.

Dass die Entwicklung des Hamburger Handels- und Finanzplatzes jedoch weiterhin in unmittelbarem Maße von der Prosperität der englischen Wirtschaft abhing, zeigte die ab dem Jahre 1847 einsetzende Handels- und Kreditkrise im Vereinigten Königreich. Dort war mit dem massiven Einbruch der Getreideproduktion auch die damit verbundene Transportauslastung der Eisenbahngesellschaften zurückgegangen, die ihr Schienennetz zuvor größtenteils mit Krediten weitläufig ausgebaut hatten. Die Bank of England reagierte im April 1847 auf die gestiegenen Finanzrisiken mit einer sukzessiven Anhebung des Diskontsatzes auf über 8 Prozentpunkte, wodurch die Refinanzierung der heimischen Wirtschaft zunehmend erschwert wurde. Im Oktober des gleichen Jahres wurde verstärkt Investitionskapital in risikoarme Anlageobjekte wie Gold und Silber umgewandelt, was die vorhandene Geldmenge zusätzlich reduzierte.¹¹¹ Daraufhin stieg in London der Diskontsatz auf 10 Prozent an, was einige große britische Eisenbahngesellschaften, Handelshäuser und Banken in die Zahlungsunfähigkeit trieb und somit an der Londoner Börse einen Crash auslöste. Die daraufhin einsetzende Kreditklemme auf dem englischen Kapitalmarkt, die durch die restriktive Geldpolitik der Bank of England weiter verschlimmert wurde, hatte zur Folge, dass auch die mit der Hansestadt in Wirtschaftsbeziehung stehenden englischen Handelshäuser und Merchant Banker häufiger vor einer Insolvenz standen und dadurch ihre Kreditvergabe beträchtlich einschränkten.¹¹² Dies hatte für die Hamburger Kaufleute insofern unmittelbare Konsequenzen, als dass die Hansestadt zu dieser Zeit über keine ausreichend großen Bank- bzw. Finanzinstitutionen verfügte, die die nötige Kapitalstärke besaßen, um den heimischen Handelsverkehr zu finanzieren.¹¹³ Zudem wurden gerade die für Hamburg bestimmten überseeischen Warenimporte in erster Linie mit der Ausstellung sogenannter Handelswechsel über den Londoner Finanzmarkt abgewickelt. Dass der Hamburger Finanzplatz jedoch auch direkt von den Geschehnissen in England betroffen war, erklärt

¹¹¹ Dornbusch, Rüdiger / Frenkel, Jacob: The Gold Standard and the Bank von England in the Crisis of 1847. In: A Retrospective on the Classical Gold Standard, 1821–1931. Hrsg v. Michael Bordo und Anna Schwartz. Chicago, London 1984. S. 236.

¹¹² Im Vereinigten Königreich wurde im gesetzlichen Rahmen durch den Peel's Act von 1844 bestimmt, dass die Banknotenausgabe durch die Bank of England entweder zu 100 Prozent durch die vorhandenen Goldreserven oder durch eine staatliche Bürgschaft von max. 14 Millionen Pfund Sterling gedeckt sein musste. Zudem war sie [Bank von England] verpflichtet, zu jeder Zeit die zuvor ausgegebenen Banknoten wieder in entsprechendes physisches Gold umtauschen zu können. In ökonomischen Krisenzeiten, wie in den Jahren 1847 bis 1848, wirkte sich diese inflationshemmende Wirtschaftspolitik wie ein Bumerang aus, da die dann als unsicher betrachteten Banknoten zunehmend in wertstabilere Edelmetalle wie Gold oder Silber umgewandelt wurden. Aufgrund der daraufhin rückläufigen Edelmetallreserven der Notenbank verlor die Bank of England im Zuge der gesetzlichen Restriktionen jegliche geldpolitische Einflussmöglichkeit, um die Umlaufmenge des Papiergeldes den Anforderungen des Kapitalmarktes anzupassen. Erst mit der vorübergehenden Suspendierung des Peel's Act durch das englische Parlament im Jahre 1847 konnte der britische Finanzmarkt umgehend wieder stabilisiert werden. Ebd. S. 238.

¹¹³ Vgl. Barth 1995. S. 24.

bereits, dass sich die Hamburger Bank im Oktober 1847 ebenfalls genötigt sah, aufgrund des temporären Zusammenbruchs des englischen Kapitalmarktes den eigenen Diskontsatz auf 7 Prozentpunkte anzuheben.¹¹⁴ Obwohl das Hamburger Handelsaufkommen im Jahre 1848 gegenüber dem Vorjahr deutlich zurückging und bis zum Juli des Jahres 1848 insgesamt 19 in der Hansestadt ansässige Handelshäuser zahlungsunfähig wurden, waren die generellen Auswirkungen dieser Krise innerhalb der Elbmetropole weit weniger desaströs wie beispielsweise in Liverpool, wo allein 55 Unternehmen von der über England hinwegziehenden Konkurswelle mit insgesamt 268 Firmeninsolvenzen getroffen wurden.¹¹⁵ Obwohl sich die Auswirkungen dieser Wirtschaftskrise somit vor allem auf das Vereinigte Königreich beschränkten, bewiesen sie doch, dass mit der zunehmenden Vernetzung des globalen Kapital- und Handelsverkehrs auch die ökonomischen Risiken einen überregionalen Charakter bekamen. Ende der 1840er-Jahre konzentrierte sich jedoch das Gros des weltweiten Handelsaufkommens nach wie vor in erster Linie auf den europäischen Produktions- und Absatzmarkt. Erst mit dem industriellen Take-off in den USA ab den 1850er-Jahren sowie der zunehmenden Einbindung asiatischer Länder und Kolonialgebiete wie beispielsweise China, Japan und Indien in die Weltwirtschaft wurde die globalökonomische Vernetzung so intensiv, dass kontinentalübergreifende Wirtschaftskrisen überhaupt entstehen konnten.

Dass es im Jahre 1848 dennoch zu einem Zusammenbruch des Hamburger Handelsverkehrs kam, lag somit weniger an der englischen Wirtschaftskrise als an den politischen Umwälzungen innerhalb des Deutschen Bundes. Die folgende Übersichtstabelle über das Hamburger Handelsaufkommen zwischen 1845 und 1848 zeigt deutlich, dass im Jahre 1847 jeweils bei den Ein- und Ausfuhren vorläufige Rekordwerte erreicht wurden, was gegen einen stärkeren Einfluss der im Frühjahr 1847 ausgebrochenen Rezession in England spricht.

¹¹⁴ Vgl. Börsenhalle vom 24.10.1848 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek).

¹¹⁵ Vgl. Kindleberger / Aliber 2011. S. 163.

Tabelle 4

Hamburger Im- und Exportstatistik 1845–1848

Wert aller Warenimporte nach Hamburg von 1845 bis 1848 (in Bco.)

Jahr	1845	1846	1847	1848
Seewärts	164.555.440	161.977.570	175.742.110	127.168.640
Über Altona	12.447.020	14.619.530	17.927.880	12.712.100
Land & Fluß	114.878.930	105.068.630	108.070.780	105.258.210
Total	291.881.390	281.665.730	301.740.770	245.141.950

Wert aller Warenexporte von Hamburg ausgehend von 1845 bis 1848 (in Bco.)

Jahr	1845	1846	1847	1848
Seewärts	83.161.920	80.007.900	94.441.840	78.623.670
Über Altona	13.262.580	19.384.160	19.303.660	21.214.500
Land & Fluß	180.000.030	177.000.000	182.631.150	115.741.800
Total	276.424.500	276.392.060	296.376.650	215.579.970

Quelle: Eigene tabellarische Zusammenstellung. Vgl. Handelsstatistisches Bureau (Hg.): Tabellarische Übersichten des Hamburgischen Handels. Jahrgänge 1845–1848. Hamburg 1849. S. 12–13.

Als jedoch die Februar-Revolution im Jahre 1848 in Paris begann und kurze Zeit später auch Deutschland erfasste, traf die darauf folgende Krise auf den europäischen Anleihe- und Aktienmärkten vor allen Dingen die deutschen Absatzmärkte für die über Hamburg gehandelten Güter.¹¹⁶ Auch in England wurde diese Entwicklung mit Sorge verfolgt, da der Deutsche Bund der wichtigste Absatzmarkt für britische Waren in Europa war. Die Londoner Zeitung *The Times* fasste den Rückgang des britisch-deutschen Handelsverkehrs in einem ihrer Artikel am 28. März 1848 wie folgt zusammen:

¹¹⁶ So sank beispielsweise der Aktienkurs der Berlin-Hamburger-Eisenbahn AG vom Januar 1847 bis zum April 1848 von 100,25 Bco. auf 51 Bco. Vgl. Soetbeer 1855. S. 82–83.

„Das Exportgeschäft nach dem Continent, namentlich nach Deutschland, bleibt in der vollkommensten Stockung. Manche Besitzer von Waaren halten ihr Eigenthum zurück und bieten nichts aus, allein für das, was positiv zum Verkauf gebracht wird, muss man sich meistens niedrigeren Preisen unterwerfen. Geld ist für bestes Papier ohne Schwierigkeit zu finden.“¹¹⁷

So wird deutlich, dass vor allem im Jahre 1848 die Exporte über Land oder Elbe im Vergleich zum Vorjahr um weit mehr als 40 Prozent einbrachen, was zur Folge hatte, dass die Hamburger Kaufleute ca. 28 Prozent weniger Waren aus den überseeischen Gebieten importieren. Gleichzeitig erhöhte sich auch der Wert der eingelagerten Waren, da allein die Differenz zwischen Im- und Export sich im Jahre 1848 im Vergleich zum Vorjahr von 5.364.120 Bco. auf 29.561.980 Bco. fast versechsfachte.

Während Preußen und die anderen deutschen Staaten schnell auf die drohende Gefahr einer Kreditklemme reagierten und die Papiergeldmenge innerhalb des Zollvereins von 30 auf 53 Millionen Taler erhöhten, verweigerte die Hamburger Bank die von der Commerzdeputation geforderte Ausgabe von Banknoten bzw. einer Vergabe von Kreditgarantien für die heimischen Handelshäuser. Um dennoch die Diskontierung von Handelswechseln bzw. die Vergabe von sogenannten Diskontkrediten aufrechtzuerhalten, wurde die staatliche Disconto-Kasse mit einem vorläufigen Kapital von 920.000 Bco. eingerichtet. Bis zu ihrer Auflösung am 28. März 1848 nahm sie Handelswechsel mit einem vergleichsweise geringen Gesamtwert von 1.516.567 Bco. an, was darauf schließen lässt, dass sie zumindest von den größeren Handelshäusern nur zum geringen Teil in Anspruch genommen wurde und daher eher eine psychologische Wirkung auf den Hamburger Finanzmarkt ausübte.¹¹⁸ Generell konnte die Hansestadt während der deutschen Finanzkrise davon profitieren, dass sich deren Auswirkungen in erster Linie auf die Aktien- und Kapitalmärkte in Frankfurt am Main und Berlin bzw. auf die dort gelisteten Eisenbahngesellschaften und Bankhäuser bezogen. Die meist inhabergeführten Hamburger Handelshäuser finanzierten sich dagegen meist entweder aus dem Vermögen der Gesellschafterfamilien oder sie erhielten entsprechende Kredite von anderen ebenfalls auf den Handels- oder Schifffahrtsverkehr spezialisierten Unternehmen. Zu-

¹¹⁷ Vgl. Börsenhalle vom 31.03.1848 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek). Der Originalartikel wurde am 28.03.1848 in der Londoner Zeitung „The Times“ veröffentlicht und dann von der Hamburger „Börsenhalle“ in ihrer Ausgabe vom 31.03.1848 in einer deutschen Übersetzung abgedruckt.

¹¹⁸ Vgl. Börsenhalle vom 01.01.1849 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek). Vgl. auch: Boch, Rudolf: Staat und Wirtschaft im 19. Jahrhundert. Enzyklopädie Deutscher Geschichte. Hrsg. v. Lothar Gall. Bd. 70. München 2004. S. 31

dem beteiligten sich die großen Merchant Banker der Stadt, wie u.a. Heinrich Johann Merck oder der zum diesen Zeitpunkt bereits verstorbene Salomon Heine, traditionell weit weniger an Investitionsprojekten wie dem Eisenbahnbau oder der Schwerindustrie wie beispielsweise die durch diese Krise in die Insolvenz getriebenen Banken Haber & Co. sowie die in Köln ansässige A. Schaffhausen & Co.¹¹⁹ Die Abgrenzung des Hamburger Finanzplatzes von den Kapitalzentren des Deutschen Bundes in Frankfurt am Main und Berlin zugunsten einer engen Bindung an London wirkte somit in dieser Situation stabilisierend auf die Hamburger Wirtschaft. Dennoch war auch in der Hansestadt der im Grunde von 1815 bis 1847 währende ökonomische Konjunkturaufschwung spätestens zum Ende des Jahres 1847 vorerst beendet, da ab dem Frühjahr 1848 die Auswirkungen der Wirtschaftskrise mit denen der Deutschen Revolution in kumulierter Form auf die deutschen Ökonomien einwirkten.¹²⁰

¹¹⁹ Vgl. Tilly 1990, S. 33.

¹²⁰ Vgl. Hahn 2011, S. 29.

3. Die Entwicklung des Handels- und Finanzplatzes Hamburg während der Deutschen Revolution

3.1 Die gesellschaftlichen Strukturen der Hamburger Bürgerrepublik

„Wir scheiden aus einem Jahre der ungewöhnlichsten Aufregung im Geschäftsleben – hochfliegende Speculation zum Anfange, Entmuthigung und Bestürzung zum Schlusse-, ohne jedoch leider, wie es scheint, mit diesem Abschnitte dem Ende derselben ganz nahe zu sein. Eine ängstliche Spannung herrscht im bestehenden Augenblicke noch vor, und sinnt auf Mittel neuen Gefahren gewappnet entgegen zu gehen. Zum Glücke dürfen wir uns enthalten, in den, obschon im höchsten Grade schmerzlichen und zahlreichen Zerrüttungen, einen allgemein krankhaften Zustand der Handelswelt zu erblicken; es waren und blieben, alles wohl erwägt, zeitliche und örtliche Uebel, die einestheils in sich selbst ersterben, zum anderen durch die alles heilende Zeit der Vergessenheit übergeben werden.“¹²¹

Diese ernüchternde Bilanz des Handels- und Geschäftsjahres von 1847 erschien am 1. Januar 1848 in der „Börsenhalle“, der damals wichtigsten Wirtschaftszeitung in Hamburg. Die Commerzdeputation als Verfasser dieses Artikels beschreibt darin die unter den Hamburger Kaufleuten herrschende Verunsicherung jener Tage hinsichtlich der weiteren ökonomischen Entwicklung der Stadt, ohne jedoch auf die Risiken der europäischen Revolutionsbestrebungen einzugehen, die nur zwei Monate später die Grundfesten des Monarchismus’ erschüttern sollten. Dieser Umstand lässt darauf schließen, dass selbst die Hamburger Kaufleute, die durch ihre engen Handelskontakte ins Ausland oftmals über die politische Entwicklung ihrer wichtigsten Partnerländer informiert waren, von den kommenden Ereignissen überrascht wurden. Gewiss hatte die Hansestadt im Falle eines nachhaltigen militärischen Konfliktes zwischen der demokratischen Reformbewegung und den reaktionären Kräften weniger Repressalien zu erwarten gehabt als die großen Residenzstädte der deutschen Fürsten wie beispielsweise Berlin, Dresden, München oder auch Hannover, da sie einerseits, neben Lübeck, Bremen und Frankfurt am Main, zu den einzigen republikanischen Staaten innerhalb des Deut-

¹²¹ Vgl. Börsenhalle vom 01.01.1848 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek).

schen Bundes gehörte und andererseits von allen deutschen Fürstenhäusern hinsichtlich ihrer staatsrechtlichen Souveränität anerkannt wurde. Dennoch entsprach die bürgerliche Republik in Hamburg zur Mitte des 19. Jahrhunderts, trotz ihrer ausgeprägten liberalen Grundsätze auf wirtschaftlichem Gebiet, keineswegs dem heutigen Verständnis eines modernen demokratischen Staates. So besaßen von der im Jahre 1848 innerhalb des Stadtgebietes¹²² lebenden Gesamtbevölkerung von etwas mehr als 150.000 Einwohnern nur etwa 3.000 bis 4.000 Personen überhaupt die politische Legimitation, an den Entscheidungsprozessen der Hamburger Regierungsgremien mitzuwirken. Ermöglicht wurde diese Privilegierung einer kleinen zahlenmäßigen Minderheit gegenüber dem Gros der Bevölkerung durch die in der Hamburger Verfassung verankerte Koppelung politischer Rechte an den Erhalt des Bürgerrechts.¹²³

Dass sich die Hamburger Gesellschaftsstruktur zu jener Zeit im Grunde auch in anderen sozialen Bereichen in ein Zweiklassensystem untergliedern ließ, wird bei der Betrachtung der prozentualen Einkommensverteilung in der Elbmetropole zur Mitte des 19. Jahrhunderts deutlich. Die Historikerin Antje Kraus kommt dabei zu dem Schluss, dass im Jahre 1847/48 ca. zwei Drittel der innerhalb des Stadtgebietes lebenden Erwerbstätigen ein Jahreseinkommen erwirtschafteten, das unterhalb des zur Brandsteuerpflicht herangezogenen Mindesteinkommens von jährlich 500 Bco. lag.¹²⁴ Mit anderen Worten wurde die gesamte Steuerlast der Privatpersonen gerade einmal von einem Drittel der einkommensbeziehenden Bevölkerung aufgebracht, von dem jedoch wiederum etwas weniger als die Hälfte der niedrigsten Steuerklasse angehörte.¹²⁵ An dieser prozentualen Einkommensverteilung in Hamburg änderte sich trotz des ökonomischen Aufschwunges während der Gründerzeit nur wenig. Dies zeigen zumindest die Daten der im Jahre 1864 vom Senat einberufenden Hamburger Zoll- und Accise-Kommission zur Ermittlung der Zugehörigkeit von Erwerbstätigen hinsichtlich verschiedener steuerrelevanter Einkommensklassen innerhalb des Hamburger Stadtgebietes.

¹²² Das Stadtgebiet bezieht sich auf die Innenstadt sowie die beiden Vorstädte St. Georg und St. Pauli.

¹²³ Brietzke, Dirk: Stadtbürgerliche Identität im Wandel. Zum Selbstverständnis des Bürgers in Hamburg (1800–1860). In: Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte 98 (2012). S. 12.

¹²⁴ Der Hamburger Staatshaushalt wurde in der Regel zu über 50 Prozent durch die Erhebung von Steuern und Gebühren aus Handels- und Verkehrsbewegung (u.a. Stempelgebühren, Zoll, Accise) sowie auf den Besitz von Immobilien und Landbesitz (Grundsteuer) finanziert. Eine Einkommensteuer wurde erst mit der Ratifizierung der Bürgerschaft vom 9. Oktober 1865 wirksam bzw. zum 1. Januar 1866 eingeführt. Vgl. Entwurf zum Staats-Budget für das Jahr 1860 nebst Bericht der Budget-Commission. Hamburg 1859. S. 1. Vgl. auch: Verhandlungen zwischen Senat und Bürgerschaft im Jahre 1865. Hamburg 1866. S. 529.

¹²⁵ Vgl. Kraus 1965. S. 74.

Tabelle 5

Einkommensverteilung in Altona, St. Pauli sowie dem gesamten Hamburger Staatsgebiet

	Altona (1862)		St. Pauli (1863)		HH-Stadtgebiet (1863)	
Einkommensklassen (Bco.)	Personen	Einkommen (Bco.)	Personen	Einkommen (Bco.)	Personen	Einkommen (Bco.)
>4500	184	1.833.000	53	422.000	2.223	26.000.000
3000 bis 4500	95	363.000	108	389.000	1.878	7.000.000
1500 bis 3000	642	1.380.000	477	1.145.000	5.093	12.500.000
1000 bis 1500	550	663.000	686	853.000	6.834	8.100.000
500 bis 1000	2.403	1.671.000	1.350	676.000	13.412	6.700.000
<500	5.821	2.328.000	2.872	1.436.000	28.514	14.200.000
Summe	9.695	8.238.000	5.546	4.921.000	57.954	74.500.000

Quelle: Eigene tabellarische Zusammenstellung. Vgl. Verhandlungen zwischen Senat und Bürgerschaft im Jahre 1864. Hamburg 1865. Siehe Anlagen zum Protokoll der Commission wegen Zoll und Accise. S. CXXIII.¹²⁶

Bei der Betrachtung der Einkommensverteilung innerhalb des Hamburger Stadtgebietes im Jahre 1863 wird ersichtlich, dass die reichsten 3,8 Prozent der Stadtbevölkerung ca. 34 Prozent des ermittelten Jahreseinkommens aller registrierten Erwerbstätigen in Hamburg erwirtschafteten. Zwar sank der prozentuale Anteil aller Erwerbstätigen, die weniger als 500 Bco. pro Jahr verdienten, im Vergleichszeitraum zwischen 1848 und 1863 von 66 auf unter 50 Prozent. Dennoch basiert dieser nominale Einkommenszuwachs wohl in erster Linie auf inflationären Faktoren anstatt auf einer Steigerung der realen Kaufkraft. Im Vergleich zu den ebenfalls in dieser Tabelle aufgeführten gesellschaftlichen Einkommensverhältnissen in Altona waren die Hamburger Bedingungen hinsichtlich der Einkommensverteilung kein Sonderfall, sondern zumindest innerhalb der drei großen Hansestädte die Regel. Zudem ist anzunehmen, dass bei einer geschätzten Hamburger Stadtbevölkerung von knapp 200.000 Einwohnern im Jahre 1860¹²⁷ die reale Zahl der Erwerbstätigen weit größer gewesen sein muss als die in dieser Statistik

¹²⁶ Die genutzten Daten in dieser Tabelle beziehen sich nur auf die Einkommen von tatsächlich auf dem Altonaer Stadtgebiet bzw. Hamburger Staatsgebiet wohnenden Lohn- und Erwerbstätigen. Die Einkommen von Berufspendlern und den Arbeitnehmern des informellen Wirtschaftssektors werden demnach nicht berücksichtigt.

¹²⁷ Kopitzsch, Franklin / Tilgner, Daniel (Hg.): Hamburg Lexikon. Hamburg 2005. Art. >Bevölkerungsentwicklung<. S. 88.

ausgewiesenen 57.954 Personen, was in erster Linie für die Existenz eines größeren informellen Wirtschaftssektors in der Elbmetropole sprechen würde. Diese beiden gesellschaftskritischen Faktoren in Hamburg, sprich einerseits die Ausgrenzung der Bevölkerungsmehrheit von politischen Entscheidungsprozessen, sowie andererseits der hohe Grad an relativer Armut innerhalb der Gesellschaft, setzten den Rat und die Bürgerschaft seitens der auch in Hamburg vertretenen Demokratiebewegung zunehmend unter Druck, die Verfassung zu reformieren. Kernpunkte dieser Forderungen waren u. a. die Festlegung von allgemeingültigen Grundrechten für das deutsche Volk, die Durchsetzung völliger Rechtsgleichheit unter den deutschen Staatsbürgern, die Bildung einer frei gewählten demokratischen Volksvertretung, unabhängige Gerichte sowie der freie Zugang zur schulischen Lehre.¹²⁸ Dabei wurde der verfassungspolitische Diskurs in der Hansestadt seitens der demokratischen Reformbewegung nicht allein von Repräsentanten der unteren Arbeiterschichten vorangetrieben, sondern auch durch Mitglieder der Bürgerschaft und der Commerzdeputation.

Auf den ersten Blick ist es kaum ersichtlich, warum gerade ein Großteil der Hamburger Kaufmannschaft eine grundlegende Reform der traditionellen Verfassung herbeiführen wollte. Schließlich hatten die, durch die Verfassung von 1712 regulierten, staatlichen Institutionen die Hansestadt seit fast 140 Jahren letztlich erfolgreich durch alle vorausgegangenen Krisen geführt und mit der von ihnen verfolgten Wirtschaftspolitik das ökonomische Wachstum der Stadt erst möglich gemacht. Das ineffektive Krisenmanagement des Rates mitsamt der ihm unterstehenden behördlichen Verwaltung während des Hamburger Brandes von 1842 hatte aber gezeigt, dass die bestehenden staatlichen Strukturen in der Hansestadt nicht mehr den gesellschaftlichen Anforderungen einer stark anwachsenden Metropole entsprachen. Vor allem die Patriotische Gesellschaft, die seit ihrer Gründung im Jahre 1765 ein Hort der hamburgischen Aufklärungsbewegung war, intensivierte bereits seit Beginn der 1840er-Jahre ihre Bemühungen, eine grundlegende Verfassungsreform hinsichtlich der weiteren Liberalisierung gesellschaftlicher Strukturen sowie der Schaffung einer modernen und effizienten öffentlichen Verwaltung durchzusetzen. Den Kern ihrer Forderungen bildete dabei die vollständige Separation der Einfluss- und Kompetenzbereiche von Justiz, Kirche sowie staatlichen Institutionen voneinander.¹²⁹ Die Patriotische Gesellschaft erhielt in

¹²⁸ Schubert, Werner (Hg.): Berichte über die Verhandlungen der konstituierenden Versammlung in Hamburg (1848–1850) und Verfassung des Freistaates Hamburg nebst den dazugehörenden organischen Gesetzen. Bd. 1. Liechtenstein 1992. S. VIII.

¹²⁹ Klindworth, Wilhelm: Die Hamburgische Verfassungsfrage in der Reform-Deputation vom 13. März 1848. In: Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte 33 (1933). S. 8–11 u. S. 55.

dieser Hinsicht zunehmend Unterstützung von einigen der moderateren Ratsherren wie u. a. Heinrich Geffcken oder auch Gustav Heinrich Kirchenpauer, die die Notwendigkeit einer Verfassungsreform hinsichtlich des durch die Industrialisierung eingeleiteten gesellschaftlichen wie ökonomischen Wandels erkannten.¹³⁰

Eine dem entgegengesetzte Position wurde diesbezüglich von der Mehrheit des Rates sowie von den Verfechtern der Beibehaltung der in Hamburg traditionell bestehenden politischen Hegemonialstellung des Bürgertums gegenüber der restlichen Bevölkerung vertreten, welche insbesondere durch das bisherige politische System manifestiert wurde. Die seit dem Jahre 1712 existierende Struktur der hamburgischen Regierungsinstitutionen bestand einerseits aus dem Rat, der sich wiederum aus 24 Ratsherren und vier alternierend amtierenden Bürgermeistern zusammensetzte, sowie andererseits aus der Erbgesessenen Bürgerschaft, deren Mitglieder sich innerhalb der fünf verschiedenen Kirchspiele zusammenfanden. Während dem Rat sowohl die Leitung der Justizbehörde als auch das alleinige Initiativrecht bei Gesetzesvorschlägen zustand, besaß die Erbgesessenen Bürgerschaft die Möglichkeit, die Ratifikation der vom Rat vorgelegten Gesetzesentwürfe zu blockieren bzw. weitere Nachbesserungen diesbezüglich zu verlangen. Als weitere Instanz waren zudem die bürgerlichen Kollegien der 60-er, der 180-er sowie der Oberalten dafür zuständig, im Falle eines Konfliktes zwischen Rat und Bürgerschaft zu vermitteln bzw. die Umsetzung der von beiden Institutionen ratifizierten Gesetzesvorlagen zu überprüfen, um gegebenenfalls Einspruch dagegen einzulegen. Diese Gremien konnten jedoch schon deshalb keine objektive Vermittlerrolle einnehmen, weil deren auf Lebenszeit gewählte Mitglieder gleichzeitig auch als Abgeordnete in der Erbgesessenen Bürgerschaft tätig waren.¹³¹ Die wesentlichen Nachteile dieses Systems waren somit neben der Kompetenzfülle des Rates gegenüber der Erbgesessenen Bürgerschaft vor allem die Konzentration der politischen Macht innerhalb des Hamburger Staates auf eine bürgerliche Minderheit.¹³² Des Weiteren wurde, in Folge der angewandten Praxis, sämtliche Mitglieder des Rates sowie der bürgerlichen Kollegien auf Lebenszeit zu wählen, dem politischen System die Fähigkeit entzogen, sich durch Ablösung bzw. Neuwahl seiner Abgeordneten von innen heraus selbständig

¹³⁰ Reincke, Heinrich: Die Kämpfe um die hamburgische Verfassung 1848–1860. In: Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte. Bd. 25. Hamburg 1923. S. 152.

¹³¹ Vgl. Schubert 1992. S. VIII.

¹³² Da für die Verleihung des Bürgerrechtes in Hamburg u. a. auch die religiöse Zugehörigkeit zur evangelisch-lutherischen Kirche vorausgesetzt wurde, waren beispielsweise sämtliche Anhänger der jüdischen Konfession bis zur Verfassungsreform von 1866 von der Mitgliedschaft in einer der gesetzgebenden Institutionen ausgeschlossen. Vgl. Zimmermann, Mosche: Hamburgischer Patriotismus und deutscher Nationalismus. Die Emanzipation der Juden in Hamburg 1830–1865. Hamburg 1979. S. 88.

zu reformieren. Dieser nachteilige Effekt wurde umso prekärer, je schneller sich der gesellschaftspolitische wie ökonomischen Wandel im Zuge der Industrialisierung vollzog. In diesem Zusammenhang hatte die Hansestadt bereits Ende der 1840er-Jahre eine wirtschaftspolitische Größendimension erreicht, bei der bedeutende verwaltungstechnische oder organisatorische Fragen nur noch von spezialisierten Akademikern, wie Juristen, Ingenieuren oder Volkswirten, gelöst werden konnten. Gerade den alteingesessenen Mitgliedern der verschiedenen politischen Institutionen, die ihre Jugendjahre noch im 18. Jahrhundert verbracht hatten, fehlte es daher oftmals an der nötigen Sachkompetenz, moderne Sachverhalte entsprechend neuer Entwicklungstendenzen richtig analysieren und umsetzen zu können.

Ein weiterer Grund für das partikuläre politische Entgegenkommen seitens der bürgerlichen Klasse gegenüber der demokratischen Reformbewegung ergibt sich aus den zur dieser Zeit bestehenden außenpolitischen Gefahren für die Beibehaltung der staatlichen Souveränität Hamburgs. Insbesondere die Kaufmannschaft befürchtete ab dem Jahre 1848, dass die Hansestadt im Falle der Ratifizierung einer gesamtdeutschen demokratischen Verfassung evtl. zum Beitritt in den unter preußischer Hegemonie stehenden Deutschen Zollverein gezwungen werden könnte. Die Commerzdeputation stellte daher die Forderung an den Rat, dass die Kaufmannschaft in angemessener Form bei den Beratungen über die zukünftige Gestaltung der deutschen Verfassung repräsentiert sein müsse, um dort die wirtschaftsliberalen Interessen Hamburgs zu vertreten. Der Rat folgte dieser Empfehlung und schickte daraufhin den Hamburger Historiker und späteren Consulent der Commerzdeputation Adolf Soetbeer zu den parlamentarischen Vorverhandlungen nach Frankfurt am Main, durch die wenig später die Einberufung einer gesetzgebenden Bundesversammlung verabschiedet wurde.¹³³ In die Bundesversammlung selbst wurden von Hamburger Seite am 20. April 1848 die Kaufleute Edgar Daniel Roß und Ernst Merck sowie der Jurist Johann Gustav Heckscher gewählt, die in erster Linie die ökonomischen Interessen der Elbmetropole in Frankfurt vertreten sollten, da der Senat befürchtete, durch die Wirren der Revolution womöglich in einen gesamtdeutschen Wirtschaftsraum hineingedrängt zu werden und somit womöglich den handelspolitischen Status als international tätiger Freihafen zu verlieren.¹³⁴

Trotz der teilweise vorhandenen Sympathien innerhalb des hamburgischen Bürgertums für die nationale Einheitsbewegung in Deutschland war der überwiegende Teil der bürgerlichen Kaufmannschaft unter keinen Umständen bereit, das Freihafengebiet

¹³³ Vgl. Zimmermann 1979, S. 161–162.

¹³⁴ Vgl. Baasch 1915, S. 128–129.

zugunsten eines einheitlichen deutschen Binnenmarktes aufzugeben. Im Sinne dieser hamburgischen Partikularinteressen gegenüber den Zielen der deutschen Nationalbewegung drohte der Hamburger Kaufmann Carl Meister sogar in einer von ihm veröffentlichten Petition an, dass er im Falle eines erzwungenen Beitritts der Hansestadt in den Zollverein sein Handelsgeschäft unmittelbar in das Vereinigte Königreich auslagern würde. Er begründete diesen Schritt mit seiner wirtschaftsliberalen Überzeugung, indem er schrieb: „Den Körper kann man fassen und zerstören, der Geist aber ist unsterblich und lebt fort, sei es in diesen, sei es in anderen Räumen.“¹³⁵ Der „Körper“ beschreibt in diesem Text die urbane Struktur Hamburgs mit ihren Gebäuden, Straßen und Hafenanlagen, während der „Geist“ sich dementsprechend nicht nur auf den freien Handel bezieht, sondern auch auf die Freiheit an sich als menschliches Gut. Zur großen Erleichterung der Hamburger Handelshäuser konnte der Rat jedoch die Frankfurter Nationalversammlung bereits am 21. November 1848 dahingehend beeinflussen, dass die Entscheidungsgewalt hinsichtlich der Beibehaltung von Freihafengebieten auch weiterhin einzig bei den Bundesstaaten lag.¹³⁶ Trotz ihres politischen Erfolges, stand die Hamburger Regierung im jenen Jahre im Zuge der Deutschen Revolution sowie der zunehmenden Eskalation des Schleswig-Holsteinischen Konfliktes weiterhin vor den beiden essentiellen Herausforderungen, einerseits die politische Legitimation Hamburgs als souveränes Mitglied des Deutschen Bundes speziell im Hinblick einer möglichen dänischen Militärintervention zu bewahren und andererseits den innenpolitischen Reformkurs in möglichst friedlichem Maße zu gestalten, sodass die zukünftige Entwicklung der heimischen Wirtschaft nicht beeinträchtigt werden würde.

3.2 Die Risiken der Schleswig-Holsteinischen Erhebung für Hamburg

Seit der Gründung des Deutschen Bundes belastete die Frage um die politische Zugehörigkeit des Herzogtums Schleswig das Verhältnis zwischen Dänemark und Preußen. Denn im Gegensatz zum Herzogtum Holstein, dass zwar unter dänischer Herrschaft stand, aber zum Deutschen Bund gehörte, war die mehrheitlich prodeutsche Bevölkerung des dänischen Lehensgebiet Schleswig nicht in der Frankfurter Nationalversammlung vertreten und unterstand somit ausschließlich dem dänischen Königshaus. Dieser schwelende Streit eskalierte schließlich im März des Jahres 1848, als im Zuge

¹³⁵ Meister 1848. S. 27.

¹³⁶ Wohlwill, Adolf: Die Hamburgischen Bürgermeister, Kirchenpauer – Petersen – Versmann. Hamburg 1903. S. 34–36 u. S. 50.

der Februarrevolution in Paris sich auch in den beiden Herzogtümern wie auch in Dänemark selbst nationalrevolutionäre Kräfte gegen das dänische Königshaus auflehnten. Obwohl beide Bewegungen zwar grundsätzlich die gleichen demokratischen Ideen teilten, so waren jedoch ihre territorialen Ziele dahingehend gegensätzlich, dass die dänische Nationalbewegung eine vollkommene Eingliederung Schleswigs in das Dänische Königshaus forderten, während die revolutionären prodeutschen Kräfte u.a. die Aufnahme Schleswigs in den Deutschen Bund durchsetzen wollten. Als dann am 22. März in Kopenhagen eine neue dänische Regierung ernannt wurde, wurde dies in beiden Herzogtümern fälschlicherweise als ein Putsch gegen das dänische Königshaus ausgelegt, woraufhin es zwei Tage später in Kiel zu der Bildung einer entsprechenden provisorischen Gegenregierung kam.¹³⁷ In Kopenhagen wurde diese Maßnahme als illegitimer Akt der Sezession gewertet, sodass die dänische Armee bereits am 9. April militärisch gegen die schleswig-holsteinischen Truppen vorging, woraufhin sich der Deutsche Bund genötigt sah, zugunsten der beiden Herzogtümer Partei zu ergreifen. Obwohl die unter preußischer Führung stehende Armee des Deutschen Bundes, in dessen Reserveeinheiten u. a. auch Soldaten des Hamburger Bürgermilitärs vertreten waren, bis zum April des Jahres 1849 wesentliche Kriegserfolge gegen das dänische Heer erzielen konnten, war der preußische König insbesondere aufgrund der durch Russland sowie England angedrohten militärischen Intervention gezwungen, gegen den Willen der Frankfurter Nationalversammlung am 10. Juli 1849 ein Waffenstillstandsabkommen mit Dänemark zu schließen.¹³⁸ Obwohl durch das Ausscheiden der bundesdeutschen Streitkräfte die militärische Lage der beiden Herzogtümer praktisch aussichtslos wurde, gingen die Kampfhandlungen bis zur endgültigen Auflösung der schleswig-holsteinischen Armee im Frühjahr 1851 unvermindert weiter. Mit dem Londoner Protokoll vom 8. Mai 1852 wurden zumindest vorläufig die alten Verhältnisse der Vorkriegszeit zugunsten Dänemarks wiederhergestellt. Schleswig sowie die weiterhin zum Deutschen Bund gehörenden Herzogtümer Holstein und Lauenburg wurden weiterhin von Dänemark regiert und standen somit auch unter dänischer Zollhoheit.¹³⁹

Obwohl das eigentliche Kriegsgeschehen dieses Konfliktes zu keinen physischen Schäden innerhalb des Hamburger Staatsterritoriums geführt hatte, gefährdete diese Entwicklung die Souveränitätsrechte sowie den Handelsverkehr der Freien und

¹³⁷ Stolz, Gerd: Die Schleswig-Holsteinische Erhebung. Die nationale Auseinandersetzung in und um Schleswig-Holstein von 1848/51. Husum 1996. S. 44–47.

¹³⁸ Vgl. Nipperdey 1983. S. 625.

¹³⁹ Vgl. Stolz 1996. S. 174.

Hansestadt Hamburg dennoch in erheblichem Maße. Die Commerzdeputation beschreibt in diesem Zuge die Situation in der Hansestadt am 30. März 1848, also noch vor Beginn der Kampfhandlungen, wie folgt:

„Die bedenklichen Ereignisse, welche sich in unserer unmittelbaren Nähe, in Schleswig-Holstein, vorbereiten, haben die Geschäfte beinahe völlig in den Hintergrund gedrängt. Wir sind zu einer lästigen Unthätigkeit genöthigt. Der Handel, zumal mit dem Norden und der Ostsee, wird durch die kriegesischen Aspecte gestört, gegen welche bei den Assecuranz-Compagnien nicht leicht mehr Sicherheit zu erlangen ist. Wir haben nur zu hoffen, dass die allgemein freiere Bewegung, welcher der Kampf gilt, uns bald Entschädigung für die aus der ungewöhnlichen Geschäftslosigkeit für uns hervorgehenden Opfer bringe. Uebrigens hat unserer Platz den Vortheil, dadurch, dass er seit der grossen finanziellen Krisis in Europa zu weiser Mässigung in seinen Unternehmungen sich veranlasst sah, von den jetztigen Ereignissen weniger empfindlich berührt zu werden., als es bei einer vollen Ausdehnung seiner Thätigkeit der Fall gewesen wäre.“¹⁴⁰

In dieser betont negativen Darstellung der wirtschaftlichen Lage Hamburgs kommt vor allem die Furcht vor einem hinsichtlich seiner Länge und militärischen Ausprägung ungewissen Konflikt zum Ausdruck, der wie zu Zeiten der französischen Besetzung der Hansestadt deren wirtschaftliche Stellung nachhaltig gefährden könnte. Gerade die noch lebhaft präsenten Erinnerungen an die verheerenden Auswirkungen der französischen Kontinentalsperre erzeugten diesbezüglich in der Hansestadt eine tiefgreifende Unsicherheit, als Gerüchte publik wurden, dass die dänische Marine nicht nur alle ihrer habhaft gewordenen deutschen Schiffe nach Kriegsgütern durchsuchen würde, sondern auch eine Seeblockade aller preußischen Ostseehäfen sowie der deutschen Nordseeküste einschließlich der Elbe plane.¹⁴¹ Auf Drängen der Hamburger Handelshäuser sowie des Kaufmanns und späteren Vorsitzenden der Commerzdeputation, Edgar Daniel Ross, gründete der Rat daraufhin eine

¹⁴⁰ Vgl. Börsenhalle vom 31.03.1848 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek).

¹⁴¹ „Dänemark. – Embargo und Aufbringung deutscher Schiffe (Schlagzeile). Die in u. gestrigen Blatte nach einem Briefe des Hrn. E. J. Hvidt gemeldete Anhaltung preussischer Schiffe dänischerseits erstreckt sich nach einem heute hier eingegangenen Schreiben, der Herren A. v. Deurs & Co. in Helsinggöer vom 19. April, Abends 10 Uhr, bereits auf alle deutschen Schiffe [...] Zudem ist auch der Schleswig-Holsteinische Kanal gesperrt.“ Vgl. Börsenhalle vom 22.04.1848 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek).

Marinekommission unter dem Vorsitz des Ratsherren Kirchenpauer mit der Vorgabe, in der Frankfurter Nationalversammlung für die Schaffung einer deutschen Kriegsmarine zum Schutz der deutschen Küste und Flussmündungen zu werben.¹⁴² Hierbei zeigt sich erneut der vorhandene politische Partikularismus innerhalb des Hamburger Bürgertums, da im Zuge dieser Krise gerade die Kaufleute, die sich mehrheitlich für die Bewahrung der ökonomischen wie politischen Souveränität der Hansestadt innerhalb des Deutschen Bundes aussprachen, nun zur Sicherung ihrer wirtschaftlichen Grundlage die Schaffung einer gesamtdeutschen Marine forderten. Obgleich einige Zeitungen in Kopenhagen bereits im März des Jahres 1848 schrieben, „[d]ass sich Hamburg bereits durch die Bildung von Freischärlergruppen zum Feind Dänemarks gemacht hat“¹⁴³, und es zudem während des Kriegsverlaufes auch zu sporadischen, dennoch den Handelsverkehr behindernden Blockaden des Elbstroms durch die dänische Marine kam,¹⁴⁴ so war die Befürchtung einiger Hamburger hinsichtlich einer möglichen dänischen Belagerung der Hansestadt jedoch in vielerlei Hinsicht unbegründet. Einerseits verfügten die bundesdeutschen Armeen zusammengenommen über eine weit größere Landstreitmacht als Dänemark und andererseits hatte die dänische Regierung im Grunde kein Interesse, etwaige Gebiete südlich der beiden Herzogtümer Holstein und Lauenburg einzunehmen, da man auf den Zwischenhandel mit dem Deutschen Bund angewiesen war.

Wesentlich bedrohlicher für die nationale Sicherheit der Elbmetropole war jedoch die Forderung einiger Gruppierungen, zum Schutze des Stadtgebietes vor einer eventuellen dänischen Aggression, entsprechende Waffen an die Bevölkerung auszuhändigen. Der Rat lehnte die damit angedeutete Volksbewaffnung entschieden ab, da er einerseits gegenüber Dänemark nicht den Eindruck vermitteln wollte, dass die Hansestadt an einer Ausweitung dieses Krieges interessiert sei, und andererseits die Hamburger Regierung damit ihr Gewaltmonopol verloren hätte, was die ohnehin schon angespannte Sicherheitslage der Stadt aufgrund des Verfassungstreites weiter verschärft hätte. Als sich dann aber, trotz aller militärischen Erfolge der Bundesarmee,

¹⁴² Vgl. Wohlwill 1984. S. 51.

¹⁴³ Vgl. Börsenhalle vom 28.04.1848 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek).

¹⁴⁴ „Nicht unterbleiben konnte es, dass die politischen Vorgänge des verflossenen Jahres, welche so störend auf fast alle kaufmännische Unternehmungen einwirkten, auch besonders schwer auf unsern Schiffsverkehr lasteten. Wenn daher schon bald nach Eröffnung der Schifffahrt im März-Monat derselbe als gelähmt bezeichnet werden muss, so ward er dieses zunehmend mehr durch die sich in unserer unmittelbaren Nähe entwickelnden Kriegseignisse, bis die abseits Dänemarks Ende April gegen die deutsche Schifffahrt ergriffenen feindseligen Maassregeln und die Blockade der Elbe (letztere freilich nur 8 Tage im Mai und vom 15. August bis Anfang September) die Fahrt für Schiffe unter deutscher Flagge, sowohl ausgehend als einkommend, gänzlich unterbrach.“ Vgl. auch: Laeisz, Ferdinand: Aus den Erinnerungen eines alten Hamburgers. Hamburg 1974 (1891). S. 44.

die preußischen Truppenverbände wegen der von Russland sowie dem Vereinigten Königreich ausgesprochenen möglichen Militärintervention zugunsten Dänemarks von den Kriegsschauplätzen zurückzogen und teilweise eine Einquartierung in Hamburg erzwangen, wurde das in der Hansestadt von der Mehrheit der Bevölkerung als unrechtmäßige Besatzung der Stadt aufgefasst. Unverzüglich wurde daraufhin der Rat aufgefordert, das Hamburger Bürgermilitär auf die durch die Frankfurter Nationalversammlung ausgearbeitete Deutsche Reichsverfassung zu vereidigen, um die demokratische Bewegung in Hamburg vor auswärtigen Aggressoren zu schützen.¹⁴⁵ Als sich der Rat auch diesem Anliegen verweigerte und ihm daraufhin vorgeworfen wurde, die freiheitlichen Interessen Hamburgs zu verraten, wandte er sich mit einer Proklamation direkt an die Hamburger Bevölkerung, um einerseits die an ihn gerichteten Anschuldigungen zu entkräften und andererseits diesen Konflikt nicht eskalieren zu lassen:

*„Der Senat seinerseits hat über seine Stellung, wie in Bezug auf unsere inneren Verhältnisse, so auch in Bezug auf die Entwicklung der einheitlichen Neugestaltung des Gesamt-Vaterlandes zu keiner Zeit einem Zweifel Raum gelassen. Er hat sich allen auf die bundesstaatliche Einheit unseres Gesamt-Vaterlandes abzielenden Schritten angeschlossen, Er hat die Reichsverfassung anerkannt und publiciert, und sich bei weiteren Schritten zu einer Modification derselben nicht betheiligt. [...] Mitbürger, uns droht nur eine Gefahr, das ist die Zwietracht in unserem Innern. Diese Gefahr zu begegnen, laßt uns jetzt zusammenhalten.“*¹⁴⁶

Auch wenn dem Rat im Zusammenhang mit der Hamburger Verfassungsfrage zu Recht vorgeworfen werden kann, dass dieser zu unflexibel auf die neuen gesellschaftlichen Verhältnisse während der späten 1840er-Jahre reagierte und damit wichtige Reformen blockierte¹⁴⁷, so bewahrte jedoch gerade dessen patriarchalisch wirkende De-eskalationspolitik den Hamburger Staat auch während zukünftiger Krisen mehrmals vor größerer fremder Einflussnahme. Bereits mit den Hamburger Unruhen vom 13. August

¹⁴⁵ Vgl. Ratsverordnung vom 14. und 19.05.1849. In: Verordnungen der Freien Hansestadt Hamburg von 1849 und 1850, nebst Register über den zehnten bis einundzwanzigsten Bd. Bd. 22. Hamburg 1851 (Staatsbibliothek Hamburg).

¹⁴⁶ Ebd. Ratsverordnung vom 19.05.1849. In: Verordnungen der Freien Hansestadt Hamburg von 1849 und 1850, nebst Register über den zehnten bis einundzwanzigsten Bd. Bd. 22. Hamburg 1851 (Staatsbibliothek Hamburg).

¹⁴⁷ Vgl. Reincke 1923. S. 153.

1849, als durch das Stadtgebiet ziehende preußische Truppen von aufgebrachten Einwohnern bedrängt wurden, zeigte sich die essentielle Bedeutung der Ausgleichspolitik des Rates für die zukünftige Entwicklung der Elbmetropole, da Preußen daraufhin zur Absicherung seiner Soldaten weitere Truppenkontingente in die Hansestadt verlegte.¹⁴⁸ Der Rat reagierte auf diese neue Gefahrenlage, indem er noch im selben Monat den Beitritt Hamburgs in die von den drei Königreichen Preußen, Hannover und Sachsen gegründete Erfurter Union erklärte, um einer drohenden militärischen Intervention reaktionärer militärischer Kräfte in der Hansestadt zuvorzukommen.¹⁴⁹ Obwohl die erkonservativen Kreise in der Hansestadt mit der endgültigen Ratifizierung dieses multilateralen Vertrages durch die Erbgessesene Bürgerschaft am 28. August 1849 einen wesentlichen Erfolg gegen die demokratische Reformbewegung erzielen konnten, entsprach die Erfurter Union dennoch nicht den Hamburger Interessen.¹⁵⁰ Insbesondere der damit einhergehende Versuch Preußens, durch dieses Abkommen einen kleindeutschen Bundesstaat unter Ausschluss Österreichs zu errichten, stand im Gegensatz zu der überwiegend antipreußischen Haltung der bürgerlichen Kreise innerhalb Hamburgs. Obwohl letztendlich die Erfurter Union aufgrund des Widerstandes Österreichs sowie der deutschen Einzelstaaten bereits im Jahre 1850 wieder aufgelöst wurde und sie somit nur kurzzeitig die Souveränitätsrechte der Hansestadt beeinträchtigte, bestimmte der durch dieses Bündnis offen zu Tage getretene Konflikt zwischen Österreich und Preußen hinsichtlich der Gestaltung der Deutschen Frage auch zukünftig das politische Geschehen in Deutschland. Paradoxerweise waren es vor allem die kleinen Bundesstaaten sowie die freien Städte, die von dieser Entwicklung am meisten profitieren konnten, da Österreich wie auch Preußen im Kampf um die Hegemonialstellung innerhalb des Deutschen Bundes zunehmend auf die Unterstützung durch etwaige Bündnispartner angewiesen waren, um ihre politischen Ziele u. a. in der Frankfurter Bundesversammlung durchsetzen zu können. Obwohl der preußische Einfluss auf die Hamburger Politik in Folge des Scheiterns der Erfurter Union wieder zurückgedrängt werden konnte, kam es im Zuge der durch den Berliner Frieden vom 10. Juli 1850 festgelegten militärischen

¹⁴⁸ „Die nicht genug zu beklagenden Vorfälle vom 13. d. M. haben die Folge gehabt, daß das bereits hier befindliche Königl. Preußische Militair binnen Kurzem noch vermehrt werden wird. Da diese Maaßregel sich für jetzt nicht abwenden läßt, so wird es nothwendig, die Truppen in der Stadt, den Vorstädten und auf dem Landgebiete bei den einzelnen Bürgern und Einwohnern einzuquartieren.“ Vgl. Ratsverordnung vom 16.08.1849. In: Verordnungen der Freien Hansestadt Hamburg von 1849 und 1850, nebst Register über den zehnten bis einundzwanzigsten Bd. Bd. 22. Hamburg 1851 (Staatsbibliothek Hamburg)

¹⁴⁹ Vgl. Ratsverordnung vom 27.08.1849. In: Verordnungen der Freien Hansestadt Hamburg von 1849 und 1850, nebst Register über den zehnten bis einundzwanzigsten Bd. Bd. 22. Hamburg 1851 (Staatsbibliothek Hamburg).

¹⁵⁰ Vgl. Bürgerbeschluss vom 28.08.1848. In: Hamburger Rath- und Bürgerbeschlüsse vom Jahre 1849. Hamburg 1850 (Staatsbibliothek Hamburg).

Sicherung des Herzogtums Holstein durch österreichische Truppen zu einer erneuten Zuspitzung der Lage in der Hansestadt. Auslöser dieses Konfliktes waren gewaltsame Auseinandersetzungen zwischen österreichischen Soldaten mit Hamburger Bürgern, worauf die Wiener Regierung umgehend mit einer militärischen Besetzung der zu Hamburg gehörenden Vorstadt St. Pauli reagierte.¹⁵¹ Im Gegensatz zu den Vorkommnissen des Jahres 1849, bei denen der Rat versuchte die eigene Bevölkerung weitestgehend zu beschwichtigen, versuchte er nun weitaus aggressiver gegen die aus seiner Sicht illegitime Maßnahme Wiens vorzugehen, indem er am 30. Juli 1851 bei der Bundesversammlung in Frankfurt eine offizielle Beschwerde einreichte, die letztendlich einen vollständigen Rückzug der österreichischen Armee bewirkte.¹⁵²

Obwohl es im Zuge des 1. Schleswig-Holsteinischen Krieges von 1848 bis 1851 weder zu einer Zerstörung des Hamburger Stadtbildes kam, noch ein Verlust der staatlichen Unabhängigkeit der Hansestadt erwirkt wurde, waren dessen Auswirkungen dennoch prägend für die weitere Entwicklung der Elbmetropole. So ergab sich aufgrund dieses Konfliktes gerade für die reaktionären Kräfte in Preußen die Möglichkeit, unter dem Vorwand der militärischen Absicherung deutscher Gebiete vor dem feindlichen Dänemark erhebliche militärische Truppenkontingente in den norddeutschen Raum zu verlegen, was im Falle Hamburgs dazu führte, dass einerseits der demokratische Reformprozess vollständig verhindert wurde, und andererseits die Hansestadt in die Erfurter Union gedrängt werden konnte. Dass es trotzdem gelang, die vollständige politische Eigenständigkeit dieses Stadtstaates zu bewahren, ist vor allem dem Rat zuzuschreiben, da er bereits im Sommer 1849 erkannte, dass die reformierte Verfassung der Konstituante aufgrund des Scheiterns der deutschen Nationalversammlung sowie der preußischen Truppenpräsenz in Hamburg nicht mehr umgesetzt werden konnte, ohne eine weitreichende militärische Intervention zu riskieren.

Dabei ist es interessant zu beobachten, dass es die konservativen Kreise rund um den Bürgermeister Bartels stets verstanden, diese politische Situation zur Umsetzung ihrer eigenen innenpolitischen Ziele auszunutzen. Dieser Vorgang wird insbesondere

¹⁵¹ „Es haben am Abend des ersten Pfingstages, veranlaßt durch einen Streit, bei welchem K. K. Oesterreichische Soldaten betheiligt waren, sowie durch das Einschreiten des in Altona einquartierten K. K. Oesterreichischen Militairs höchst beklagenswerte Ereignisse Statt gehabt. In Folge derselben hat das K. K. Oesterreichische General – Commando ohne Zustimmung des Raths die Vorstadt St. Pauli mit aus der Holsteinischen Umgegend herbeigezogenen K. K. Oesterreichischen Truppen belegt. Der Rath hat für die Aufhebung dieser Maaßregel bereits die erforderlichen Schritte eingeleitet und wird nichts unterlassen, um Hamburgs Rechte auch ferner zu wahren.“ Vgl. Ratsverordnung vom 13.06.1851. In: Verordnungen der Freien Hansestadt Hamburg von 1850 und 1851, nebst Register über den zehnten bis zweiundzwanzigsten Bd. Bd. 22. Hamburg 1851 (Staatsbibliothek Hamburg).

¹⁵² Vgl. Müller 1998. S. XLVI.

beim Vergleich der Ratspolitik während der Krisenjahre 1849 und 1851 in Zusammenhang mit der Anwesenheit fremder Soldaten in der Hansestadt deutlich. So reagierte der Rat im Zuge der Einquartierung preußischer Truppen im Sommer 1849 umgehend, indem er zunächst ohne den Bürgerschaftsbeschluss abzuwarten, den Beitritt Hamburgs in die reaktionäre Erfurter Union erklärte und somit den demokratischen Reformprozess in der Hansestadt letztendlich zu seinen Gunsten entschied, indem er die Ratifizierung des reformierten Verfassungsentwurfs zuerst hinauszögerte und dann gänzlich blockierte. Im Jahre 1851, als österreichische Soldaten für mehrere Tage die Vorstadt St. Pauli besetzten, ging der Rat hingegen wesentlich aggressiver gegen die aus seiner Sicht illegitime Maßnahme vor, indem er eine offizielle Beschwerde gegen Österreich in der Nationalversammlung einreichte. Begründet werden kann diese Reaktion u. a. damit, dass die verfassungsgebende Konstituante zu diesem Zeitpunkt bereits aufgelöst war und der Rat nun seinerseits versuchte, die für ihn günstigere Verfassung der sogenannten Neuner-Kommission umzusetzen, die zwar reformorientierte Ansätze enthielt, jedoch im Wesentlichen seine Machtbasis in Hamburg belebte. Hierbei zeigt sich, dass die politische Stärkung, die dem Rat in den Jahren 1849 und 1850 aufgrund der Einflussnahme Preußens auf die Hamburger Revolutionsbewegung zuteil wurde, sich spätestens ab dem Jahre 1851 zunehmend negativ auf die Unabhängigkeit der Hamburger Regierungsinstitutionen auswirkte, da beide deutsche Großmächte versuchten die politischen Entscheidungsprozesse in Hamburg zu ihren Gunsten zu beeinflussen. Diese weitgehende diplomatische Interventionspolitik wurde umso intensiver ausgeübt, je mehr sich der Konflikt zwischen Österreich und Preußen hinsichtlich der Deutschen Frage zuspitzte. Hinzu kam, dass Hamburg mit dem größten Hafen Deutschlands eine derart essentielle Bedeutung für die preußische Wirtschaft hatte, dass Berlin allein aus geostrategischen Überlegungen heraus versuchen musste, die politische Entwicklung in der Hansestadt im Sinne der preußischen Interessen zu lenken.

Im Gegensatz zu den politischen Folgen dieses Konfliktes waren die unmittelbar durch die Kampfhandlungen entstandenen wirtschaftlichen Auswirkungen auf den hamburgischen Wirtschaftsstandort gering. Das lag hauptsächlich daran, dass die dänische Marine während des Krieges keine permanente Schiffsblockade der Elbe durchsetzen konnte, um den Hamburger Handelsverkehr dauerhaft zu unterbinden. Zwar kam der Handelsverkehr zwischen der Hansestadt und Dänemark im Jahre 1849 fast vollständig zum Erliegen, da mit dem 27. Reichsgesetz vom 22. April 1849 ein weitreichendes Warenexportverbot von kriegswichtigem Material in Kraft trat, dennoch wirkte

sich dies nicht wesentlich auf das hamburgisch-dänische Handelsvolumen aus, da weit mehr als 90 Prozent dieses Verkehrs über den Altonaer Hafen abgewickelt wurde.¹⁵³

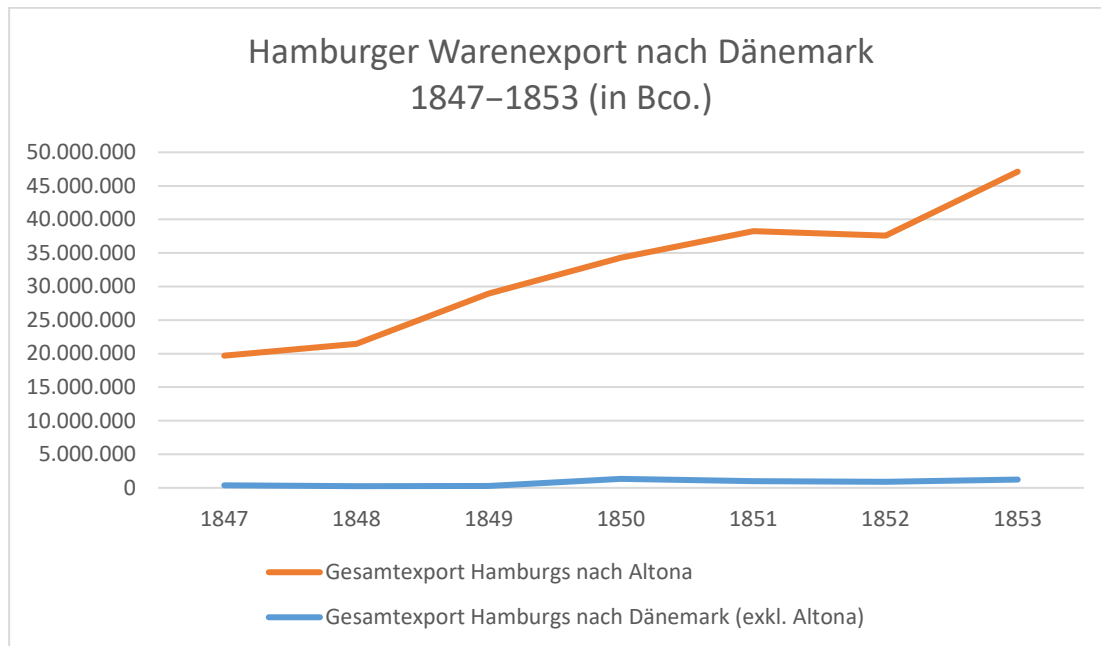


Abbildung 3: Eigene grafische Zusammenstellung. Vgl. Handelsstatistisches Bureau (Hg.): *Tabellarische Übersichten des Hamburgischen Handels. Jahrgänge 1845–1848, Hamburg 1849. S. 12–13; 1850–1851, Hamburg 1852. S. 2–3; 1852, Hamburg 1853. S. 4–5; 1854, Hamburg 1855. S. 2–3).*

Obwohl mit der Ratifizierung des Londoner Protokolls im Jahre 1852 der Konflikt um die nationale Zugehörigkeit Schleswig-Holsteins vorerst zugunsten Dänemarks entschieden wurde, bestand für die Hansestadt auch zukünftig das unmittelbare Risiko, in einen erneuten Krieg involviert zu werden.¹⁵⁴ Um die wirtschaftspolitischen Beziehungen zu Dänemark dennoch zu stabilisieren, versuchten Rat und Commerzdeputation zumindest in denen für die Hamburger Wirtschaft wichtigen Bereichen wie u. a. der Zollpolitik sowie des Eisenbahnbaus, bilaterale Abkommen mit Kopenhagen zu schließen. Dieses Anliegen genoss insbesondere dahingehend Priorität in der Hansestadt, als dass der überwiegende Teil des für den Ostseeraum bestimmten hamburgischen Handelsaufkommens zuerst über Land nach Lübeck transportiert wurde, um ihn danach per Schiff an den eigentlichen Bestimmungsort zu bringen. Im Zuge der weiterhin geltenden dänischen Zollhoheit für Holstein als auch für Schleswig wäre somit die Kopenha-

¹⁵³ Vgl. Ratsverordnung vom 22.04.1849. In: *Verordnungen der Freien Hansestadt Hamburg von 1849 und 1850, nebst Register über den zehnten bis einundzwanzigsten Bd.* Bd. 22. Hamburg 1851 (Staatsbibliothek Hamburg).

¹⁵⁴ Rogosch, Detlef: *Hamburg im Deutschen Bund 1859–1866. Zur Politik eines Kleinstaates in einer mitteleuropäischen Föderativordnung.* Hamburg 1990. S. 107–108.

gener Regierung ohne eine entsprechende bilaterale Regelung in der Lage gewesen, durch eine Anhebung der Zollsätze diesen lukrativen Zwischenhandel nach Belieben zu versteuern. In diesem Zusammenhang konnte die Hamburger Diplomatie mit der Ratifizierung des bilateralen Zollvertrages vom 21. Juni 1853 einen wichtigen handelspolitischen Erfolg erzielen. Die Elbmetropole trat dabei die Zollhoheit ihrer innerhalb Holsteins liegenden Enklaven Farmsen, Berne, Großhansdorf, Schmalenbeck, Volksdorf und Ohlstedt an Dänemark ab, wodurch diese Gebiete innerhalb des dänischen Staatsterritoriums völlige Zollfreiheit erlangten, was zu einer wesentlichen Erleichterung des beiderseitigen Grenzverkehrs führte.¹⁵⁵

3.3 Der Hamburger Verfassungskstreit

Obwohl die Chancen hinsichtlich einer erfolgreichen Umsetzung der im Jahre 1849 von der Konstituante vorgeschlagenen demokratischen Verfassungsreform in der Bürgerrepublik Hamburg wohl weit besser standen als in den deutschen Fürstenstaaten, so war dieser Prozess, einerseits aufgrund der im vorherigen Kapitel geschilderten Umstände im Zuge der Schleswig-Holsteinischen Erhebung sowie andererseits wegen des Scheiterns der deutschen Nationalversammlung in Frankfurt, nahezu aussichtslos geworden. Als die demokratische Reformbewegung jedoch Anfang März des Jahres 1848 die Hansestadt erreichte, war diese Entwicklung noch nicht abzusehen. Eine breite Mehrheit der Hamburger Bevölkerung forderte den Rat zu dieser Zeit auf, die bereits seit dem Großen Brand von 1842 diskutierte Verfassungsreform nun umzusetzen. Dieser hatte aufgrund der Parteiergreifung des Hamburger Bürgermilitärs zugunsten der demokratischen Bewegung letzten Endes keine Wahl, als sich diesem Anliegen zu beugen. In diesem Zusammenhang wurde vom Rat am 15. März 1848 eine Deputation zur Klärung der Hamburger Verfassungsfrage eingesetzt, deren Mitglieder, wie u. a. die Kaufleute und Bürgerschaftsabgeordnete Johann Amsinck und Eduard Johns oder auch die Ratsherren Heinrich Geffcken und Martin Hieronymus Hudtwalcker, sich jedoch nicht auf einen mehrheitlich tragfähigen Verfassungsentwurf einigen konnten. Auf Druck der Patriotischen Gesellschaft sowie der liberalen Kräfte in der Hansestadt, die den beiden Regierungsinstitutionen vorwarfen, die Verfassungsreform absichtlich hinauszuzögern, sowie der weitgehenden Unterstützung der demokratischen Kräfte durch

¹⁵⁵ Vgl. Ratsverordnung vom 17.08.1854. In: Verordnungen der Freien Hansestadt Hamburg von 1852 und 1853, nebst Register über den zehnten bis dreiundzwanzigsten Bd. Hrsg. v. Johann Martin Lappenberg. Bd. 23. Hamburg 1854 (Staatsbibliothek Hamburg).

das Hamburger Bürgermilitär rief der Rat am 7. September 1848 klassenübergreifend alle volljährigen männlichen Einwohner Hamburgs zu freien Wahlen auf, um die 188 Abgeordnete zählende verfassungsgebende Konstituante zu ermitteln.¹⁵⁶

Unter ihrem Gründungspräsidenten Hermann Baumeister, der als bedeutender Befürworter einer vollständigen politischen Gewaltenteilung innerhalb einer Hamburger Repräsentativverfassung galt, trat die Konstituante dann erstmals am 14. Dezember 1848, somit neun Monate nach Beginn der demokratischen Revolutionsbewegung, im Haus der Patriotischen Gesellschaft zusammen. Trotz des regen Diskurses zwischen den verschiedenen Interessengruppen hinsichtlich der Gestaltung der künftigen Verfassung konnte die Konstituante am 11. Juli 1849 einen fertigen Verfassungsentwurf vorlegen, der zum einen eine strikte Trennung der drei Staatsgewalten vorsah und zum anderen erstmals in der Geschichte Hamburgs freie allgemeine Wahlen ermöglichen sollte. Die zukünftig gesetzgebende Bürgerschaft sollte zudem aus insgesamt 300 Abgeordneten bestehen und alle zwei Jahre durch geheime, direkte und allgemeine Wahlen gebildet werden. Der Rat sollte dagegen im Vergleich zu der vorherigen Verfassung einen erheblichen Machtverlust erfahren, da zum einen die Zahl der zukünftig von der Bürgerschaft ernannten Ratsherren von insgesamt 28 Personen auf neun reduziert werden und er zum anderen nur noch über ein suspensives Vetorecht gegenüber den Gesetzesvorlagen der Bürgerschaft verfügen sollte. Die Bürgerlichen Kollegien sowie das lebenslange Amtsrecht der Ratsherren sollten vollständig entfallen.¹⁵⁷

Obwohl die Vorlage dieser neuen Verfassung in der Hansestadt zunächst eine gewisse Euphorie hervorgebracht hatte, war deren Umsetzung bereits durch die Niederschlagung der Frankfurter Nationalversammlung durch württembergische Truppen am 18. Juni 1849 sowie der am 13. August 1849 erzwungenen Einquartierung preußischer Soldaten auf Hamburger Staatsgebiet aussichtslos geworden.¹⁵⁸ Angesichts dieser neuen machtpolitischen Konstellation in Deutschland zugunsten des reaktionären Kräfteverhältnisses votierten nun auch die Commerzdeputation sowie die Mehrheit des Bürgertums ausdrücklich gegen die von der Konstituante ausgearbeiteten Reformvorschläge.¹⁵⁹ Um dennoch einen Ausgleich zwischen den Interessen der demokratischen Reformbewegung und der reaktionären Kräfte herzustellen, ernannte der Rat am 27. September

¹⁵⁶ Vgl. Börsenhalle vom 11.09.1848 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek). Vgl. auch: Schmidt, Wolfgang: Die demokratische Bewegung in Hamburg in der Revolution von 1848/49. Hamburg 1983. S. 70.

¹⁵⁷ Vgl. Reincke 1923. S. 160.

¹⁵⁸ Vgl. Nipperdey 1983. S. 661.

¹⁵⁹ Vgl. Handelskammer Hamburg 1984. S. 12–13.

1849 eine aus vier Ratsherren und fünf Bürgerschaftsabgeordneten bestehende Kommission, die den von der Konstituante vorgelegten Verfassungsentwurf prüfen und gegebenenfalls überarbeiten sollte.¹⁶⁰ Da das Präsidium der Konstituante jedoch freiwillig auf eine Zusammenarbeit mit der Kommission verzichtete, lag die Gestaltung der Hamburger Verfassung künftig wieder allein beim Rat und der Bürgerschaft. Die demokratische Reformbewegung war durch diesen Schritt faktisch aufgelöst worden, da die Abgeordneten der Konstituante aufgrund der nunmehr völlig entzogenen politischen Machtbasis ihre Sitzungen auf unbestimmte Zeit vertagten. Ihr offizielles Ende fand diese Institution dann mittels des Rats- und Bürgerbeschlusses vom 13. Juni 1850, in dem ohne Widerstand deren Auflösung bekanntgegeben wurde.¹⁶¹

Das Ausscheiden der Konstituante aus der Hamburger Verfassungsdebatte führte jedoch keineswegs zu einer Stabilisierung der politischen Situation in der Hansestadt. Obwohl der von der Kommission am 3. November 1849 vorgelegte überarbeitete Verfassungsentwurf bis auf die Beibehaltung der Trennung zwischen Staat und Justiz eine Vielzahl der vorher beschlossenen Reformen, wie u.a. die Stärkung des allgemeinen politischen Mitbestimmungsrechtes der Hamburger Bevölkerung, wieder zurücknahm, waren es nun im Speziellen die altkonservativen Kreise innerhalb der bürgerlichen Kollegien, die gegen die aus ihrer Sicht verfassungswidrige Änderung des Grundgesetzes von 1712 opponierten.¹⁶² Zwar wurde am 23. Mai 1850 eine modifizierte Version der wichtigsten Verfassungsgrundsätze vom Rat sowie der Bürgerschaft ratifiziert, dennoch fehlten für die praktische Umsetzung dieser Verfassung die dafür benötigten Formulierungen der zu den Leitparagrafen gehörenden Nebengesetze.¹⁶³ Die altkonservativen Mitglieder der Bürgerlichen Kollegien machten sich diese Situation in den folgenden Monaten zunutze, indem sie gegen die endgültige Beschlussfassung Protest einlegten, der jedoch vom Rat zurückgewiesen wurde. Der Streit eskalierte Anfang des Jahres 1851 derartig, dass das Bürgerliche Kollegium der Oberalten dem Rat öffentlich damit drohte, bei einer weiteren Zuspitzung der Hamburger Verfassungsfrage die dem Deut-

¹⁶⁰ Vgl. Schubert 1992. S. XV.

¹⁶¹ Vgl. Bürgerschaftsbeschluss vom 13.06.1850. In: Hamburgische Rath- und Bürgerbeschlüsse vom Jahre 1850. Hamburg 1851 (Staatsbibliothek Hamburg).

¹⁶² Nach diesem Verfassungsentwurf der Neuner-Kommission sollte künftig die Hälfte der 192 Abgeordneten der Bürgerschaft durch freie Wahlen ermittelt werden. Da der Erhalt des Wahlrechts jedoch an die persönlichen Einkommensverhältnisse gekoppelt wurde, wäre nach diesem Verfassungsentwurf der überwiegende Teil der hamburgischen Bevölkerung nach wie vor von der Beteiligung an der politischen Willensbildung ausgeschlossen gewesen. Vgl. Behncke, Hubertus-Hinrich: Kleinstaatliche Verfassungspolitik im Zeitalter der Reaktion. Hamburgische Verfassungskämpfe 1852–1856. Kiel 1974. S. 30–32. Vgl. auch: Schubert 1992. S. XVI.

¹⁶³ Vgl. Behncke 1974. S. 34.

schen Bund vorstehende Bundesversammlung um Vermittlung zu bitten.¹⁶⁴ Die letztlich nicht erfolgte Umsetzung dieser Drohung hätte den Rat als auch die Bürgerschaft insofern in eine prekäre Situation gebracht, als dass auf diese Weise die eigentlich innenpolitisch zu lösende Verfassungsfrage des souveränen Staates Hamburg dann zumindest partiell dem Deutschen Bund zugefallen wäre. Die dadurch erzeugte Schwächung des staatlichen Legitimationsanspruchs der Elbmetropole, insbesondere gegenüber dem wachsenden Hegemonialanspruch Preußens innerhalb des norddeutschen Raumes, galt es jedoch schon aufgrund der im vorherigen Kapitel beschriebenen Gefahren hinsichtlich des bereits im Jahre 1848 ausgebrochenen Konfliktes zwischen dem Deutschen Bund und Dänemark zu vermeiden.¹⁶⁵

Obwohl die Verhandlungen über die hamburgische Verfassungsreform auch in den folgenden Jahren fortgesetzt wurden, konnten sich die beteiligten gesetzgebenden Institutionen nicht auf einen mehrheitsfähigen Kompromiss einigen.¹⁶⁶ Für den Hamburger Handels- und Finanzplatz hatte dieser Verfassungskampf insbesondere dahingehend erhebliche Konsequenzen, als dass wichtige wirtschaftspolitische Reformen und städtebauliche Projekte, wie beispielsweise die Erweiterung des Hafengebietes, die Verbesserung der urbanen Infrastruktur oder auch die Neugestaltung des Bankensektors, entweder verspätet oder, wie im Fall der von der Kaufmannschaft geforderten Gründung einer Hamburger Notenbank, gar nicht umgesetzt werden konnten. Die Hamburger Regierungsinstitutionen verpassten so die Chance, frühzeitig die bestehenden Strukturen der Elbmetropole an den durch die Industrialisierung sowie den technischen Fortschritt eingeleiteten ökonomischen wie auch gesellschaftlichen Wandel anzupassen, um zukünftigen Krisen entgegenwirken zu können.

Trotz dieser Entwicklung und der Tatsache, dass in der Dekade zwischen 1842 und 1852 insgesamt vier große Krisen¹⁶⁷ auf die ökonomische Entwicklung der Hansestadt einwirkten, blieb der Hamburger Handelsplatz von einer langfristigen konjunkturellen Depression weitgehend verschont. Einzig während des Jahres 1848, als die ökonomischen sowie gesellschaftspolitischen Probleme in kumulierter Form auf die

¹⁶⁴ Ebd. S. 36–38.

¹⁶⁵ Siehe Kapitel 3.2

¹⁶⁶ Hoog, Günter: Hamburgs Verfassung. Baden Baden 2004. S. 67.

¹⁶⁷ Gemeint sind der Brand von 1842, die Wirtschaftskrise ab dem Jahre 1847, die gesellschaftspolitischen Umwälzungen im Zuge der Deutschen Revolution ab dem Jahre 1848 sowie die Eskalation der schleswig-holsteinischen Frage zwischen den Jahren 1848–1851.

Hamburger Wirtschaft einwirkten, brach das Handelsvolumen über 20 Prozentpunkte gegenüber dem Vorjahr ein.¹⁶⁸

Tabelle 6

Hamburger Im- und Exportstatistik 1849–1852

Wert aller Warenimporte nach Hamburg von 1849 bis 1852 (in Bco.)

Jahr	1849	1850	1851	1852
Seewärts	142.598.000	173.205.720	177.655.560	193.826.960
Über Altona	26.934.580	37.058.130	34.978.150	42.365.870
Land & Fluß	124.294.060	142.872.220	160.644.230	155.835.990
Total	293.826.640	353.136.070	373.277.940	392.028.820

Wert aller Warenexporte von Hamburg ausgehend von 1849 bis 1852 (in Bco.)

Jahr	1849	1850	1851	1852
Seewärts	77.313.710	92.253.490	99.494.920	125.011.140
Über Altona	28.698.600	32.945.710	37.290.310	36.694.380
Land & Fluß	163.420.720	188.630.050	201.378.140	210.789.930
Total	269.433.030	313.829.250	338.163.370	372.495.450

Quelle: Eigene tabellarische Zusammenstellung. Vgl. Handelsstatistisches Bureau (Hg.): Tabellarische Übersichten des Hamburgischen Handels. Jahrgang 1854. Hamburg 1855. S. 4–5.

Doch bereits in den beiden folgenden Jahren konnten sich die hamburgischen Handelsumsätze, getragen von der in Europa nach wie vor bestehenden hohen Nachfrage nach Textilien sowie diversen Agrarprodukten wie Kaffee, Zucker oder auch Baumwolle, nicht nur wieder weitestgehend erholen, sondern sogar im Jahre 1850 mit einem Warenwert von insgesamt 666.965.320 Bco. einen neuen Rekordstand erreichen, der mehr als 10 Prozent über dem bisherigen Höchstwert von 598.117.420 Bco. aus dem Jahre 1847 lag.

¹⁶⁸ Siehe Abb. 3. S. 66.

Zusammenfassend lässt sich daher sagen, dass der Hamburger Handels- und Finanzplatz den mannigfachen Krisenerscheinungen dieser konfliktreichen Ära weitgehend trotzen konnte. Dieser Erfolg ist zum einen dem Rat zuzuschreiben, dem es auch zum Schutze seiner eigenen politischen Interessen gelang, eine militärische Auseinandersetzung zwischen den Unterstützern der Deutschen Revolution und der preußischen Armee innerhalb der Hamburger Staatsgrenzen zu verhindern, was letztendlich dazu führte, dass die Hansestadt auch weiterhin politisch wie wirtschaftlich unabhängig von äußeren Einflüssen agieren konnte. Zum anderen blieben, trotz der zeitlichen Überlappung der verschiedenen Krisenherde, die für den ökonomischen Aufschwung der Elbmetropole verantwortlichen ökonomischen Faktoren auch weiterhin wirksam, sodass die Hamburger Wirtschaft zu Beginn der 1850er Jahre nahezu nahtlos an den seit dem Jahre 1814 bestehenden konjunkturellen Wachstumstrend anknüpfen konnte.

4. Der ökonomische Take-Off und dessen Auswirkungen auf den Handels- und Finanzplatz Hamburg bis zur Mitte der 1850er-Jahre

4.1 Ökonomische Wachstumsfaktoren

Auch wenn die Konjunkturentwicklung der Freien und Hansestadt Hamburg bereits von dem Ende der französischen Besatzungszeit im Jahre 1814 bis in die späten 1840er-Jahre hinein von einem nachhaltigen Wachstumstrend ergriffen wurde, so erreichte das zu Beginn der 1850er-Jahre auftretende Wirtschaftswachstum in der Elbmetropole ein bis dahin unerreichtes Niveau. Besonders deutlich wird diese Entwicklung bei der Betrachtung des Hamburger Handelsverkehrs zwischen den Jahren 1846 und 1856. So stiegen beispielsweise die Hamburger Warenimporte zwischen 1846 und 1851, trotz der zwischenzeitlichen Wirtschaftskrise des Jahres 1849, von insgesamt 281.665.730 Bco. auf 373.277.949 Bco. an, um sich anschließend bis zum Ende des Jahres 1856 auf einen Wert von 654.872.080 Bco. zu erhöhen.¹⁶⁹ Einen ähnlichen Wachstumsschub gab es auch bei den Hamburger Warenexporten, wobei diese zwischen 1846 und 1851 zunächst von 276.424.500 Bco. auf 338.163.370 Bco. anstiegen, um sich bis zum Jahre 1856 auf insgesamt 613.433.730 Bco. nahezu zu verdoppeln.¹⁷⁰ Doch welche Ursache hatte diese massive Ausweitung des Handelsverkehrs zu Beginn der 1850er-Jahre, die neben der Elbmetropole auch andere große Hafenstädte jener Zeit wie u. a. Bremen, Antwerpen, Liverpool oder auch New York erfasste?

Der Ökonom Walt W. Rostow sieht diese Entwicklung u. a. in den Entdeckungen der Goldvorkommen in den USA sowie in Australien im Jahre 1848 begründet, da diese zumindest indirekt einen massiven Anstieg der Weltmarktpreise zwischen den Jahren 1853 und 1856 herbeiführten.¹⁷¹ So setzte im Zuge des kalifornischen Goldrausches eine in dieser Region bisher beispiellose Migrationsbewegung ein, die maßgeblich zur Erschließung der nordamerikanischen Pazifikküste beitrug und somit einen neuen Absatzmarkt jenseits der US-amerikanischen Ostküste kreierte. Noch wichtiger für die US-amerikanische Wirtschaft war jedoch der generelle Impuls, den dieses Edelmetall

¹⁶⁹ Vgl. Handelsstatistisches Bureau (Hg.): Tabellarische Übersichten des Hamburgischen Handels. Jahrgang 1868. Hamburg 1869. S. 1.

¹⁷⁰ Vgl. Handelsstatistisches Bureau (Hg.): Tabellarische Übersichten des Hamburgischen Handels. Jahrgang 1856. Hamburg 1857. S. 2.

¹⁷¹ Rostow, Walt W.: The World Economy. History and Prospect. London 1978. S. 146.

auf die Kaufkraft der Bevölkerung ausübte. Der Ökonom Charles A. Conant schätzt den durchschnittlichen Wert des während der 1850er-Jahre geförderten Goldes in den USA auf ca. 133 Millionen US-Dollar per anno.¹⁷² Da die Ausgabe von Banknoten in den USA während der sogenannten Free Banking-Era quantitativ an die vorhandenen Gold- und Silberbestände gekoppelt war, führte die Goldförderung zu einer Zunahme der Geldumlaufmenge in den USA und somit zeitversetzt auch zu einer Erhöhung der durchschnittlichen Nominallöhne. Da der daraus resultierende Anstieg der Konsumgüternachfrage innerhalb der USA jedoch nicht vollständig von der eigenen Volkswirtschaft befriedigt werden konnte, musste ein Großteil dieser Waren aus Europa importiert werden, was wiederum eine Zunahme des transatlantischen Handelsverkehrs zur Folge hatte.¹⁷³ So stieg allein der Wert der Hamburger Warenexporte in die USA zwischen den Jahren 1850 und 1854 von insgesamt 5.075.590 auf 12.981.270 Bco. an.¹⁷⁴

Dennoch ist der rasante Anstieg des Welthandelsvolumens von geschätzten 4,167 Milliarden Dollar im Jahre 1850 auf ca. 10,976 Milliarden Dollar im Jahre 1870 nicht allein mit dem ökonomischen Take-Off der USA im Zuge des dortigen Goldrausches zu erklären.¹⁷⁵ Vielmehr hatte vor allem das demographische Wachstum der Weltbevölkerung während der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts von ca. 1,262 Milliarden auf insgesamt 1,650 Milliarden Menschen einen entscheidenden, stimulierenden Effekt auf die ökonomische Entwicklung des internationalen Handelsverkehrs, da durch diesen Prozess sowohl neue Absatzmärkte entstanden, als auch der ohnehin durch die Industrialisierung bewirkte technische Fortschritt noch weiter vorangetrieben werden musste, um die knappen Produktionskapazitäten dem steigenden Bedarf anzupassen.¹⁷⁶ Dies hatte zwar zur Folge, dass in allen Industriezweigen sowie im Bergbau und der Landwirtschaft die Produktionsmengen sukzessive gesteigert werden konnten, dennoch wuchs insbesondere die Nachfrage nach Agrarerzeugnissen bis in die frühen 1870er-Jahre schneller an als die vorhandenen Produktionskapazitäten, was letztendlich innerhalb konjunktureller Expansionsphasen zu einer massiven Anhebung der Lebensmittelpreise führte.¹⁷⁷

¹⁷² Vgl. Conant 2009 (1915). S. 412.

¹⁷³ Vgl. Rosenberg 1974. S. 39.

¹⁷⁴ Vgl. Handelsstatistisches Bureau (Hg.): Tabellarische Übersichten des Hamburgischen Handels. Jahrgänge 1850/51. Hamburg 1852. S. 5; 1854. Hamburg 1855. S. 7.

¹⁷⁵ Pohl, Hans: Aufbruch der Weltwirtschaft. Geschichte der Weltwirtschaft von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis zum Ersten Weltkrieg. Stuttgart 1989. S. 186.

¹⁷⁶ Ebd. S. 71–73.

¹⁷⁷ Ebd. S. 99. Vgl. auch: Rostow 1978. S. 148.

Für die internationalen Handelszentren hatte die quantitative Zunahme des Welthandelsaufkommens in erster Linie zwei wesentliche Auswirkungen. Zunächst musste die vorhandene logistische Infrastruktur, vor allem in den bedeutenden Hafenstädten jener Zeit, zwingend ausgebaut und modernisiert werden, um die ansteigenden Warenumschlagsmengen abfertigen zu können. Hierbei ging es nicht allein um die bloße Bereitstellung weiterer Liegeplätze für die traditionelle Segelschifffahrt. Vielmehr mussten gänzlich neue logistische Konzepte geplant und umgesetzt werden, die die gesamte Lieferkette des globalen Handelsverkehrs, von der Abfertigung der Seeschiffe über die Einlagerung der Waren bis zu deren Weitertransport zu den jeweiligen Endverbrauchern berücksichtigten bzw. reformierten. In diesem Zusammenhang war es daher geradezu essenziell, dass um die Mitte des 19. Jahrhunderts zunehmend neue Transporttechnologien, wie der Schienengüterverkehr oder auch dampfbetriebene Schiffe und Hafenkräne, eingesetzt wurden, um die Kapazitäten der Warenlogistik den anwachsenden globalen Handelsverkehrsströme anzupassen.

Der Hamburger Handelsplatz konnte aus vielfältigen Gründen wie kein anderer kontinentaleuropäischer Hafenplatz von diesem Wandel profitieren. Gelegen an der Elbe, die die nord- und mitteldeutschen Gebiete sowie Böhmen und Schlesien mit der Nordsee verband, bildete Hamburg für diese Regionen das Tor zum zunehmend lukrativer werdenden Überseehandel. Die Hansestadt profitierte dabei von der bis nach Prag reichenden Binnenschifffahrt, da Massengüter wie Kohle, Getreide oder Holz, zumindest bis zum Ausbau des deutschen Eisenbahnnetzes ab den 1840er-Jahren, nur über Wasserstraßen kosteneffizient transportiert werden konnten. So verzeichnete die Hansestadt allein im Jahre 1856 Wareneinfuhren über die Ober-Elbe im Wert von 22.786.440 Bco. sowie Warenausfuhren von ca. 29.416.210 Bco.¹⁷⁸ Obwohl die Binnenschifffahrt auf diesem Fluss weiterhin ein wichtiger Standortvorteil des Hamburger Hafens blieb, verlor sie insbesondere durch die bereits im Jahre 1846 in Betrieb genommenen Eisenbahnstrecke zwischen Berlin und Hamburg zunehmend an ökonomischer Bedeutung, da der anwachsende Stückgutverkehr darüber weitaus schneller und kostengünstiger zu den jeweiligen Absatzmärkten transportiert werden konnte als über den Elbschiffahrtsverkehr. So wurden bereits 10 Jahre nach der Eröffnung der Eisenbahnverbindung über diese Strecke Waren mit einem Gesamtwert von 256.553.690 Bco. befördert, was knapp dem fünffachen des Handelsverkehrs der oberelbischen Binnenschifffahrt entsprach.¹⁷⁹

¹⁷⁸ Vgl. Handelsstatistisches Bureau (Hg.): Tabellarische Übersichten des Hamburgischen Handels. Jahrgang 1856. Hamburg 1857. S. 78. Vgl. auch: Preußische Jahrbücher 1858. S. 277.

¹⁷⁹ Im Jahre 1856 erzielten die Hamburger Warenimporte mit der Berlin–Hamburger-Eisenbahn einen

Zwar gab es an der Unterelbe auch andere Hafenstädte wie beispielsweise Stade, Harburg oder auch das benachbarte Altona, die versuchten, gegenüber der Hansestadt in Konkurrenz zu treten, dennoch konnten diese die ökonomische Hegemonialstellung Hamburgs an diesem Fluss niemals nachhaltig gefährden, da zumindest die beiden zum Königreich Hannover gehörenden Häfen weder über die nötige logistische Infrastruktur noch über ein großes Freihafengebiet verfügten.¹⁸⁰ Im Gegensatz dazu herrschte zwar in Altona ebenso wie in Hamburg eine weitgehende Zollfreiheit auf Waren des Transitverkehrs, dennoch hatte diese Stadt gegenüber der Elbmetropole die wesentlichen Nachteile, dass sie einerseits bis zum Jahre 1864 zu Dänemark gehörte und somit insbesondere bei wirtschaftspolitischen Entscheidungen von der Regierung in Kopenhagen abhängig war, und andererseits, aufgrund ihrer unmittelbaren Nachbarschaft zu der an Bevölkerung mehr als fünf Mal so großen Hansestadt, von vornherein gezwungen war, überwiegend in wirtschaftlichen Nischenmärkten zu agieren oder mit den hamburgischen Handelshäusern wirtschaftlich zu kooperieren.

Neben den deutschen Bundesstaaten entwickelte sich die Elbmetropole auch für andere Nationen zu einem zentralen Warenumschlagsplatz. Insbesondere die skandinavischen Länder wie Norwegen, Dänemark oder auch Schweden bezogen ihren Bedarf an überseeischen Waren und Produkten wie beispielsweise Kaffee, Baumwolle oder auch Rohrzucker zum größten Teil über den Hamburger Hafen. Hierbei erwies sich insbesondere die geografische Nähe zu Lübeck als äußerst lukrativ für die in der Hansestadt ansässigen Kaufleute, da vor allem die für den skandinavischen Markt bestimmten Stückgüter zunächst über den Landweg nach Lübeck transportiert wurden, um sie per Schiff weiterdisponieren zu können. Über den traditionellen Warenverkehr mit Skandinavien hinausgehend, avancierte der Hamburger Handels- und Finanzplatz zusätzlich zum wichtigsten Kapital- und Kreditgeber der dortigen Wirtschaft.¹⁸¹ Neben der Vergabe von Anleihen expandierte in diesem Zusammenhang bereits seit dem Ende der französischen Besatzung der Hansestadt im Jahre 1814 vor allem das von den Hamburger Merchant Bankern kontrollierte Wechselgeschäft mit den deutschen sowie den skandinavischen Handelshäusern. Traditionell fungierte der Wechselverkehr bereits seit Be-

Wert von 109.880.130 Bco. sowie die en Exporte einen Wert von insgesamt 146.673.560 Bco. Vgl. Handelsstatistisches Bureau (Hg.): Tabellarische Übersichten des Hamburgischen Handels. Jahrgang 1856. Hamburg 1857. S. 73.

¹⁸⁰ Die Stadt Harburg verlor im Jahre 1852 im Zuge des Beitritts des Königreiches Hannover in den Zollverein ihre Stellung als Freihafen. Vgl. Bödecker, Otto: Die Industrialisierung der Stadt Harburg. Rostock 1927. S. 43.

¹⁸¹ Schramm, Percy E.: Hamburg, Deutschland und die Welt. Leistung und Grenzen Hanseatischen Bürgertums in der Zeit zwischen Napoleon I. und Bismarck. Ein Kapitel deutscher Geschichte. Hamburg 1952. S. 374–375.

ginn der Neuzeit als reines Zahlungs- bzw. Kreditmittel, um vor allem den überregionalen Handelsverkehr kaufmännisch abwickeln zu können.

Mit Beginn des 19. Jahrhunderts entwickelte das Wechselgeschäft dann eine gewisse Eigendynamik, bei der vermehrt die Kreditspekulation in den Vordergrund trat. Im Zuge des wachsenden Welthandels erkannten u. a. die Hamburger Merchant Banker, dass sie mit der Finanzierung des Warengeschäftes in Form von Akzepten häufig mehr Erträge erzielen konnten als mit der reinen logistischen Dienstleistung. Hierbei traten sie zwischen dem eigentlichen Verkäufer der Ware sowie dem Käufer als Zwischenhändler auf, indem sie ersterem ein Akzept ausstellten und so gewissermaßen an dessen Stelle traten. Die Hamburger Handels- und Bankhäuser übernahmen somit für eine bestimmte Zeit das Geschäftsrisiko, da sie darauf vertrauen mussten, dass der Käufer dieser Ware im Empfangsland über ausreichend Bonität verfügte, um nach Ende der üblichen Zahlungsfrist von 90 Tagen, den nun als Gläubiger auftretenden Merchant Banker mit einem Zinsaufschlag bezahlen zu können. Dieses rein spekulative Provisionsgeschäft, das von den Hamburger Kaufleuten häufig parallel zum eigenen traditionellen Warengeschäft getätigt wurde, war rentabel, solange alle beteiligten Personen bzw. Firmen zahlungsfähig blieben. Im Falle einer Insolvenz des Käufers mussten die Hamburger Zwischenhändler selbst für das Warengeschäft einstehen und den ausstehenden Betrag begleichen. Dieses Geschäft wurde, aufgrund der bis zum Jahre 1857 ansteigenden Handelspreise, letztendlich so lukrativ für die Hamburger Kaufleute, dass die Hansestadt zu dieser Zeit hinter London zum zweitwichtigsten europäischen Wechselmarkt avancierte.¹⁸² Welchen Einfluss die Elbmetropole in diesem Kontext auf den globalen Handelsverkehr ab den 1850er-Jahren ausübte, wird u. a. anhand der Vielzahl der internationalen Finanzplätze deutlich, mit denen die Elbmetropole feste Wechselkursnotierungen unterhielt. Dazu gehörten u. a. die Städte Aachen, Amsterdam, Antwerpen, Archangelsk, Athen, Augsburg, Baltimore, Basel, Berlin, Bologna, Bordeaux, Bremen, Breslau, Brody, Brüssel, Danzig, Elberfeld, Florenz, Frankfurt a. M., Gent, Genua, Göteborg, Köln, Königsberg, Kopenhagen, Leipzig, Lissabon, London, Lüttich, Madrid, Mailand, Moskau, Neapel, New York, Nürnberg, Odessa, Paris, Pernambuco, St. Petersburg, Philadelphia, Porto, Prag, Riga, Rio de Janeiro, Rom, Rotterdam, Stockholm, Triest, Venedig, Wien sowie Zürich.¹⁸³

¹⁸² Zerres, Christopher / Zerres, Michael: Die Bedeutung privater Bankhäuser für die Entwicklung des bargeldlosen Zahlungsverkehrs im 19. Jahrhundert. Eine handelshistorische Analyse im internationalen Kontext unter besonderer Berücksichtigung der Hansestadt Hamburg. München 2006. S. 31–36.

¹⁸³ Vgl. C. Zerres/ M. Zerres 2006. S. 23.

In dieser Phase fand zumindest bei den großen hamburgischen Handelshäusern wie u. a. bei H. J. Merck oder auch J. C. Godeffroy & Sohn ein vertikaler Integrationsprozess in vor- oder nachgelagerte Geschäftsbereiche statt, in dessen Zuge vor allem das Finanz-, Reederei- und Kreditgeschäft ausgeweitet wurde.¹⁸⁴ Obwohl es dem Hamburger Handels- und Finanzplatz zunehmend gelang, seine internationalen Wirtschaftsbeziehungen zu diversifizieren, blieb dessen ökonomische Abhängigkeit von Großbritannien jedoch auch während der Gründerzeit weiter bestehen.¹⁸⁵

¹⁸⁴ Leonhard, Melanie: Rickmers – Vom Segelschiff zum Konzern. Schifffahrt, Schiffbau, Handel 1834–1918. In: Maritime Wirtschaft in Deutschland. Schifffahrt-Werften-Handel-Seemacht im 19. und 20. Jahrhundert. Hrsg. v. Jürgen Elvert, Sigurd Hess u. Heinrich Walle. Stuttgart 2012. S. 37.

¹⁸⁵ In dieser Tabelle werden, gegliedert nach Im- und Export, die jeweils fünf wichtigsten Handelsnationen des Hamburger Handels- und Finanzplatzes während des Jahres 1856 dargestellt. Dabei bezieht sich die Tabellenspalte mit der Überschrift „Warengattung“ auf das jeweilige Handelsgut mit dem wertmäßig höchsten Anteil an dem in diesem Jahr erzielten Gesamthandelsvolumen mit der dazu aufgelisteten Handelsnation.

Tabelle 7

Rangfolge der wichtigsten Seehandelsnationen Hamburgs aus dem Jahre 1856.

Hamburger Warenimport des Jahres 1856 (seewärts)

Land	Warengattung	Handelsvolumen (in Bco.)
1. Großbritannien	Textilien, Baumwollgarn	174.165.560
2. USA	Baumwolle	15.094.730
3. Brasilien	Kaffee	12.996.000
4. Kuba	Zucker	11.101.340
5. Amerikas Westküste ¹⁸⁶	Kakao	10.272.090
	Summe	223.629.720
	See-Importe Total	372.033.590
	Gesamtimporte	654.872.080

Hamburger Warenexport des Jahres 1856 (seewärts)

Land	Warengattung	Handelsvolumen (in Bco.)
1. Großbritannien	Schafwolle	74.282.870
2. Norwegen/Schweden	Kaffee, Textilien	15.992.110
3. USA	Zink, Schmiedeeisen	14.746.160
4. Amerikas Westküste	Textilien, Garn	10.979.760
5. Brasilien	Textilien, Garn, Baumwolle	9.667.539
	Summe	124.754.049
	See-Exporte Total	236.829.060
	Gesamtexporte	613.433.730

Quelle: Eigene tabellarische Zusammenstellung. Vgl. Handelsstatistisches Bureau (Hg.): Tabellarische Übersichten des Hamburgischen Handels. Jahrgang 1856. Hamburg 1857. S. 2–4 u. 28–66.

Anhand der o. g. Darstellung wird ersichtlich, dass der britische Anteil am hamburgischen Seehandelsaufkommen des Jahres 1856 zum einen bei den Wareneinfuhren ca. 46 Prozent und zum anderen bei den Warenausfuhren in etwa 31 Prozent entsprach. Diese britische Dominanz in Bezug auf den hamburgischen Handelsverkehr ist in erster Linie mit der geostrategischen Bedeutung des Hamburger Hafens für die englische

¹⁸⁶ Gemeint ist hierbei die gesamte Westküste Nord- und Südamerikas exkl. Kalifornien.

Wirtschaft zu erklären. Die Elbmetropole fungierte dabei primär als logistisches Drehkreuz für den Warenhandel zwischen dem Britischen Weltreich und dem europäischen Festland. Durch die Aufhebung der britischen Navigationsakte im Jahre 1849 sowie der sogenannten Corn Laws drei Jahre zuvor, erfuhr dieser Handelsverkehr einen weiteren erheblichen Wachstumsimpuls, in dessen Folge sich allein der Wert der britischen Warenausfuhren in die Hansestadt zwischen 1849 und 1856 von 90.148.140 auf 174.165.560 Bco. erhöhte.¹⁸⁷ Dass hierbei der jeweilige Handelswert der Hamburger Gesamtimporte in etwa denen der Gesamtexporte entsprach, ist in erster Linie darauf zurückzuführen, dass die Hansestadt mit einer Bevölkerungszahl von unter 250.000 Einwohnern im Jahre 1856¹⁸⁸ über einen vergleichsweise kleinen Binnenmarkt verfügte. Daraus erschließt sich, dass der Großteil der seewärtigen Wareneinfuhren, die knapp 57 Prozent der Gesamtimporte ausmachten, genauso wie die restlichen über den Landweg bezogenen Waren in der Hansestadt lediglich umgeschlagen bzw. kommissioniert wurden, um sie in ein Drittland weiter zu transportieren.¹⁸⁹ Für diese Transitgüter mussten in der Elbmetropole weder Zölle noch sonstige Abgaben an den Hamburger Staat entrichtet werden, solange sie innerhalb von drei Monaten nach Ankunft wieder exportiert wurden.¹⁹⁰ Die vorherrschende Zollfreiheit innerhalb des hamburgischen Staatsgebietes war demnach ein entscheidender Standortvorteil gegenüber anderen europäischen Festlandshäfen gleicher Größe wie beispielsweise Antwerpen oder Amsterdam. Die Hamburger Regierung wie auch die Commerzdeputation erkannten die damit verbundene wirtschaftliche Bedeutung für die zukünftige Entwicklung der Handelsmetropole, so dass die Bewahrung dieser Zollfreiheit auf Transitgüter zumindest bis zur Eingliederung großer Teile des Hamburger Staatsgebietes in das deutsche Zollsystem während 1880er Jahre die oberste wirtschaftspolitische Zielsetzung blieb.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass neben den impulsgebenden globalökonomischen Umwälzungen, vor allem die politische wie auch volkswirtschaftliche Entwicklung des Deutschen Bundes ausschlaggebend war für das Wachstum des Hamburger Handels- und Finanzplatzes zu Beginn der 1850er-Jahre. Auch wenn das Scheitern

¹⁸⁷ Im gleichen Zeitraum erhöhten sich ebenfalls die Hamburger Warenexporte nach Großbritannien von 40.039.530 auf 74.282.870 Bco. Vgl. Handelsstatistisches Bureau (Hg.): Tabellarische Übersichten des Hamburgischen Handels. Jahrgänge 1850. Hamburg 1851. S. 2–3; 1856. Hamburg 1857. S. 4–5.

¹⁸⁸ Vgl. Kopitzsch / Tilgner (Hg.): Hamburg Lexikon 2010. Art. >Bevölkerungsentwicklung>. S. 88.

¹⁸⁹ Dass die für Hamburg wichtigsten Absatzmärkte primär in Zentral- bzw. Nordeuropa lagen, zeigt sich daran, dass ca. 62 Prozent des Gesamtexports entweder über den Landverkehr oder über die Binnenschifffahrt abgefertigt wurden. Siehe Tabelle Nr. 6. S. 71.

¹⁹⁰ Borries, Bodo v.: Deutschlands Außenhandel 1836 bis 1856. Eine statistische Untersuchung zur Frühindustrialisierung. Forschungen zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte. Hrsg. v. Knut Borchardt u. a. Bd. 13. Stuttgart 1970. S. 102.

der revolutionären Bewegung innerhalb des Deutschen Bundes letztendlich die demokratischen Kräfte nachhaltig schwächen sollte, so war der weitgehend friedliche Ausgang dieser gesellschaftlichen Krise sowie die damit verbundene Wiederherstellung der politischen Stabilität, eine der Grundvoraussetzungen für den konjunkturellen Aufschwung innerhalb der deutschen Staaten während der Gründerzeit, da u. a. die vorhandenen Ressourcen wieder verstärkt für den Aufbau der deutschen Infrastruktur bzw. der vorhandenen Wirtschaftsstrukturen genutzt werden konnten.¹⁹¹ Auch der über drei Jahre andauernde Konflikt im Zuge der Schleswig-Holsteinischen Frage konnte zumindest vorerst beigelegt werden, ohne den Handelsverkehr mit den Ostseeanrainerstaaten nachhaltig zu gefährden. Die Hansestadt konnte des Weiteren, trotz der versuchten Einflussnahme auf die Hamburger Politik seitens der beiden deutschen Hegemonialmächte Preußen und Österreich, ihre politische wie wirtschaftliche Unabhängigkeit als souveräner Einzelstaat bewahren. Somit war es der Elbmetropole weiterhin möglich, ihren handelspolitischen Partikularismus zu betreiben, indem sie einerseits ihren Status als freihändlerisch geprägte internationale Handels- und Finanzmetropole aufrecht erhielt, um in diesem Zusammenhang die eigenen Wirtschaftsbeziehungen zum Vereinigten Königreich noch weiter intensivieren zu können und indem sie andererseits als größter Hafenplatz des Deutschen Bundes versuchte, auf eine zunehmende Liberalisierung des innerdeutschen Handelsverkehrs hinzuwirken.¹⁹² Denn trotz der dominierenden Position Großbritanniens als zu jener Zeit größte Wirtschaftsmacht der Welt¹⁹³, war bereits ab den 1850er-Jahren abzusehen, dass andere aufstrebende Industrienationen wie beispielsweise die USA, Frankreich oder eben auch der Deutsche Bund in zunehmendem Maße am globalökonomischen Wachstum partizipieren würden. In diesem Zusammenhang lag beispielsweise schon zur Mitte des 19. Jahrhunderts der Anteil des Deutschen Bundes am weltweiten Handelsaufkommen je nach Schätzung zwischen 9 und 11,2 Prozent.¹⁹⁴ Zudem erhöhte sich die Bevölkerungszahl des deutschsprachigen Gebiets (exkl. Österreich) allein zwischen den Jahren 1850 und 1871 von ca. 33,7 auf etwas

¹⁹¹ Riemer, Robert: Handel und Industrialisierung im Zeitalter des Imperialismus. In: Maritime Wirtschaft in Deutschland. Schifffahrt–Werften–Handel–Seemacht im 19. und 20. Jahrhundert. Hrsg. v. Jürgen Elvert, Sigurd Hess u. Heinrich Walle. Stuttgart 2012. S. 127. Vgl. auch: Nipperdey 1983. S. 687.

¹⁹² Hinz, Frank: Planung und Finanzierung der Speicherstadt in Hamburg. Gemischtwirtschaftliche Unternehmensgründungen im 19. Jahrhundert unter besonderer Berücksichtigung der Hamburger Freihafen – Lagerhaus – Gesellschaft. In: Veröffentlichungen des Hamburger Arbeitskreises für Regionalgeschichte 7 (1998). S. 17.

¹⁹³ Großbritannien wickelte während der Gründerzeit ca. 20 bis 25 Prozent des gesamten globalen Handelsaufkommens ab. Vgl. Cassis, Youssef: Metropolen des Kapitals. Die Geschichte der internationalen Finanzzentren 1780–2005. Cambridge 2007. S. 99.

¹⁹⁴ Foreman-Peck, James: A History of the World Economy. International Economic Relations Since 1850. Oxford 1995. S. 2. Vgl. auch H. Pohl 1989. S. 190.

mehr als 41 Millionen Menschen¹⁹⁵, was dem zu einer ansteigenden deutschen Binnen- nachfrage nach Industrie- und Konsumgütern führte. Die Hamburger Handelshäuser profitierten insbesondere während der 1850er-Jahre dadurch, dass der steigende Konsum innerhalb des Deutschen Bundes noch nicht durch nationale Produktionskapazitäten hätte befriedigt werden können. Böhme verweist in diesem Zusammenhang darauf, dass beispielsweise noch im Jahre 1857 ca. 50 Prozent des Eisenwarenbedarfs des gesamten Zollvereins importiert werden mussten.¹⁹⁶ Gleiches galt auch für Textilien, Braun- und Steinkohle sowie im Zusammenhang mit der Konstruktion moderner dampfbetriebener Maschinen, auch für den Eisenbahn- bzw. den Schiffsbau.

4.2 Die Entwicklung der Passagierschifffahrt in Hamburg

Neben der traditionellen Handelsschifffahrt etablierte sich ab den späten 1840er-Jahren mit der Beförderung von Passagieren eine neue Branche in Hamburg, die zumindest bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges zu einem der wichtigsten Wirtschaftszweige dieser Stadt werden sollte. Obwohl es in diesem Zusammenhang bereits seit dem Ende der französischen Kontinentalblockade zu einem Anstieg der Auswanderungszahlen in Europa gekommen war, wurde dieses Geschäft seitens der hamburgischen Regierung zunächst ganz bewusst dem Konkurrenzhafen Bremen überlassen. Die Gründe für diese Entscheidung waren vielfältig. Zum einen verfügte der Hamburger Handelsplatz insbesondere während der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts im Vergleich zu Bremen weder über die benötigten regelmäßigen Schifffahrtsverbindungen in die USA, welches zu jener Zeit das mit Abstand wichtigste Zielland für europäische Migranten war, noch gab es in der Hansestadt die erforderliche Infrastruktur wie eine ausreichende Anzahl von Schlafplätzen oder sanitäre sowie medizinische Einrichtungen, um die Grundversorgung der Schiffspassagiere in angemessenem Sinne gewährleisten zu können. In dieser Hinsicht warnte gerade die Bürgerschaft davor, dass die sozialen Kosten, die durch die Versorgung von kranken oder auch mittelosen Migranten anfallen würden, in keinem Verhältnis zum wirtschaftlichen Nutzen der Personenschifffahrt stünden. Zum anderen befürchteten viele Bewohner der Elbmetropole, dass durch die ankommenden Migranten im schlimmsten Fall gefährliche Krankheitsepidemien in das

¹⁹⁵ Wehler, Hans-Ulrich: Deutsche Gesellschaftsgeschichte 1849–1914. München 2008. S. 9.

¹⁹⁶ Vgl. Böhme 1966. S. 72.

Hamburger Staatsgebiet eingeschleppt werden könnten, welche eine immense gesundheitsgefährdende Bedrohung für die ansässige Bevölkerung darstellen würde.¹⁹⁷

Trotz dieser vorhandenen gesellschaftlichen Ressentiments kam es bereits während der 1830er-Jahre durch die allmähliche quantitative Zunahme des seewärtigen Personenverkehrs zu einer Verschlechterung der Versorgungslage in der Hansestadt, so dass der Rat erstmalig gezwungen war, am 27. Februar 1837 eine gesetzliche Grundlage zu verabschieden, um die Passagierschiffahrt zumindest in einem gewissen Maße der staatlichen Kontrolle zu unterwerfen.¹⁹⁸ Die politischen wie auch wirtschaftlichen Krisen Europas während der 1840er-Jahre sowie die Goldfunde in den USA führten in der Folgezeit zu einem weiteren erheblichen Anstieg der Migrationszahlen. So verließen alleine zwischen den Jahren 1845 und 1849 ca. 300.000 und von 1850 bis 1855 noch einmal ca. 750.000 Menschen den Deutschen Bund, um mehrheitlich ihr Glück in den USA zu suchen.¹⁹⁹ Der Anteil des Hamburger Handelsplatzes an diesem florierenden Geschäft blieb jedoch auch noch zu Beginn der 1850er-Jahre zunächst weit hinter den Zahlen Bremens zurück. Während beispielsweise über Bremerhaven im Jahre 1851 insgesamt 37.493 Menschen emigrierten, zählte die Elbmetropole im gleichen Zeitraum ca. 12.279 Schiffspassagiere.²⁰⁰ Dass dennoch auch in Hamburg die Passagierzahlen während der drei folgenden Jahre sukzessive auf eine Zahl von ca. 32.310 Personen gesteigert werden konnte, ist im Wesentlichen auf zwei regionale Faktoren zurückzuführen. Zum einen erkannten einige Hamburger Kaufleute und Reeder das enorme wirtschaftliche Potential der Passagierschiffahrt für den gesamten Hamburger Wirtschaftsstandort, da neben den Reedereien auch andere Branchen wie u. a. das Hotel- und das Gaststättengewerbe sowie der Einzelhandel von einem Anstieg der Auswanderungszahlen innerhalb der Hansestadt profitieren würden. Bereits im Jahre 1836 wurde daher von dem in Hamburg ansässigen Reeder Robert Miles Sloman die erste regelmäßig verkehrende transatlantische Segelschiffahrtslinie der Elbmetropole eingerichtet, auf der neben Frachtgut nun auch in zunehmendem Maße Passagiere befördert wurden.²⁰¹ Durch diese Maßnahme konnten die Schiffseigner in der Folgezeit die Auslastung ihrer Handelsflotte erheblich steigern, indem sie auf dem Schifffahrtsweg nach Nordamerika Auswande-

¹⁹⁷ Vgl. Bussacker 2006. S. 27.

¹⁹⁸ Ebd. S. 36–37.

¹⁹⁹ Vgl. Ziegler 2005. S. 218.

²⁰⁰ Vgl. Bussacker 2006. S. 462.

²⁰¹ Brinckmann, Andrea: Auswanderung als Wirtschaftsfaktor – Der Hamburger Hafen: „Pulsschlag des Welthandels“. In: „Seht, wie sie übers große Weltmeer ziehn!“ – Die Geschichte der Auswanderung über Hamburg. Hrsg. v. Peter Gabrielsson u. Andrea Brinckmann. Bremen 2008. S. 71.

rer beförderten, um denn dort freigewordenen Frachtraum für den Rücktransport von Rohstoffen oder Agrarprodukten nach Europa zu nutzen.

Elf Jahre später am 27. Mai 1847 gründeten Hamburger Kaufleute wie u. a. Ferdinand Laeisz, August Bolten oder auch Ernst Merck zusammen mit insgesamt 41 Investoren die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft, die als zweite große Transatlantikreederei der Hansestadt bereits ein Jahr später einen regelmäßigen Linienverkehr zwischen Hamburg und New York eröffnete. Trotz der erheblichen wirtschaftlichen Herausforderung dieser Gesellschaft zu Beginn ihres Bestehens in Folge der Revolutionsjahre sowie des Schleswig-Holsteinischen Krieges, gelang es der Unternehmensführung unter der Leitung des Hamburger Kaufmannes Adolph Godeffroy bereits im Jahre 1852 den jeweiligen Anteilseignern eine Dividende auszuzahlen. Dieser Wachstumstrend setzte sich auch während der nächsten fünf Jahre fort, sodass bereits im Jahre 1856 mit der „Borussia“ das erste unternehmenseigene dampfgetriebene Schiff auf der Transatlantikroute eingesetzt werden konnte.²⁰² Die HAPAG profitierte dabei in erster Linie davon, dass sie, im Unterschied zu anderen Schifffahrtsunternehmen, ihr operatives Geschäft stark diversifizierte, indem sie neben der traditionellen Frachtschifffahrt auch Postsendungen transportierte sowie von Anfang an auf die lukrative Passagierbeförderung setzte. Trotz einiger unternehmerischer Rückschläge, u. a. durch die Auswirkungen der Weltwirtschaftskrise von 1857 sowie aufgrund des Unterganges des Dampfschiffes „Austria“ vor Neufundland im Jahre 1858 mit insgesamt 449 Opfern, gelang es der Unternehmensführung der HAPAG bereits im Jahre 1868 alle Segelschiffe gegen moderne Dampfschiffe auszutauschen.²⁰³ Dadurch konnte die HAPAG die Transportkapazitäten wie auch den Komfort ihrer Schiffe für die Passagiere erheblich steigern, was zu einer weiteren Belebung der hamburgischen Passagierschifffahrt führte. Das Wachstum der HAPAG hielt, trotz einiger weiterer unternehmerischer Krisenjahre, bis zum Vorabend des Ersten Weltkrieges an, sodass sich diese Reederei bereits im Jahre 1913, gemessen an der kumulierten Ladekapazität ihrer 174 Seeschiffe von ca. 1.038.645 Bruttoregistertonnen, zum größten Schifffahrtsunternehmen der damaligen Welt entwickeln konnte.²⁰⁴

²⁰² Vgl. Bussacker 2006. S. 28.

²⁰³ Kludas, Arnold: Die Geschichte der deutschen Passagierschifffahrt – Die Pionierjahre von 1850–1890. Bd. 1. Hamburg 1994. S. 22–23.

²⁰⁴ Ausgelöst wurden diese unternehmerischen Krisenjahre durch eine Vielzahl von unterschiedlichen Ereignissen. Neben dem Auftreten von globalökonomischen Krisen (u. a. Weltwirtschaftskrise von 1857, Gründerkrach von 1873), hatten insbesondere auch regionale Faktoren, wie beispielsweise die zunehmende Konkurrenz durch andere Schifffahrtsunternehmen oder auch der Ausbruch der hamburgischen Cholera-Epidemie im Jahre 1892 erheblichen Einfluss auf die Unternehmensentwicklung der HAPAG. Vgl.

Neben der Investitionsbereitschaft der Hamburger Privatwirtschaft wurde die Passagierschiffahrt jedoch auch in steigendem Maße von staatlicher Seite gefördert. Bereits am 4. Februar 1848 verabschiedete der Rat ein Gesetz, dass es in der Hansestadt zukünftig nur Hamburger Personen mit Bürgerrecht gestattet sei, sich an Unternehmen der Passagierschiffahrt wirtschaftlich zu beteiligen.²⁰⁵ Diese politisch gewollte Ausgrenzung ausländischer Reeder vom Hamburger Wirtschaftsstandort rechtfertigte der Rat in der Verordnung vom 26. März 1848 in erster Linie mit der Notwendigkeit einer obrigkeitlichen Fürsorge für die Auswandernden, um aber gleich im Anschluss hinzuzufügen, dass dieses Gesetz auch in wirtschaftlichem Interesse der heimischen Schiffahrt liege.²⁰⁶ Obwohl die staatlichen Organe zunehmend versuchten, die Passagierbeförderung über den Hamburger Hafen gesetzlich zu regulieren, blieb insbesondere die rechtliche Situation der Auswanderer auch während der 1850er-Jahre noch weitestgehend prekär. Die Migranten erhielten beispielsweise bis ins Jahr 1851 keinen gesetzlichen Schutz, wenn sie von Hamburg ausgehend im Rahmen der indirekten Passagierbeförderung über einen weiteren europäischen Hafen in ein überseeisches Gebiet auswanderten.²⁰⁷ Zudem blieb der Qualitätsstandard der Hamburger Passagierschiffe weiterhin hinter dem Bremens zurück, sodass noch zur Jahrhundertmitte durchschnittlich ca. zwei bis zehn Prozent der Migranten während einer transatlantischen Überfahrt den Tod fanden.²⁰⁸ Insbesondere auf Druck der US-amerikanischen Einwanderungsbehörde, die den schlechten Gesundheitszustand der über Hamburg eingereisten Migranten kritisierte, erließ der Hamburger Rat weitere Gesetze, die die Transportbedingungen der auswandernden Schiffspassagiere verbessern sollten. Zudem waren die Reeder sowie die ortsansässigen Agenten durch die Verabschiedung der Ratsverordnung vom 28. Mai 1851

Capell, Hans-Jürgen: Die HAPAG als Auswanderungsunternehmen und die Rolle Albert Ballins. In: „Seht, wie sie übers große Weltmeer ziehn!“ – Die Geschichte der Auswanderung über Hamburg. Hrsg. v. Peter Gabrielsson u. Andrea Brinckmann. Bremen 2008. S. 116–121.

²⁰⁵ Hierzu heißt es in dem betreffenden Gesetz: „Das Geschäft der Beförderung von Auswanderern ist nur hiesigen Bürgern und Einwohnern, und außerdem nur solchen fremden Schiffen, welche durch hier ansässige selbstschuldige Bürgern vertreten sind, gestattet. Die desfallsigen Contracte können von dem Unternehmer selbst abgeschlossen werden; findet aber eine Vermittlung statt, so steht diese ausschließlich den beeidigten Schiffsmaklern zu, welchen die gesetzliche Courtage nur von dem Befrachter und nicht von den Passagieren zu bezahlen ist. Unbefugte Mittelspersonen, namentlich solche, welche sich bemühen, durch unwahre Vorstellungen Passagiere für ein gewisses Schiff zu gewinnen. Oder diejenigen, welche bereits für ein Schiff angenommen sind, demselben wieder abspenstig zu machen, werden nach Umständen mit Geldbuße oder Gefängniß bestraft.“ Vgl. Ratsverordnung Nr. 108 vom 04.02.1848. In: Verordnungen der Freien Hansestadt Hamburg von 1847 und 1848, nebst Register über den zehnten bis zwanzigsten Bd. Hrsg. v. Johann Martin Lappenberg. Bd. 20. Hamburg 1849 (Staatsbibliothek Hamburg).

²⁰⁶ Vgl. Ratsverordnung vom 26.03.1848. In: Verordnungen der Freien Hansestadt Hamburg von 1847 und 1848, nebst Register über den zehnten bis zwanzigsten Bd. Hrsg. v. Johann Martin Lappenberg. Bd. 20. Hamburg 1849 (Staatsbibliothek Hamburg).

²⁰⁷ Vgl. Bussacker 2006. S. 66.

²⁰⁸ Vgl. Wiborg/Wiborg 1997. S. 27.

fortan verpflichtet, sich namentlich bei der Kämmerei registrieren zu lassen und dort eine Kaution von jeweils 10.000 Bco. als Sicherheit gegen evtl. Gesetzesverstöße zu hinterlegen.²⁰⁹ Zusätzlich wurde im Jahre 1855 durch die Einrichtung der Deputation für das Auswandererwesen in Hamburg eine staatliche Instanz geschaffen, die fortan diesen bis dahin weitestgehend deregulierten Wirtschaftssektor einer staatlichen Kontrolle unterordnen sollte.²¹⁰ Mit der Verbesserung der Beförderungsbedingungen von Migranten sowie der Herstellung mehrerer regelmäßig betriebener transatlantischer Schifffahrtsverbindungen zwischen der Hansestadt und den großen Hafenstädten an der US-amerikanischen Ostküste wie New York und ab dem Jahr 1866 auch New Orleans, wurde zwar die Grundvoraussetzung für die aufstrebende Hamburger Passagierschifffahrt geschaffen, dennoch blieb diese Wirtschaftsbranche in erster Linie abhängig von gewissen innen- sowie außenpolitischen Faktoren. Die folgende Grafik über die Hamburger Auswanderungszahlen zwischen 1848 und 1876 zeigt in diesem Kontext die vorhandenen Korrelationen auf.

²⁰⁹ Hierzu heißt es in dem betreffenden Gesetz: „Das Geschäft der indirecten Beförderung ist nur hiesigen Bürgern gestattet. Jeder der ein solches Geschäft betreiben will, hat eine Caution von Bco. 10.000 durch Deposition oder Bürgschaft bei der Kämmerei zu bestellen, und ein Attest des Letzteren über die beschaffene Kaution dem Polizeiherrn vorzulegen.“ Vgl. Ratsverordnung Nr. 37 vom 28.05.1851. In: Verordnungen der Freien Hansestadt Hamburg von 1851 und 1852, nebst Register über den zehnten bis zweiundzwanzigsten Bd. Hrsg. v. Johann Martin Lappenberg. Bd. 22. Hamburg 1853 (Staatsbibliothek Hamburg).

²¹⁰ Vgl. Bussacker 2006. S. 216.

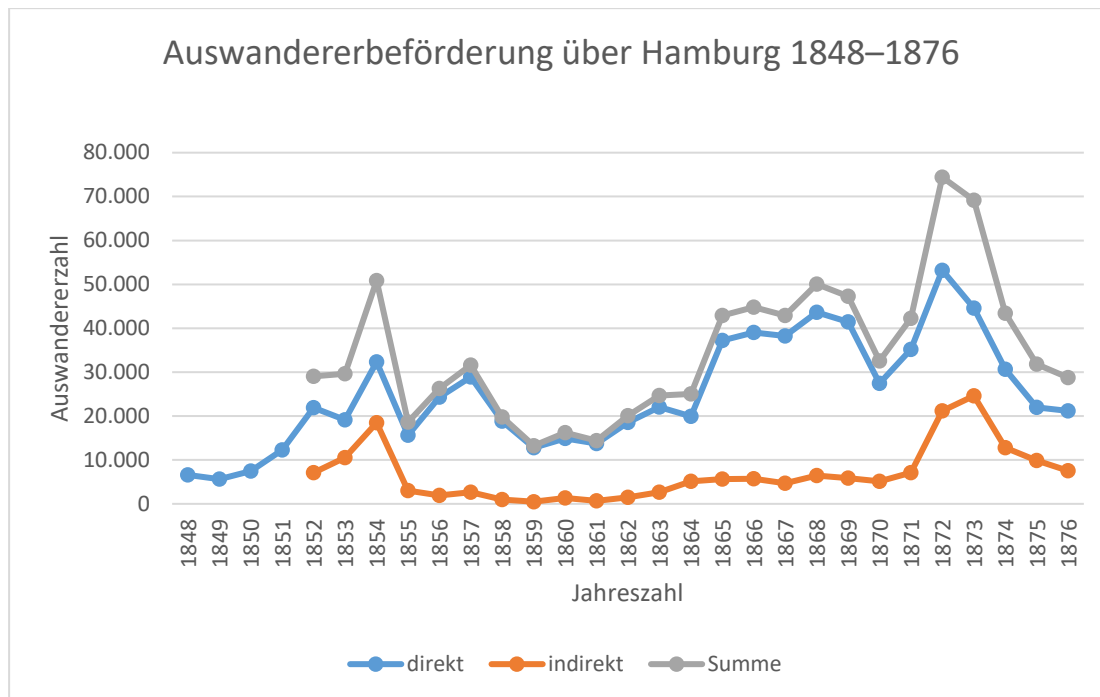


Abbildung 4: Eigene grafische Zusammenstellung. Vgl. Handelsstatistisches Bureau (Hg.): Tabellarische Übersichten des Hamburgischen Handels. Jahrgänge: 1852. Hamburg 1853. S. 118; 1859. Hamburg 1860. S. 134; 1863. Hamburg 1864. S. 146; 1867. Hamburg 1868. S. 102; 1869. Hamburg 1870. S. 90; 1871. Hamburg 1872. S. 94; 1873. Hamburg 1874. S. 174; 1876. Hamburg 1877. S. 198.²¹¹

Die Zahl der Auswanderer über den Hamburger Hafen stieg demnach bis zum vorläufig erreichten Maximum des Jahres 1854 auf insgesamt 50.819 Personen an, was in erster Linie der gescheiterten Deutschen Revolution sowie den Goldfunden in den USA geschuldet war. Diese Einflussfaktoren verloren jedoch ab der Mitte der 1850er-Jahre merklich an Bedeutung, sodass sich dieser Wachstumstrend wieder umkehrte. Zudem wirkte sich die Weltwirtschaftskrise von 1857, die auch die US-amerikanische Wirtschaft in eine Rezession stürzte, auf die europäischen Emigrationszahlen aus, sodass sich die Zahl der Auswanderer bis zum Jahre 1859 wieder sukzessiv auf 13.242 Personen verringerte. Nach einer zweijährigen Stagnationsphase stieg die Zahl der über Hamburg ausreisenden Emigranten zwischen 1861 und 1865, trotz des nach wie vor herrschenden Bürgerkrieges in den USA, wieder von jährlich 14.399 auf insgesamt 42.884 Personen an. Damit immigrierten in diesen fünf Jahren von den insgesamt in Hamburg erfassten 127.096 Auswanderern etwa 88.390 Personen in die USA, was einem Anteil von knapp 70 Prozent entspricht.²¹² Dass sich die europäischen Migranten,

²¹¹ Bis zum Jahre 1851 wurde in den Tabellarischen Übersichten des Hamburgischen Handels ausnahmslos die direkte Auswanderung statistisch erhoben.

²¹² Vgl. Handelsstatistisches Bureau (Hg.): Tabellarische Übersichten des Hamburgischen Handels. Jahrgang 1865. Hamburg 1866. S. 140.

trotz ihres Wissens über das durch den Krieg hervorgerufene Elend innerhalb der US-amerikanischen Gesellschaft, dennoch genötigt sahen, in die USA zu emigrieren, ist zumindest ein Hinweis auf die weit verbreitete existenzielle Not innerhalb Europas.

Neben den deutschen Auswandererhäfen profitierten vor allem die Unionsstaaten von dieser Entwicklung, da ab dem Jahre 1863 alle männlichen Migranten zwischen 20 und 45 Jahren, die die US-amerikanische Staatsangehörigkeit anstrebten, zum Kriegsdienst eingezogen wurden. Dies führte letztendlich dazu, dass bei Kriegsende in etwa jeder zehnte Soldat der 2 Millionen Mann zählenden Unionsarmee gebürtig aus Deutschland stammte.²¹³ Die deutschen Überseehäfen Bremen und Hamburg hatten somit einen nicht unerheblichen Einfluss auf den Verlauf dieses Krieges, da sie durch ihr wirtschaftliches Engagement hinsichtlich der Ausweitung der Passagierschifffahrt, den US-amerikanischen Kriegsschauplatz stetig mit neuen potenziellen Soldaten versorgten. Mit der Kapitulation der Konföderierten im Jahre 1865 setzte, trotz einer kurzen Unterbrechung dieses Trends im Jahre 1870 in Folge des Deutsch-Französischen Krieges, ein beschleunigtes Wachstum der Auswanderung über den Hamburger Handels- und Finanzplatz ein, dessen vorläufiger Höhepunkt im Jahre 1872 mit insgesamt 74.406 Emigranten erreicht wurde. Bereits ein Jahr später wurde durch den Beginn der Weltwirtschaftskrise, die neben den europäischen Volkswirtschaften vor allem die USA traf, auch die Hamburger Passagierschifffahrt erheblich getroffen, sodass als Konsequenz allein im Jahre 1876 mit 28.733 Personen etwa 62 Prozent weniger Menschen über den Hamburger Hafen ausreisten als noch vier Jahre zuvor. Erst zu Beginn der 1880er-Jahre konnte sich diese Branche wieder vollständig von dem konjunkturellen Einbruch erholen, da nun vermehrt auch osteuropäische Emigranten den Hamburger Hafen zur Auswanderung nutzten. Die sich daraus entwickelnde, von Europa ausgehende Migrationswelle in die Vereinigten Staaten, sollte in diesem Zusammenhang hinsichtlich der Anzahl der jährlich beförderten Personen im transatlantischen Passagierverkehr alle vorherig aufgestellten Rekorde übertreffen. Allein über die Elbmetropole emigrierten im Jahre 1913 mit insgesamt 239.564 Personen beispielsweise mehr als dreimal so viele Menschen wie noch im Jahre 1872.²¹⁴ Dass Aufstieg und Fall oftmals zeitlich nahe beieinander liegen, zeigt der bereits ein Jahr später beginnende Niedergang der deutschen Seeschifffahrt in

²¹³ Helbich, Wolfgang / Kamphoefner, Walter (auch Hg.): Deutsche im Amerikanischen Bürgerkrieg – Briefe von Front und Farm 1861–1865. Paderborn 2002. S. 9, 46 u. 64.

²¹⁴ Vgl. Bussacker 2006. S. 463.

Folge des Ersten Weltkrieges. Das goldene Zeitalter der europäischen Auswanderung in die USA war damit beendet.

4.3 Die ökonomische Bedeutung des Krimkrieges für Hamburg

Ein kriegerischer Konflikt, der ähnlich wie die Schleswig-Holsteinische Erhebung nicht unmittelbar mit der Wirtschaftsgeschichte Hamburgs in Verbindung gebracht wird, ist der Krimkrieg von 1853 bis 1856. In diesem Konflikt versuchte Russland diverse Gebiete des Osmanischen Reiches militärisch zu annektieren, um die eigene geostrategische Position insbesondere rund um das Schwarze Meer zu stärken. Die Alliierten, die sich zunächst aus den Kriegsparteien Frankreich, England und dem Osmanischen Reich zusammensetzten²¹⁵, erklärten dem Zarenreich daraufhin im März des Jahres 1854 den Krieg, der letztendlich erst zwei Jahre später mit der faktischen Niederlage Russlands im Zuge des Pariser Friedensvertrags am 30. März 1856 offiziell beigelegt werden konnte.²¹⁶ Obwohl dieser militärische Konflikt, aufgrund seiner peripheren Lage im südöstlichen Europa, zunächst keinen Einfluss auf die Entwicklung der Hansestadt zu nehmen schien, änderte sich die Situation spätestens mit dem Kriegseintritt Frankreichs und Englands gravierend. Zunächst wurde durch die britisch-französische Seeblockade der russischen Ostseehäfen ab dem 26. Juni 1854 eine zweite Kriegsfront eröffnet, die unmittelbar den für die Elbmetropole wichtigen Handel mit Nordeuropa gefährdete.²¹⁷ Wenngleich diese Blockade nur in den eisfreien Monaten umgesetzt werden konnte, so verhinderte sie neben dem Import von kriegswichtigen Gütern nach Russland vor allem auch einen Großteil des russischen Exportes von Agrarprodukten und Rohstoffen nach Zentral- und Westeuropa, was dort folglich zu einem Anstieg der Konsum- und Warenpreise führte. Trotz der damit einhergehenden Verschlechterung der Nahrungsmittelversorgung in Europa, wurde diese Blockadepolitik der russischen Seehäfen während der gesamten Kriegszeit aufrecht

²¹⁵ Das Königreich Sardinien-Piemont trat erst im Jahre 1855 auf Seiten der Alliierten in den Krieg ein.

²¹⁶ Vgl. Figes, Orlando: Krimkrieg – Der letzte Kreuzzug. Berlin 2011. S. 247–251.

²¹⁷ Die französische und britische Marine erklärten mit diesem Erlass, dass alle Ostseehäfen oberhalb des 55. nördlichen Breitengrades, für den Handel von kriegswichtigem Material mit Russland, einer Seeblockade unterliegen. Betroffene Häfen waren u. a.: „Libau und Windau (Kurland), Riga, Pernau, alle Häfen ostwärts vom Kap Dager Ort (Hapsal, Wormsö Island, Port Baltic, Reval und alle sonstigen Häfen in Estland), Helsingfors, Sveaborg, Finnlands Küste, Barö Sound, Hangö-Island, Orö du Abo, Nystad, Vasa, Walgrund Islands, Little Carleby, Jacobstad, Biorneborg, Christinestadt, Lahts, Kalawki, Brahestad, Uleaborg, Karle Island, Tio, Gestila, Tornea, St. Petersburg und Kronstadt.“ Vgl. Ratsverordnung Nr. 50 vom 28.06.1854. In: Verordnungen von 1854, nebst Register über den zehnten bis vier und zwanzigsten Bd. Bd. 24. Hamburg 1855 (Staatsbibliothek Hamburg).

erhalten.²¹⁸ Für den Hamburger Handelsplatz bedeutete diese Entwicklung im Zusammenhang mit dem Kriegseintritt der Alliierten nicht nur, dass der lukrative Warenverkehr mit Russland einbrach, sondern dass es der neutralen Hansestadt, gemäß dem damaligen Völkerrecht, fortan ebenso untersagt war, kriegswichtiges Material an das Vereinigte Königreich, Frankreich oder das Osmanische Reich zu liefern. Der Rat machte diese Handelseinschränkung bereits in einer Verordnung vom 10. April 1854 öffentlich, indem er festlegte, dass

*„die Ausfuhr aller nach dem allgemeinen Völkerrechte oder den bestehenden Hamburgischen Staatsverträgen als Kriegscontrebande anzusehenden Gegenstände, also die Ausfuhr von Kriegsmunition und Geschütz, ferner von Pulver, Salpeter, Schwefel, Kugeln, Zündhütchen, aller Art von von Waffen und überhaupt aller solcher Gegenstände, welche unmittelbar zum Kriege gebraucht werden, [...] vom Tage dieser Publication an, sowohl unter Hamburgischer als unter fremder Flagge oder zu Lande, nach den Staaten der kriegführenden Mächte verboten [ist]“*²¹⁹.

Eine wesentlich größere Gefahr für die zukünftige Entwicklung des Hamburger Handels- und Finanzplatzes ging von der Frage aus, inwiefern sich die beiden deutschen Hegemonialmächte Österreich und Preußen im Verlauf dieses Konfliktes von den jeweiligen Kriegsparteien vereinnahmen lassen würden. Es lag vor allem im Interesse der kleinen und mittelgroßen deutschen Bundesstaaten, den Kriegseintritt der beiden deutschen Großmächte zu verhindern, damit dieser ohnehin schon eskalierende Konflikt nicht in ein für den Deutschen Bund unkalkulierbaren Weltkrieg ausarten würde.²²⁰ Insbesondere aufgrund der machtpolitischen Interessen Österreichs am Balkan und an den Donaufürstentümern, war es in diesem Kontext nicht völlig ausgeschlossen, dass das Wiener Königshaus gegen Russland intervenieren und somit womöglich den gesamten Deutschen Bund mit in diesen Konflikt ziehen würde. Letztendlich ließ jedoch weder die mangelnde Finanzkraft der Donaumonarchie noch deren innenpolitische Instabilität

²¹⁸ Vgl. Ratsverordnung Nr. 48 vom 06.07.1855. In: Verordnungen von 1855–1856, nebst Register über den zehnten bis fünf und zwanzigsten Bd. In: Sammlung der Verordnungen der freien Hanse-Stadt Hamburg seit 1814. Bd. 25. Hamburg 1857 (Staatsbibliothek Hamburg).

²¹⁹ Vgl. Ratsverordnung Nr. 30 vom 10.04.1854. In: Verordnungen von 1854, nebst Register über den zehnten bis vier und zwanzigsten Bd. In: Sammlung der Verordnungen der freien Hanse-Stadt Hamburg seit 1814. Bd. 24. Hamburg 1855 (Staatsbibliothek Hamburg).

²²⁰ Vgl. Müller 1998. S. XXXII.

ein aktives Eingreifen der österreichischen Armee zu, sodass die Wiener Regierung ihre neutrale Position beibehalten musste und daher versuchte als diplomatischer Vermittler zwischen den Kriegsparteien zu agieren. Preußen hatte im Gegensatz zu Österreich von vornherein keine direkten Ambitionen gehabt, sich in irgendeiner Form an den Kampfhandlungen zu beteiligen und blieb daher, trotz der Aufrufe zur Unterstützung Russlands seitens einiger erkonservativer Berliner Kreise, neutral.²²¹ Die politische Passivität des Deutschen Bundes während dieses Konfliktes bewahrte die europäischen Staaten somit vor einem drohenden kontinentalen Krieg, welcher ohne Zweifel auch die Entwicklung der Elbmetropole negativ tangiert hätte.²²² Für den Hamburger Handelsplatz wäre in dieser Hinsicht wohl insbesondere die Parteiergreifung Preußens oder gar des Deutschen Bundes zugunsten Russlands desaströs verlaufen, da in diesem Falle englische bzw. französische Kriegsschiffe durch eine Seeblockade der deutschen Küste, wie schon 40 Jahre zuvor, den wirtschaftlichen Untergang der Elbmetropole herbeigeführt hätten. Dass die ökonomische Entwicklung Hamburgs bekanntlich einen anderen Verlauf nahm, wird u. a. durch den weitreichenden Anstieg ihres Handelsverkehrs während des Krimkrieges belegt. Die folgende Grafik stellt in diesem Kontext den Hamburger Handelsverkehr zwischen den Jahren 1853 und 1856 dar.

²²¹ Wehler, Hans-Ulrich: Von der Deutschen Doppelrevolution bis zum Beginn des Ersten Weltkrieges. München 1995. S. 222–224.

²²² Doering-Manteuffel, Anselm: Die Deutsche Frage und das Europäische Staatensystem 1815–1871. In: Enzyklopädie Deutscher Geschichte. Hrsg. v. Lothar Gall. Bd. 15. München 2010. S. 36.

Tabelle 8

Hamburger Im- und Exportstatistik 1853–1856.

Wert aller Warenimporte nach Hamburg von 1853 bis 1856 (in Bco.)

Jahr	1853	1854	1855	1856
Seewärts	215.769.940	233.222.830	243.115.130	286.180.540
Über Altona	43.564.480	52.426.270	56.329.310	85.853.050
Land & Fluß	184.545.110	245.018.930	229.113.750	282.838.490
Total	443.879.530	530.668.030	528.558.190	654.872.080

Wert aller Warenexporte von Hamburg von 1853 bis 1856 (in Bco.)

Jahr	1853	1854	1855	1856
Seewärts	147.170.990	179.839.750	142.501.150	182.115.250
Über Altona	45.894.700	54.538.760	56.837.310	54.713.810
Land & Fluß	228.607.800	258.651.330	397.883.140	376.604.670
Total	421.673.490	493.029.840	507.221.600	613.433.730

Quelle: Eigene tabellarische Zusammenstellung. Vgl. Handelsstatistisches Bureau (Hg.): Tabellarische Übersichten des Hamburgischen Handels. Jahrgänge 1854. Hamburg 1855. S. 3; 1856. Hamburg 1857. S. 5; 1857. Hamburg 1858. S. 7.

In Bezug auf die Hamburger Im- und Exportstatistik während der Jahre 1849 bis 1852 wird deutlich, dass sich der seit dem Jahre 1849 anhaltende Anstieg des Hamburger Warenverkehrs seit dem Beginn des Krimkrieges weiter beschleunigte. So erhöhte sich zunächst der Wert der Warenimporte zwischen 1849 und 1852 von 293.826.640 auf 392.028.820 Bco., was in etwa 33 Prozent entsprach, um in den darauffolgenden vier Jahren um etwa 67 Prozent auf einen Gesamtwert von 654.872.080 Bco. anzusteigen. Bei den Warenexporten ergibt sich auf den ersten Blick zwar ein ähnliches Bild, da sich auch hier der Wert der Ausfuhren zwischen 1852 und 1856 um ca. 64 Prozentpunkte erhöhte. Dennoch basierte diese Zunahme hauptsächlich auf dem wertmäßigen Zuwachs der Land- und Binnenschiffahrtsexporte von anteilig 228.607.800 auf 376.604.670 Bco., sprich über 64 Prozent. Die seewärtigen Ausfuhren

sowie die Exporte über Altona stiegen dagegen mit ca. 20 Prozent vergleichsweise moderat an. Des Weiteren ist in diesem Zusammenhang auffällig, dass die wertbedingten Zuwachsraten des Hamburger Handelsverkehrs weit höher waren als die quantitative Zunahme der transportierten Waren. Die folgende Grafik über die Entwicklung der Hamburger Warenexporte zwischen 1848 und 1856 gemessen in der Einheit Netto-Zentner, soll diese Divergenz verdeutlichen.

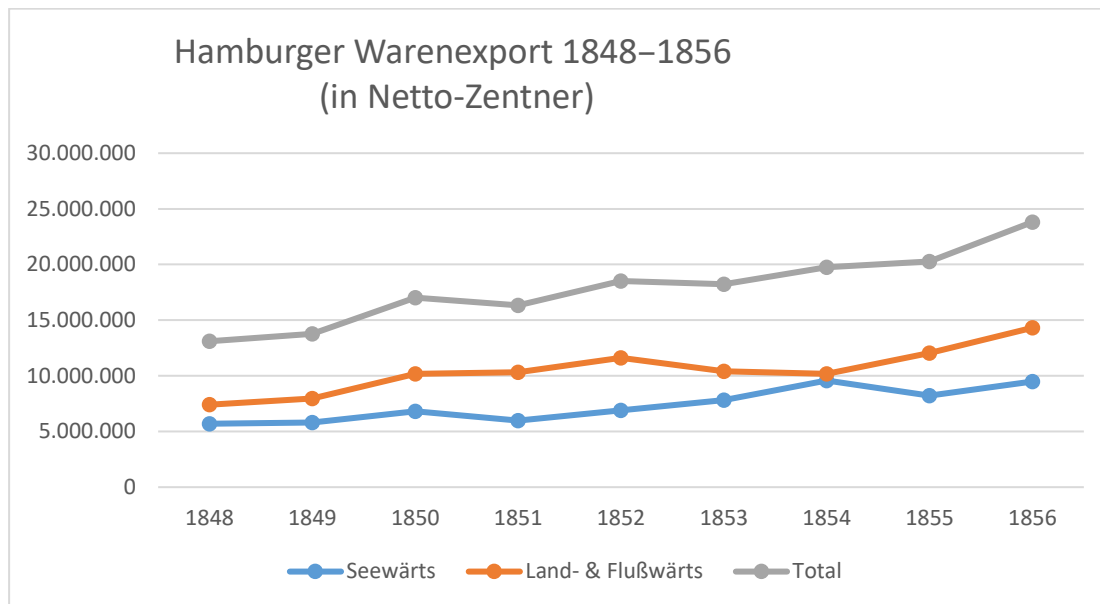


Abbildung 5: Eigene grafische Zusammenstellung. Vgl. Statistisches Bureau der Steuer-Deputation (Hg.): Statistisches Handbuch für den Hamburgischen Staat. Bd. 1. Hamburg 1874. S. 59

Hierbei wird ersichtlich, dass sich einerseits zwar das Gesamtgewicht (gemessen in Netto-Zentner) aller über die Hansestadt ausgeführten Waren zwischen 1849 und 1856 um knapp 73 Prozent erhöhte, jedoch andererseits der dazu in Korrelation stehende Wertzuwachs aller Warenexporte im selben Zeitraum etwa 128 Prozent betrug. Da es laut den Tabellarischen Übersichten des hamburgischen Handels bis zum Beginn der Weltwirtschaftskrise von 1857 zu keinen exorbitanten Mengenveränderungen bei den verschiedenen über Hamburg disponierten Warengattungen kam, so ist diese bis zum Jahre 1857 bestehende, zunehmende Diskrepanz zwischen der Zunahme des Warengewichts sowie des Warenwertes vor allem dem allgemeinen Anstieg der jeweiligen Weltmarktpreise zuzurechen. Hans Rosenberg vermerkt in diesem Kontext, dass sich allein zwischen den Jahren 1852 und 1856 die Konsumgüterpreise in Hamburg im Durchschnitt um 28,32 Prozent erhöht hätten. Für einzelne, dort

gehandelte Produktgruppen fiel der Preisanstieg während dieses Zeitraumes noch bei Weitem höher aus. So stieg beispielsweise der Wert für Leucht- und Brennstoffe um 36,30 Prozent, für Metalle um 44,80 Prozent sowie für Getreide um 42,56 Prozent an.²²³ Doch was löste diesen plötzlichen Anstieg der Welthandelspreise aus?

Neben den bereits erläuterten globalökonomischen Wachstumsfaktoren zur Mitte des 19. Jahrhunderts, wie einerseits der beschleunigten Erschließung neuer überseeischer Produktions- und Absatzmärkte u. a. in Folge der Goldfunde in den USA und Australien sowie ,andererseits die durch den industriellen Take-Off eingeleitete Bedarfszunahme nach landwirtschaftlichen sowie industriellen Gütern und Rohstoffen, wirkte sich insbesondere der Krimkrieg in zweifacher Weise konjunkturbelebend auf den internationalen Handelsverkehr aus.²²⁴ Zum einen generierte dieser Konflikt, an dem insgesamt über eine Million Soldaten beteiligt waren, eine erhebliche Zusatznachfrage nach kriegswichtigem Material und Konsumgütern wie Kleidung, Waffen und Nahrungsmittel.²²⁵ Hauptprofiteure dieser künstlich geschaffenen Sonder- bzw. Kriegskonjunktur waren neben dem produzierenden Gewerbe vor allem der Handels- und Schifffahrtssektor, da sowohl die für die Front bestimmten Materialien als auch die militärischen Einheiten überwiegend mit dem Schiff zum jeweiligen Einsatzort transportiert werden mussten. Der dafür nötige Frachtraum wurde teilweise so knapp, dass einige Reedereien wie u.a. auch die HAPAG im Jahre 1855, aufgrund der ansteigenden Frachtraten, lukrative Charterverträge für ihre Schiffe mit den alliierten Kriegsmächten aushandeln konnten.²²⁶ Zum anderen führte die über zwei Jahre andauernde Seeblockade der russischen Häfen zu einer Neuausrichtung der globalen Märkte. Russland war vor dem Beginn des Krimkrieges einer der Hauptlieferanten von Getreide und Rohstoffen für den zentral- und westeuropäischen Markt. Durch die erzwungene Isolierung des russischen Agrarsektors von Absatzmärkten im europäischen Raum wurden plötzlich überseeische Importe in zunehmendem Maße konkurrenzfähig, die zuvor aufgrund der zu hohen Transportabgaben oftmals zu kostenintensiv waren.²²⁷ Insbesondere die USA konnten in diesem Zusammenhang von der Konfliktsituation in Europa erheblich profitieren, da es ihnen zumindest bis zum Ausbruch der Weltwirtschaftskrise 1857 gelang, ihre Wareneinfuhren exponentiell von

²²³ Vgl. Rosenberg 1974. S. 70.

²²⁴ Vgl. Böhme 1966. S. 75. Vgl. auch: Rostow 1978. S. 146.

²²⁵ Vgl. Rosenberg 1974. S. 29.

²²⁶ Brockstedt, Jürgen: Seefahrt an den deutschen Küsten im Zeitalter der Industrialisierung (1815–1914). In: Seefahrt an den deutschen Küsten im Wandel 1815–1914. Neumünster 1993. S. 25. Vgl. auch Kludas 1994. S. 20.

²²⁷ Stampp, Kenneth: America in 1857. A Nation on the Brink. New York 1990. S. 221.

ca. 138 Millionen Dollar im Jahre 1848 auf insgesamt 294 Millionen Dollar im Jahre 1856 zu steigern.²²⁸ Exportiert wurden dabei hauptsächlich agrarische Erzeugnisse wie Baumwolle, Getreide und Tabak. Um diese oftmals fernab der US-amerikanischen Ostküste angebauten Waren kosteneffizient zu den en Überseehäfen transportieren zu können, mussten erhebliche Kapitalsummen in den Ausbau des dortigen Eisenbahnnetzes investiert werden, was wiederum u.a. eine Spekulationshausse auf dem US-amerikanischen Kapitalmarkt wie auch innerhalb des dortigen Grundstücks- und Immobiliensektors auslöste. Obwohl während der gesamten Gründerzeit der überwiegende Anteil der für den europäischen Markt bestimmten US-amerikanischen Exportgüter über englische Häfen disponiert wurde, konnte auch der Hamburger Hafen zunehmend von dem ökonomischen Aufstieg der Vereinigten Staaten profitieren. So stieg der Gesamtwert des eigenen Warenverkehrs mit den Vereinigte Staaten zwischen den Jahren 1850 und 1856 von 10.737.420 auf 31.086.840 Bco. an. Gemessen am gesamten Handelsaufkommen der Hansestadt im Jahre 1856 in Höhe von 1.268.305.810 Bco., entsprach dieser Wert jedoch nur einem verhältnismässig geringen Anteil von etwa 2,5 Prozent.²²⁹

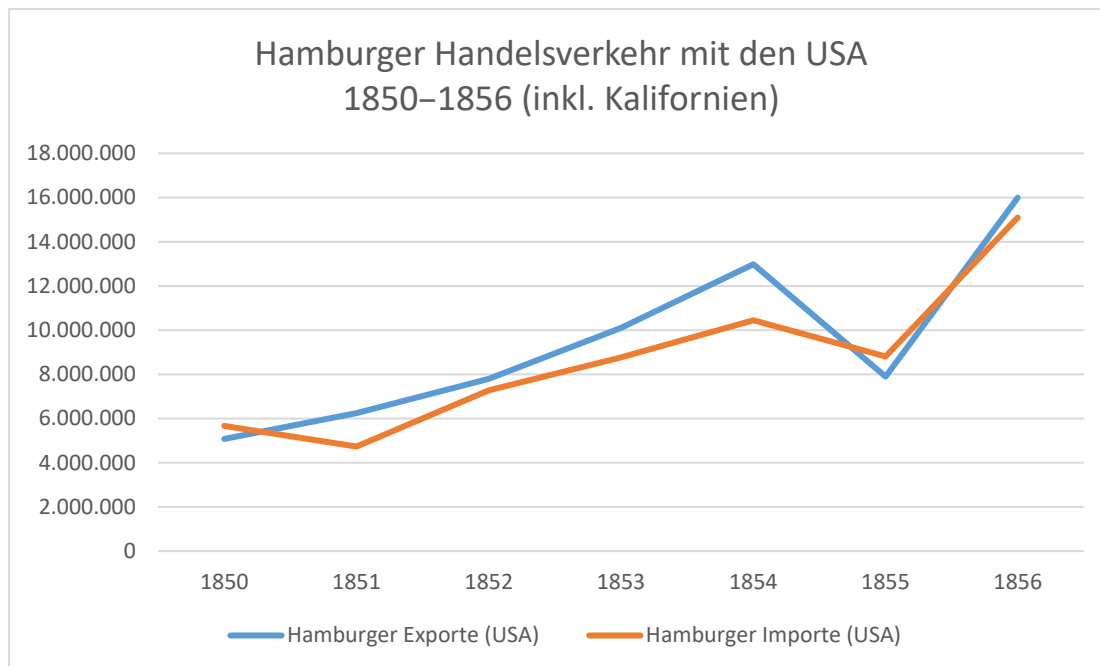


Abbildung. 6: Eigene grafische Zusammenstellung. Vgl. Handelsstatistisches Bureau (Hg.): *Tabellarische Übersichten des Hamburgischen Handels. Jahrgang 1856. Hamburg 1857. S. 6-7.*

²²⁸ Taylor, George Rogers: *The Transportation Revolution 1815–1860*. New York u. a. 1989 (1951). S. 444.

²²⁹ Vgl. Tabelle Nr. 6. S. 71.

Zusammenfassend war der Krimkrieg, trotz seiner – mit insgesamt über 750.000 Opfern – verheerenden Verluste an Menschenleben²³⁰, ein wesentlicher Faktor für die Expansion des globalen Handelsverkehrs um durchschnittlich acht Prozent per anno während der 1850er-Jahre.²³¹ Der Hamburger Handels- und Finanzplatz konnte, wie die meisten der großen europäischen Überseehäfen, enorm von dieser Entwicklung profitieren. Mit dem Aufbau neuer Wirtschaftsbranchen zur Mitte des 19. Jahrhunderts wie u. a. der Passagierschifffahrt oder auch in zunehmendem Maße dem Schiffsbau, gelang es der Elbmetropole, sich neben London, Liverpool und New York als einer der weltweit führenden Universalhäfen zu etablieren. Hierbei fungierte dieser nicht als bloßer Warenumschlagsplatz für die Wirtschaft des Deutschen Bundes, sondern konnte als eines der bedeutendsten Transaktionszentren des globalen Handelsverkehrs auch erhebliche ökonomische Synergieeffekte für die mit ihm verbundenen Märkte bzw. Volkswirtschaften generieren.

Handels- und Finanzplatz Hamburg

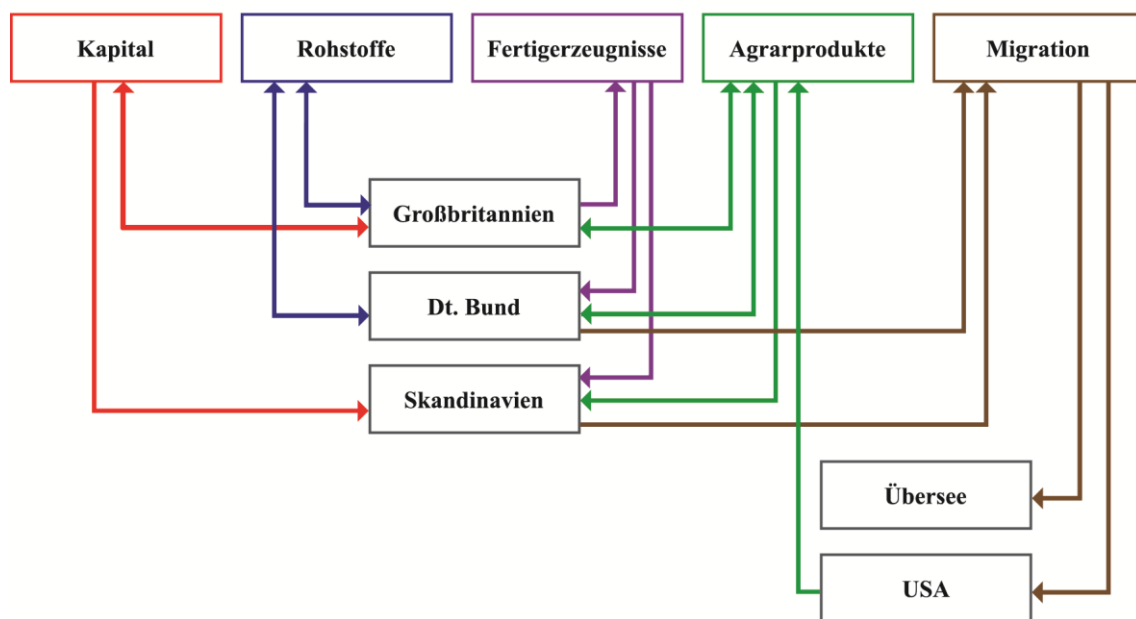


Abbildung 7: Eigene Übersicht. Die internationalen Handelsverflechtungen Hamburgs zur Mitte des 19. Jahrhunderts.

Die o.g. Grafik, in der die Verflechtungen des über den Hamburger Hafen abgewickelten Handelsverkehrs von Waren, Kapital und Schiffspassagieren abstrahiert

²³⁰ Figes, Orlando: Krimkrieg – Der letzte Kreuzzug. Berlin 2011. S. 13.

²³¹ Vgl. H. Pohl 1989. S. 186.

aufgezeigt werden, soll die globalökonomische Funktion dieser Stadt, als einer der primären Transaktionspunkte der damaligen Weltwirtschaft, verdeutlichen. So wurde über die Elbmetropole ein großer Teil des für den nord- bzw. zentraleuropäischen Absatzmarkt bestimmten Bedarfs an überseeischen Agrarprodukten sowie an Rohstoffen umgeschlagen. Im Gegenzug beförderten die Hamburger Reeder in zunehmendem Maße industrielle Fertigerzeugnisse sowie Migranten in die verschiedenen Überseegebiete und konnten daraufhin, aufgrund der damit erreichten Auslastung ihrer Schiffe, hohe Gewinnmargen erzielen. Die wichtigsten Märkte außerhalb Europas lagen dabei außer in den USA vor allem in Südamerika, wobei durch die Aufhebung der englischen Navigationsakte seit den 1850er Jahren auch vermehrt Handel mit den britischen Kolonien betrieben wurde.²³²

Dass dieser ökonomische Wachstumszyklus jedoch nicht dauerhaft aufrechterhalten werden konnte, zeigten bereits erste Krisenerscheinungen an den europäischen Finanz- und Kapitalmärkten in Frankreich, Österreich und Preußen während der Sommermonate des Jahres 1856.²³³ Trotz erheblicher Bemühungen seitens der betroffenen europäischen Regierungen, den jeweils eigenen Kapitalmarkt zu stabilisieren, fand die über sieben Jahre anhaltende konjunkturelle Aufschwungsphase der Weltwirtschaft spätestens im Frühling 1857 in Folge des Zusammenbruchs des US-amerikanischen Kapitalmarktes ihr jähes Ende. Welche Folgen diese Krise für den Hamburger Handels- und Finanzplatz hatte, wird im nächsten Kapitel erläutert.

²³² Vgl. Ahrens 1986. S. 16.

²³³ Vgl. Rosenberg 1974. S. 105–108.

5. Die Ursachen und Konsequenzen der Weltwirtschaftskrise von 1857

5.1 Der Zusammenbruch des US-amerikanischen Kapitalmarktes

Obwohl bereits im vorangegangenen Kapitel kurz auf die ökonomische Entwicklung der USA während der frühen Gründerzeit eingegangen wurde²³⁴, so ist es dennoch zum Verständnis der komplexen Wechselwirkungen, die letztendlich zur Weltwirtschaftskrise von 1857 geführt haben, erforderlich, diesen Themenkomplex noch einmal aufzugreifen bzw. zu vertiefen. Schließlich wurde die sich während der späten 1850er-Jahre über weite Teile der damaligen Weltwirtschaft ausweitende Konjunkturkrise nicht etwa von den europäischen Märkten ausgelöst, sondern durch den Zusammenbruch des US-amerikanischen Kapital- und Finanzmarktes hervorgerufen. Es entstand somit ein Präzedenzfall, der sich im Zuge aller großen Weltwirtschaftskrisen des 20. und 21. Jahrhunderts wiederholen sollte.

Die US-amerikanische Volkswirtschaft stieg erst zur Mitte des 19. Jahrhunderts, also in etwa zeitgleich wie der Deutsche Bund, in den Kreis der großen Industrienationen auf. Der Prozess der fortschreitenden Industrialisierung wirkte sich in diesem Zusammenhang jedoch weitgehend uneinheitlich auf die einzelnen innerstaatlichen Wirtschaftsräume aus. Während sich die amerikanischen Südstaaten weiterhin auf den traditionellen Anbau von Baumwolle, Tabak und anderen landwirtschaftlichen Erzeugnissen konzentrierten, herrschte in den Nordstaaten eine ökonomische Zweiteilung vor. Hierbei wurde in den nordwestlichen Gebieten der damaligen USA, sowohl in den in den Jahren 1846 sowie 1848 gegründeten Bundesstaaten Iowa und Wisconsin als auch in Illinois, Ohio und Indiana in erster Linie Getreide und Mais angebaut sowie Viehzucht betrieben. Das industrielle Zentrum der Vereinigten Staaten bildete sich dagegen in den Gebieten rund um die Städte Boston, Philadelphia und New York, wobei die Metropole am Hudson River auch der mit Abstand wichtigste Hafen- und Finanzplatz des Landes war. Eine wesentliche Erweiterung des US-amerikanischen Staatsterritoriums konnte die Washingtoner Regierung unter der Präsidentschaft von James K. Polk im Jahre 1848 durchsetzen, als in Folge des für die Vereinigten Staaten siegreichen Krieges gegen Mexiko große Gebietsteile im Süden bzw. Südwesten Nordamerikas, wie u.a. die heutigen Bundesstaaten Texas, New Mexico, Arizona, Nevada und Kalifornien, annektiert

²³⁴ Siehe Kapitel 4.1. Siehe auch: Kapitel 4.3.

werden konnten. An der New Yorker Börse nahm die Hoffnung der Investoren auf neue Geschäftsmöglichkeiten in den neuen und zum größten Teil unerschlossenen Gebieten euphorische Züge an, die durch das Publikwerden der kalifornischen Goldfunde noch verstärkt wurden.

Die treibende Kraft hinter dem durch diese Ereignisse eingeleiteten ökonomischen Gründerboom war im Speziellen die Expansion der logistischen Infrastruktur des Landes, wobei der Eisenbahnbau wie in Europa als wirtschaftlicher Leitsektor fungierte. Aufgrund der massiven Erweiterung des US-amerikanischen Schienennetzes konnte erstmals in der Geschichte der USA eine große Anzahl an Gütern und Personen über weite Entfernungen vergleichsweise kosteneffizient transportiert werden, was die Bildung eines nationalen Wirtschaftsraumes maßgeblich begünstigte. Zudem stimulierte der US-amerikanische Eisenbahnsektor, dessen Schienennetz sich allein zwischen den Jahren 1850 und 1857 von 8.500 auf insgesamt 24.000 Meilen²³⁵ nahezu verdreifachte, durch seinen Bedarf an Rohstoffen, Bauland und Investitionskapital auch andere nationale Wirtschaftsbranchen wie den Bergbau, die Schwerindustrie sowie den Banken- und Versicherungssektor nachhaltig.²³⁶ Die ansteigende Geldumlaufmenge in Folge der Einführung des Goldstandards führte außerdem zu einer Absenkung des Diskont- bzw. Lombardsatzes, sodass in Folge von niedrigeren Kreditkosten in hohem Maße Anlagekapital zu günstigen Konditionen bei den Banken aufgenommen werden konnte, was wiederum eine bestmögliche Rendite in Aussicht stellte.²³⁷ Aus dieser Situation heraus entwickelte sich eine regelrechte Aktien- bzw. Spekulationskultur. Die Erfindung der Telegrafie eröffnete zudem jedem die Möglichkeit, an Wertpapierbörsen zu investieren, ohne dort anwesend sein zu müssen. In Folge der daraus entstandenen Kapitalschwemme wurde eine Vielzahl neuer Firmen gegründet, die dieses Geld wiederum in den Ausbau der eigenen Produktionsfaktoren investierten. So entstand ein Kreislauf, in dem steigender Kapitalbedarf einer gleichzeitig wachsenden Renditeerwartung der Anleger gegenüberstand. Diese Entwicklung wurde des Weiteren von der während der späten 1840er-Jahre einsetzenden Kapitalflucht aus Europa in die Vereinigten Staaten verstärkt. Sie war die Folge der dortigen instabilen politischen Verhältnisse im Zuge der revolutionären Bewegung gegen das vorherrschende aristokratische Machtgefüge Kontinentaleuropas. Die daraus resultierende Ungewissheit der Investoren in Bezug auf die politische und

²³⁵ Eine Meile entspricht 1,609 Kilometer.

²³⁶ Vgl. Taylor 1951. S. 346.

²³⁷ Treutler, Herman: Die Wirtschaftskrise von 1857. Hamburg 1927. S. 304–305.

wirtschaftliche Zukunft der betroffenen Länder lähmte vorübergehend die dortigen Kapitalmärkte, was zu einem Investitionsrückgang und damit zu einer Anhäufung von Anlagevermögen führte. Auf der Suche nach sicheren und renditeversprechenden Anlagealternativen begann daraufhin, besonders aus England und Frankreich, ein massiver Kapitalexport nach Australien und in die USA, da die in beiden Ländern gemachten Goldfunde ökonomische Stabilität versprachen.²³⁸

Die Phase der ökonomischen Prosperität in den USA zwischen den Goldfunden in Kalifornien und dem Ausbruch der Wirtschaftskrise von 1857 verlief jedoch nicht innerhalb eines kontinuierlich ansteigenden Konjunkturverlaufs. Vielmehr lässt sich feststellen, dass es schon vor dem die Wirtschaftskrise auslösenden Zusammenbruch der Ohio Life Insurance and Trust Company Indikatoren gab, die auf eine Überhitzung der US-amerikanischen Volkswirtschaft hindeuteten. Zum Jahreswechsel 1853/54 erlebte der New Yorker Aktienmarkt einen ersten Kurssturz, der im Wesentlichen durch den Eintritt Frankreichs und Englands in den Krimkrieg verursacht wurde.²³⁹ Speziell die europäischen Investoren zogen sich vorübergehend aus dem US-amerikanischen Kapitalmarkt zurück, da sie befürchteten, dass dieser Konflikt die ökonomische Entwicklung der europäischen Volkswirtschaften nachhaltig beeinträchtigen und somit als Folge auch Auswirkungen auf die Vereinigten Staaten haben würde. Diese Befürchtung währte jedoch nur kurz, da sich der Krimkrieg, wie im vorherigen Abschnitt beschrieben²⁴⁰, belebend auf den US-amerikanischen Konjunkturverlauf auswirkte. Doch auch die europäische Wirtschaft konnte sich merklich schnell von der Krise erholen, da der Krieg eine zusätzliche Nachfrage nach Kapital, Lebensmitteln und Maschinen generierte.

Im Jahre 1856 änderte sich die ökonomische Situation für die USA mit dem Ende des Krimkrieges schlagartig. Im Zuge der Aufhebung des Handelsembargos gegen Russland und einer unerwartet guten Getreideernte im restlichen Europa sank der Preis für Getreide in den Vereinigten Staaten von 1855 bis zum Jahre 1857 von 9,185 Dollar auf 6,325 Dollar je Barrel, sodass sich die bis dahin erzielten hohen Gewinnspannen nicht mehr aufrechterhalten ließen.²⁴¹ Die sinkenden Absatzzahlen führten daraufhin zu einer verringerten Auslastung der Transportmittel und somit zu sinkenden Umsatzzahlen bei den Eisenbahngesellschaften und Reedereien. Die überwiegend als

²³⁸ Vgl. Rosenberg 1974. S. 34–36.

²³⁹ Vgl. Stampf 1990. S. 221.

²⁴⁰ Siehe Kapitel. 4.3.

²⁴¹ Evans, David: The History of the Commercial Crisis, 1857–1858 and the Stock Exchange Panic of 1859. London 1859. S. 115.

Aktiengesellschaften gelisteten Unternehmen waren nun nicht mehr in der Lage, die Renditeerwartungen ihrer Investoren zu erfüllen, da sie ihre Dividendenzahlungen verringerten. Die Aktionäre begannen in diesem Sektor daraufhin, ihre Aktienpakete abzustößen, was wiederum bei den betroffenen Gesellschaften eine Abwertung ihrer Marktkapitalisierung an den Wertpapierbörsen zur Folge hatte. Trotz alledem blieb die generelle Phase der ökonomischen Hochkonjunktur in den USA weiterhin intakt, da die allgemeine Preisentwicklung für andere Konsumgüter vorerst nicht rückläufig war und somit andere Branchen bis zum Ausbruch der Krise keine wesentlichen wirtschaftlichen Einbußen in Folge des wegfallenden Getreidemarktes erlitten.²⁴²

Dennoch befand sich die US-amerikanische Volkswirtschaft spätestens zum Ende des Jahres 1856 in einer konjunkturellen Stagnationsphase. Der Ausbruch der Wirtschaftskrise trat jedoch vorerst nicht ein, da das generelle Niveau der Warenpreise bis zum Frühsommer 1857 weiter anstieg. Dies motivierte den Kapitalmarkt, die amerikanische Wirtschaft weiterhin mit neuem Geld zu versorgen, da trotz der hohen Kreditbeschaffungskosten immer noch Spekulationsgewinne zu erzielen waren. Da das Gros des in den USA investierten Anlagekapitals aus England sowie in Teilen auch aus den übrigen europäischen Ländern kam, ist es naheliegend, dass die ökonomischen Rahmenbedingungen in Europa maßgeblich auf die amerikanische Finanzkrise Einfluss nahmen oder sie sogar mitverursachten. Die durch den Krimkrieg generierte staatliche Nachfrage nach kriegswichtigen Gütern stimulierte die Volkswirtschaften auf beiden Seiten des nördlichen Atlantiks. Beahlt wurden diese Kriegsfinanzierungsprogramme durch am Kapitalmarkt aufgenommene Staatsanleihen. Somit befanden sich die europäischen Länder auf dem Kreditmarkt in einem direkten Wettbewerb mit der Privatwirtschaft, was die generelle Nachfrage nach Kapital und daher die Zinsbelastung der Schuldner erhöhte. Dies wirkte sich direkt auf die monetäre Lage der europäischen Staaten aus, da sich durch die steigenden Zinssätze auch der Kapitalaufwand für die Schuldentilgung erhöhte. Insbesondere die Bonität des französischen Staatshaushalts erreichte 1856 einen kritischen Punkt, da das Land in den vorangegangenen Jahren intensiv in die eigene Wirtschafts- und Kriegsindustrie investiert hatte. So schätzt Rosenberg, dass allein der gegen Russland geführte Krieg 2,3 Milliarden Franc gekostet habe, von denen 2,1 Milliarden Franc durch Staatsanleihen gedeckt gewesen waren.²⁴³ England, als wichtigster Handelspartner und Kapitalgeber der USA, begann bereits 1855, den Diskontsatz sukzessive bis zum 8. November 1856 von drei auf sieben

²⁴² Vgl. Taylor 1989 (1951). S. 349.

²⁴³ Vgl. Rosenberg 1974. S. 107.

Prozent zu erhöhen.²⁴⁴ Frankreich und die anderen europäischen Länder taten es England gleich und verteuerten ebenfalls die Refinanzierung des Kapitals. Dies wirkte sich in erster Linie auf die Kreditnehmer aus, die mit Fremdkapital auf Aktien, Waren oder Land spekuliert hatten.

In dieser Hinsicht befand sich vor allem der US-amerikanische Land- und Immobiliensektor zu Beginn des Jahres 1857 in einer kritischen Phase. Aufgrund des Ausbaus des Eisenbahnnetzes und des massiven Bevölkerungswachstums wurden die Siedlungsgebiete der Vereinigten Staaten ab den 1840er-Jahren stetig weiter nach Westen verschoben. Regionen, die vorher nur schwer zugänglich waren, wurden nun in die amerikanische Infrastruktur integriert. Speziell die Nachfrage nach Farmland stieg daraufhin an, weil der Bedarf an Lebensmitteln in den Vereinigten Staaten stetig zunahm. Die Siedler finanzierten die von ihnen getätigten Landkäufe oftmals über Bankkredite, ohne dabei über ausreichend Eigenkapital zu verfügen. Somit waren sie direkt von der Entwicklung des US-amerikanischen Kapital- bzw. Kreditmarktes abhängig. Doch auch die Eisenbahngesellschaften selbst stiegen in die rentable Landspekulation ein, da sie aufgrund ihres Wissens über die geplante Streckenführung große Gebiete aufkaufen konnten, die nach Eröffnung der Eisenbahnlinie sprunghaft an Wert gewannen. So waren diese Unternehmen, insbesondere ab den 1850er-Jahren, auch die größten privaten Landbesitzer der USA. Finanziert wurden diese Transaktionen entweder durch die Ausgabe neuer Gesellschaftsaktien oder durch die Aufnahme weiterer Kreditlinien bei den Banken, was folglich die Schuldenlast der Eisenbahngesellschaften immens erhöhte und sie auf diese Weise ebenso abhängig von der Entwicklung des US-amerikanischen Kapital- bzw. Kreditmarktes machte wie die Siedler. Trotz all der mit dieser Situation verbundenen ökonomischen Gefahren war dieses Geschäft weiterhin für alle beteiligten Marktakteure lukrativ, da die zunehmenden Fremdkapitalkosten der Unternehmen vorerst durch den Anstieg der jeweiligen Absatzpreise überkompensiert wurden.²⁴⁵

Obwohl die New Yorker Börse angesichts des hohen Zinsniveaus sowie des bereits im Frühjahr 1857 einsetzenden Verfalls des Immobiliensektors kaum überrascht über das drohende Bersten der Spekulationsblase hätte sein können, so versetzte der Kollaps der Ohio Life Insurance and Trust Company am 24. August 1857 den US-amerikanischen Kapitalmarkt dennoch in einen Schockzustand. Dieses mittelständische Bankhaus gehörte zu den renommierten Kreditinstituten des Landes und galt in der

²⁴⁴ Vgl. Conant 2009 (1915), S. 413.

²⁴⁵ Gates, Paul: *The Farmers Age: Agriculture 1815–1860*. New York 1989 (1960), S. 80.

Öffentlichkeit als solvent. Der Bankrott dieses Unternehmens hatte, gemessen an den entstandenen Verbindlichkeiten von ca. 7 Millionen Dollar, nur einen geringen ökonomischen Effekt.²⁴⁶ Viel nachhaltiger für den Markt war die Signalwirkung, die dieser Konkurs auf die Anleger und damit auf die Finanzwelt ausübte. Gerade die bis zu diesem Zeitpunkt gewährleistete Verfügbarkeit von monetärer Liquidität, die den Markt weitestgehend stabil gehalten hatte, brach nun zusammen. Die Euphorie der Investoren, die der Wirtschaft der USA zu einer bis dahin beispiellosen Entwicklung verholfen hatte, wich nun verstärkt einer pessimistischen Sicht. Die daraus resultierende Vertrauenskrise im Kreditgeschäft führte zu einer massiven Verknappung des verfügbaren Kapitals. Banken vergaben keine neuen Kredite oder forderten verliehenes Geld zurück, da sie befürchteten, selbst illiquide zu werden. Kredithäuser, die bis dahin noch bereit waren Kapital auszugeben, verlangten einen höheren, dem Risiko Zinssatz. Besonders betroffen von dieser Situation waren Firmen, Farmer und Spekulanten, die in großem Maße Fremdkapital aufgenommen hatten, ohne eine gewisse Deckung durch eigenes Kapital aufweisen zu können. Die gegenläufige Entwicklung von steigenden Zinsen und fallenden Aktien-, Waren- und Landpreisen führte zu einem Missverhältnis zwischen den bilanzierten und den realen Vermögenswerten der betroffenen Firmen und Personen. In Panik wurde versucht, die verbliebenen Vermögenswerte unter allen Umständen und somit auch zu jedem Preis zu veräußern, was eine abwärts drehende Preisspirale in Gang setzte. Ein Kreislauf begann, in dem die fehlenden Refinanzierungsmöglichkeiten der Wirtschaft weitere Zahlungseinstellungen zur Folge hatten und dadurch diese Krise weiter verstärkten.²⁴⁷ Der US-amerikanische Aktienmarkt brach in Folge dieser Entwicklung zusammen, wobei besonders die Eisenbahngesellschaften und Banken, die von der vorangegangenen Wertpapierhausse am meisten profitiert hatten, erhebliche Kursverluste verzeichneten oder sogar zahlungsunfähig wurden. So verursachte diese Krise in den USA und in Kanada eine Konkurswelle, der über 5.000 Firmen mit geschätzten Verbindlichkeiten von ca. 291 Millionen Dollar zum Opfer fielen.²⁴⁸ Jede neue Bank, die hierbei zahlungsunfähig wurde, verschärfte im Zuge des eingetretenen Dominoeffektes die Lage der verbliebenen Kredithäuser. Im September erreichte die nächste Hiobsbotschaft den New Yorker Finanzplatz. Der Frachter SS Central-America, mit einer für New York bestimmten Goldladung im Wert von 1,5 Millionen Dollar, versank vor der US-

²⁴⁶ Vgl. Conant 2009 (1915). S. 414.

²⁴⁷ Vgl. Stampp 1999. S. 220–222.

²⁴⁸ Vgl. Evans 1859. S. 34.

amerikanischen Küste.²⁴⁹ Den Höhepunkt erreichte die Panik im August 1857, als der Diskontsatz in den USA zwischen 15 und 24 Prozent notierte und somit die Banken quasi keine Möglichkeiten mehr hatten, neues Kapital aufzunehmen.²⁵⁰ Um den sich daraus entwickelnden massiven Kapitalabfluss der Banken zu stoppen, wurde der Geldverkehr von ihnen weitgehend eingestellt, was vorübergehend zu einer völligen Lähmung des US-amerikanischen Finanzmarktes führte. Diese Maßnahme gab dem US-amerikanischen Kapitalmarkt jedoch die nötige Ruhepause, um sich zu stabilisieren. Die Banken waren faktisch solvent, nur konnten sie dem plötzlichen Abzug ihrer Depositen nicht standhalten. Der wichtigste Grund dafür, dass die eigentliche Panik in den USA bereits im Dezember vorbei war, war jedoch die stetige Goldlieferung aus Kalifornien. Sie versorgte die US-amerikanische Wirtschaft auch während dieser Vertrauenskrise mit dringend benötigter Liquidität, wodurch die im Markt herrschende Unsicherheit gemindert wurde.²⁵¹

5.2 Die Ausweitung der Finanzkrise auf Europa

Im vorherigen Abschnitt wurde insbesondere die Abhängigkeit der USA vom europäischen Kapitalzufluss hervorgehoben, da es ohne diesen vermutlich während des 19. Jahrhunderts nicht zu einem derartig hohen Wirtschaftswachstum in den Vereinigten Staaten gekommen wäre. Die Ausweitung der vorerst regionalen Kreditkrise zu einer weltweiten Wirtschaftsdepression legt jedoch nahe, dass auch die konjunkturelle Entwicklung Europas ab den 1850er-Jahren direkt an die Prosperität der amerikanischen Ökonomie gekoppelt war. Es entstand folglich ein zunehmend interagierendes transatlantisches Wirtschaftsnetzwerk, in dem sich beide Wirtschaftsräume bedingten.

Insbesondere Großbritannien, als größte Wirtschaftsmacht der damaligen Welt, verfolgte in dieser Hinsicht fundamentale ökonomischen Interessen in den Vereinigten Staaten. Dabei versorgte die britische Wirtschaft den rasant wachsenden US-amerikanischen Binnenmarkt vor allem mit Kolonialwaren, industriellen Fertigerzeugnissen und diversen technischen Anlagen des Maschinenbaus. Zudem profitierten die englischen Reeder im zunehmenden Maße von der gewinnträchtigen Beförderung von europäischen Emigranten in die USA. Im Gegenzug importierten britische Kaufleute die für die britische Textilindustrie essenzielle Baumwolle sowie

²⁴⁹ Vgl. Wagner 1862. S. 267.

²⁵⁰ Vgl. Rosenberg 1974. S. 118.

²⁵¹ Vgl. Wagner 1862. S. 267–270.

diverse landwirtschaftliche Erzeugnisse und Rohstoffe. Das folgende Schaubild stellt in diesem Kontext die globalen Handelsbeziehungen Großbritanniens während der 1850er-Jahren grafisch dar.

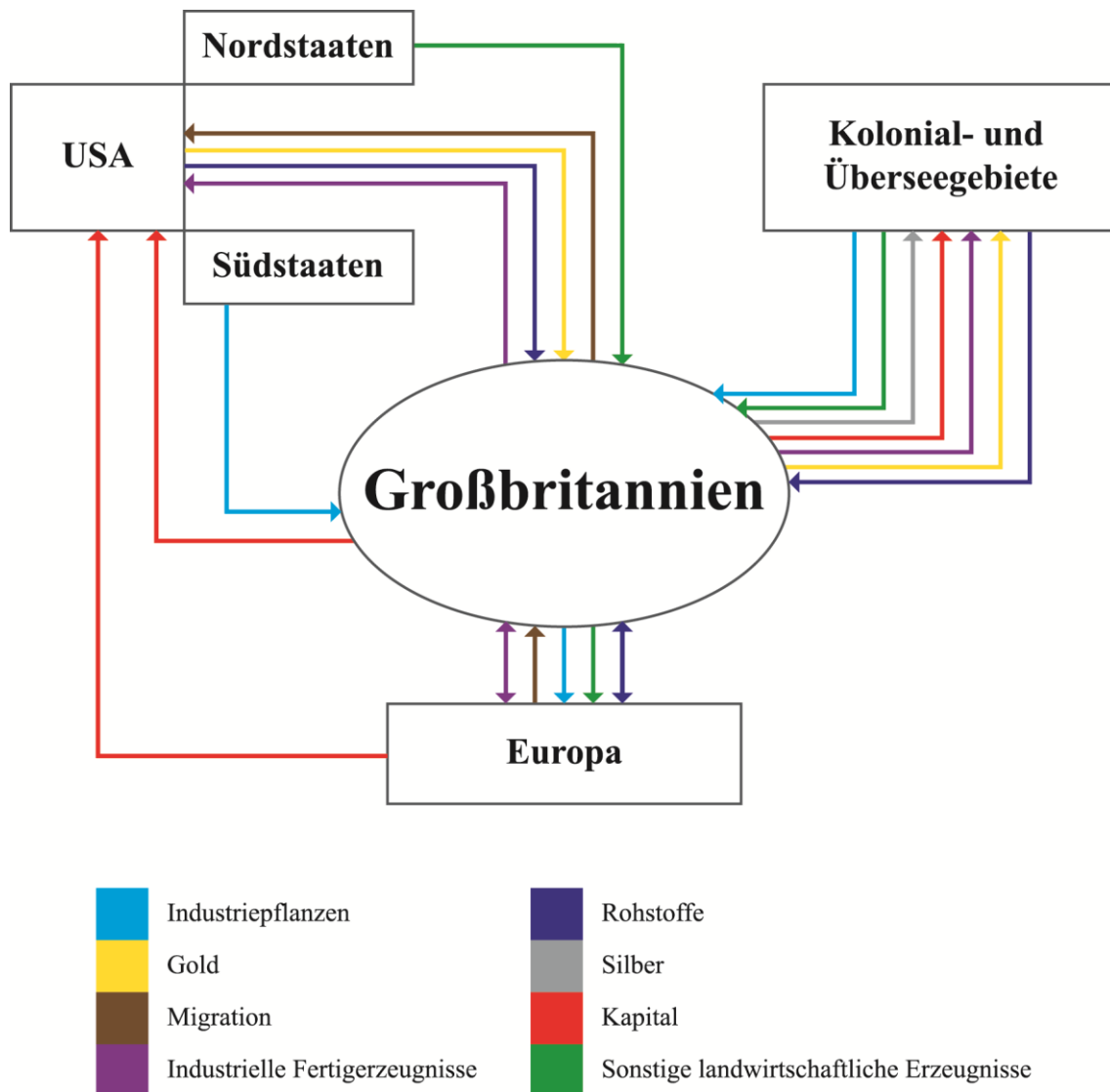


Abbildung 8: Großbritanniens Handelsverflechtungen in den 1850er-Jahren.

Ebenso wichtig wie der bloße Warenhandel waren für Großbritannien jedoch die eingegangenen Kapitalverflechtungen mit den USA. Über den damals wie heute größten globalen Finanzplatz London wurden allein im Jahre 1855 Auslandsinvestitionen in Höhe von ca. 9,7 Milliarden Goldmark platziert, mehr als doppelt so viel wie über den weltweit zweitgrößten Kapital- und Finanzmarkt Frankreich, dessen

Auslandsinvestitionen sich im gleichen Zeitraum auf ca. 4,2 Milliarden Goldmark beliefen.²⁵² Die wirtschaftspolitische Instabilität Kontinentaleuropas während der Revolutionsjahre 1848/49 hatte zur Folge, dass sich die englischen Kapitalgeber zunehmend aus den dortigen Märkten zurückzogen, um vermehrt in den Überseehandel zu investieren. Schwerpunkte der Geldanlage waren in erster Linie Infrastrukturprojekte, wie die Erweiterung des amerikanischen Schienennetzes oder der Ausbau der vorhandenen Produktionsfaktoren. Neben den eigenen Kolonien entwickelten sich vor allem die Vereinigten Staaten, in Folge der durch die Goldfunde entstandenen Bonität, zum wichtigsten Absatzmarkt für britische Produkte. Im Gegenzug exportierten die USA vor allem Baumwolle, verschiedenste Agrarprodukte und Rohstoffe auf die britischen Inseln, die dort weiterverarbeitet und teilweise reimportiert wurden. In diesem Zusammenhang wird deutlich, dass sich die britische Wirtschaft in Folge der Ausrichtung auf den amerikanischen Markt und ihres dortigen finanziellen Engagements in gewissem Maße von der konjunkturellen Wirtschaftsentwicklung der USA abhängig machte. Daher war Großbritannien als größter Investor und wichtigster Handelspartner unmittelbar von dem massiven Preisverfall und dem somit entstandenen Wertverlust seiner Anlageobjekte betroffen. Bei einem geschätzten Investitionsvolumen in amerikanische Anleihen von ca. 80 Millionen Dollar²⁵³ und Außenhandelsforderungen gegenüber den USA von ca. 390 Millionen Dollar²⁵⁴, übertrug sich diese Liquiditätskrise als Konsequenz der Zahlungsausfälle direkt auf den englischen Kapitalmarkt.

Insbesondere das Wechselgeschäft brachte nun die englischen Handelsfirmen und Banken in erhebliche Bedrängnis. Dieses Wertpapier wurde traditionell im interregionalen und internationalen Handel als Zahlungsmittel verwendet. Hierbei verpflichtete sich der Aussteller des Wechsels selbst oder eine dritte Person, einen festgelegten Geldbetrag an den Inhaber dieses Papiers innerhalb einer bestimmten Zeit zu zahlen.²⁵⁵ Speziell im 19. Jahrhundert bildeten sich dabei wegen der zunehmenden Komplexität des globalen Handelsverkehrs verschiedenste Wechselarten heraus, die auf die Bedürfnisse des Marktes eingingen. Das Wechselsystem basierte dabei auf dem Vertrauen zwischen dem Aussteller (meist der Gläubiger) und dem Bezogenen (meist der Schuldner). In der Regel waren diese Transaktionen Teil des alltäglichen Handelsgeschäftes,

²⁵² Vgl. H. Pohl 1989. S. 272.

²⁵³ Clapham, John: *An Economic History of Modern Britain. Free Trade and Steel 1850–1886*. Cambridge 1967. S. 368.

²⁵⁴ Vgl. Rosenberg 1974. S. 122.

²⁵⁵ Vgl. Zerres / Zerres 2006. S. 12.

wobei sich die beteiligten Firmen oder Personen bereits kannten. Im Zuge der Spekulationshaussse fingen jedoch die Banken auf beiden Seiten des Atlantiks an, ihr Wechselgeschäft weiter auszubauen, um ihren Gewinn zu maximieren. Besonders die britischen Kredithäuser diskontierten daraufhin zunehmend Wechsel von Firmen, Banken und Personen, ohne Kenntnisse über deren Zahlungsfähigkeit zu besitzen. Bis Mitte 1857 entwickelte sich aus diesem intransparenten Wechselmarkt eine regelrechte Kreditblase. Solange die Wechsel trotz der steigenden Diskontsätze eingelöst wurden, blieben diese Geschäfte aufgrund des boomenden Handelsverkehrs für alle beteiligten Akteure rentabel.²⁵⁶

Durch den Ausbruch der Banken- und Finanzkrise in den USA, konnten die amerikanischen Handelspartner die englischen Wechselforderungen in zunehmendem Maße nicht mehr bezahlen. Die britischen Unternehmen, die sich auf den Nordamerikahandel spezialisiert hatten, standen damit vor dem Problem, dass sie nun über große Warenbestände verfügten, die sie aufgrund des massiven Verfalls der Welthandelspreise nur noch weit unter dem Einkaufspreis verkaufen konnten. Um ihre drohende Zahlungsunfähigkeit abzuwenden, versuchten die betroffenen Handelsunternehmen daraufhin, die nicht gedeckten Wechsel bei den zunehmend illiquiden Banken einzureichen. Dies führte bis zum 11. November 1857 zu einer Anhebung des Diskontsatzes in Großbritannien auf 10 Prozent.²⁵⁷ Die auf diese Weise wachsende Illiquidität mündete daraufhin im Oktober 1857 in eine Konkurswelle, die vor allem die im Nordamerikageschäft stark engagierten Städte Liverpool, Glasgow und London erfasste.²⁵⁸ Die Bank von England versuchte, dieser Entwicklung mit der Diskontierung der geplatzten Wechsel entgegenzuwirken, was jedoch in Anbetracht der großen Nachfrage nach Kapital nicht ausreichend war.

Eine weitere Schwächung erlitt die Bank von England durch die Aufstände in Indien und China in den Jahren 1857 bis 1858. Um die dortige Lage zu beruhigen, war sie gezwungen, die militärischen Aktionen der britischen Armee vorzufinanzieren, was ihre Geld- und Edelmetallreserven zusätzlich dezimierte. So verringerten sich ihre Goldbestände vom 16. Juli 1857 bis zum 12. November des gleichen Jahres von 11,2 auf 6,52 Millionen Pfund und ihre Geldreserven von 6,4 auf 0,58 Millionen Pfund.²⁵⁹ Zwar konnte dieser offene Aufstand gegen die britische Kolonialmacht letztendlich sei-

²⁵⁶ Tugan-Baranowsky, Michael v.: Studien zur Theorie und Geschichte der Handelskrisen in England. Jena 1969 (1901). S. 127–129.

²⁵⁷ Vgl. Wagner 1862. S. 307.

²⁵⁸ Vgl. Clapham 1967. S. 368–369.

²⁵⁹ Vgl. Rosenberg 1974. S. 125.

tens der Briten siegreich niedergekämpft werden, jedoch bestand nun die große Gefahr, dass auch andere britische Kolonialgebiete die Schwäche Londons ausnutzen konnten, um ebenfalls zu rebellieren, was die globale britische Hegemonialstellung im Sinne der Pax Britannica wesentlich beeinträchtigt hätte.²⁶⁰ Zusätzlich zu den außenpolitischen Problemen Großbritanniens behinderte deren Gesetzgebung zur Geldmarktregulierung die sofortige Einleitung effektiver Gegenmaßnahmen, um die Auswirkungen der Finanzkrise abzuschwächen. So schrieb der Peel's Act aus dem Jahre 1844 vor, dass die bestehende Geldumlaufmenge des britischen Pfund stets durch die Goldreserven der Bank von England gedeckt sein musste.²⁶¹ Damit sollte, nach damals gängiger Lehrmeinung, die heimische Währung vor einer Entwertung und so vor wirtschaftlichen Krisen geschützt werden. Doch gerade in Zeiten der massiven Kapitalknappheit lähmte diese Verordnung die Regenerierung des britischen Finanzsystems entscheidend. Somit befand sich Großbritannien ebenso wie die Vereinigten Staaten im Herbst 1857 in einer tiefen Kapital- und Kreditkrise.

Die entscheidende Wende trat am 12. November 1857 mit der Suspendierung des Peel's Act ein. Der Bank von England wurde erlaubt, die Geldumlaufmenge ohne eine vergleichbare Deckung durch vorrätige Goldbestände zu erhöhen. Diese Maßnahme versorgte das Finanzwesen mit der dringend benötigten Liquidität. Insbesondere die Banken waren nun wieder fähig, Kredite an die Wirtschaft zu vergeben und so das Vertrauen auf den Kapital- und Finanzmärkten wiederherzustellen. Somit ist es Großbritannien in der relativ kurzen Zeit von nur drei Monaten gelungen, die auf dem englischen Kapitalmarkt vorherrschende Liquiditätskrise zu entschärfen. Einen entscheidenden Anteil daran hatte die Diversität des britischen Warenhandels. So reduzierten sich zwar die Exporte englischer Produkte in die USA, jedoch konnten diese Verluste durch die Steigerung des Warengeschäftes mit den britischen Kolonien mehr als kompensiert werden. Speziell der Handel mit Indien und China stieg während der späten 1850er-Jahre überproportional an. So erhöhten sich allein die englischen Ausfuhren nach Britisch-Indien von 1857 bis 1859 von 11,7 auf 19,8 Millionen Pfund, was letztendlich dazu beitrug, dass die Auswirkungen dieser Finanzkrise Großbritannien weit weniger trafen als beispielsweise die USA oder einzelne europäische Staaten.²⁶²

Dass sich diese Finanzkrise, trotz des schnellen Eingreifens der Bank von England, von den USA über England auf einige der kontinentaleuropäischen Staaten aus-

²⁶⁰ Vgl. Metzler 1997. S. 74–76.

²⁶¹ Vgl. Conant 2009 (1915). S. 67.

²⁶² Vgl. Rosenberg 1974. S. 148.

breiten konnte, hatte mehrere Gründe. Zum einen wirkte sich besonders in den Ländern, die ebenfalls stark in den transatlantischen Handel mit den Vereinigten Staaten involviert waren, ein Dominoeffekt aus Zahlungsausfällen, Illiquidität und Konkursen aus. Zum anderen verschlimmerte die teilweise direkte Abhängigkeit einiger Staaten vom britischen Kapitalmarkt den jeweiligen Krisenverlauf. Diesbezüglich waren vor allem die kleineren Nationen wie Dänemark, Norwegen und Schweden von der englischen Kreditkrise betroffen, da sie über keinen eigenen kapitalstarken Finanzplatz verfügten und daher eng an den englischen gekoppelt waren. Mit dem drohenden Einbruch des Londoner Kreditmarktes versuchten die dortigen Banken, ihre auswärtigen Kapitaleinlagen wieder aus den Schuldnerländern abzuziehen, was auch dort zu einer monetären Illiquidität führte. Hinzu kam der Einbruch des skandinavischen Außenhandels im Herbst des Jahres 1857, infolgedessen sich beispielsweise der schwedische Warenexport nahezu halbierte.²⁶³ Die großen mitteleuropäischen Volkswirtschaften wie Frankreich, Österreich und Preußen befanden sich hingegen schon seit der Beendigung des Krimkrieges in einer konjunkturellen Stagnationsphase, die vor allem durch die rückläufige Aktienbewertung an den Wertpapierbörsen zum Ausdruck kam. So hatte die dortige Spekulationshausse demnach schon vor dem Zusammenbruch des amerikanischen Finanzsystems deutlich an Kraft verloren. Zudem beteiligten sich die zentraleuropäischen Bankhäuser generell weit weniger an der Finanzierung überseeischer Projekte wie beispielsweise die englischen Kreditinstitute, was letztendlich dazu führte, dass es weder in Berlin, Paris oder Wien zu nachhaltigen Kapitalengpässen kam.

²⁶³ Ebd. S. 158.

6. Der Verlauf der Finanzkrise von 1857 in Hamburg

6.1 Der Zusammenbruch des Hamburger Wechselmarktes

Hamburgs boomende ökonomische Entwicklung wurde auch durch die im Jahre 1856 stattfindende Konsolidierung an den mitteleuropäischen Aktienbörsen im Zuge der rückläufigen Kriegskonjunktur, die vor allem in Frankreich, Preußen und England auftrat, nicht abgeschwächt.²⁶⁴ Begründet werden kann die Sonderstellung der Hansestadt am Beispiel der geringen bzw. nicht vorhandenen Ansammlung von großen Industrie- und Eisenbahngesellschaften oder auch Bergbauunternehmen in der Elbmetropole, die im übrigen Mitteleuropa besonders von den o. g. Kursrückgängen betroffen waren. Ferner führte der Rückzug der Spekulanten aus dem Wertpapiergeschäft zu einem weiteren Anstieg der Handelspreise an den internationalen Warenmärkten, da das nun freierwerdende Kapital vermehrt in industrielle Fertigwaren und Agrarerzeugnisse investiert wurde.²⁶⁵ Hamburg profitierte in dieser Hinsicht davon, dass die dortige Unternehmensstruktur überwiegend durch privat geführte Handelshäuser geprägt war, die sich auf den Zwischenhandel mit anderen europäischen Staaten sowie den Handel mit transozeanischen Märkten spezialisiert hatten. Diese konnten, solange die Warenpreise nicht fielen und die Märkte liquide blieben, auch während regionaler oder branchenspezifischer Krisen weiterhin Gewinne erwirtschaften.²⁶⁶ Um diese Handelsgeschäfte finanzieren zu können, waren die Hamburger Firmen jedoch traditionell genötigt neben der eigentlichen Warenlogistik auch in Bereichen des Bank- und Kreditgeschäftes tätig zu werden. Dieses sogenannte Merchant Banking wurde auch deshalb notwendig, da das traditionelle Finanzwesen, welches innerhalb des Deutschen Bundes zumindest bis in die 1850er-Jahre hinein durch staatliche oder halbstaatliche Notenbanken sowie einige wenige private Bankhäuser geprägt war, nicht mehr den Anforderungen der stark expansiven Wirtschaft des 19. Jahrhunderts entsprach. In dieser Hinsicht machte sich in der Hansestadt insbesondere das Fehlen eines modernen bzw. effizienten Kreditsektors, der die Wirtschaft mit ausreichend Kapital versorgen und größere Infrastrukturmaßnahmen finanzieren konnte, zunehmend bemerkbar. In diesem Zusammenhang wurde in der Elbmetropole bereits seit den 1840er-Jahren die Gründung von privaten Aktienbanken

²⁶⁴ Vgl. Böhme 1974. S. 77

²⁶⁵ Schmidt, Olaf: Bankwesen und Bankpolitik in den Freien Hansestädten um die Mitte des 19. Jahrhunderts. Frankfurt am Main 1988. S. 112.

²⁶⁶ Vgl. Schramm 1952. S. 367–368.

von der ansässigen Kaufmannschaft vehement gefordert, um einerseits die Aufnahme von Fremdkapital für die Unternehmen zu erleichtern und um andererseits das für Hamburg wichtige Handelsgeschäft zu stärken.²⁶⁷ Die bereits bestehende staatliche Hamburger Bank von 1619, über die bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts das Gros des innerstädtischen Geld-, Kapital- und Kreditverkehrs abgewickelt wurde, war in diesem Zusammenhang aufgrund ihres eingeschränkten Handlungsspielraumes zu unflexibel, um die sich ändernden Bedürfnisse des Marktes zu befriedigen. Vor allem führte die zur Bewahrung der Geldwertstabilität gesetzlich vorgeschriebene Silberdeckung aller bei dieser Bank hinterlegten Guthaben dazu, dass dem Hamburger Geldverkehr letztendlich ein Wert von bis zu 30 Millionen Bco. künstlich vorenthalten wurde, was in Zeiten des rapide ansteigenden Kapitalbedarfs seitens der ansässigen Wirtschaft eine Verlangsamung des ökonomischen Wachstums zur Folge hatte.²⁶⁸ Diese Maßnahme spiegelte den damaligen Zeitgeist in der Elbmetropole wider, da die damals gängige Lehrmeinung davon ausging, dass ökonomische Krisen vor allem durch monetäre Inflationen verursacht wurden.²⁶⁹

Im Jahre 1856 erkannte der Rat dennoch nach langem Zögern die Notwendigkeit einer Reformierung des Hamburger Kapital- und Finanzsektors an, indem er den gesetzlichen Rahmen zur Gründung von privaten Aktienbanken in Hamburg ratifizierte. Noch im selben Jahr wurden mit der Vereinsbank sowie der Norddeutschen Bank die ersten an der Börse gelisteten Aktienbanken der Hansestadt gegründet, die bis auf die Notenausgabe sämtliche Aufgaben des Finanz- und Kreditgeschäftes wahrnehmen konnten. Deren Gründungskapital von jeweils 20 Millionen Bco. wurde zum Teil durch eine börsennotierte Aktienneuemission aufgebracht, welche in beiden Fällen stark überzeichnet war. Bei der Norddeutschen Bank, deren Ziel es war, neues Kapital im Wert von acht Millionen Bco. durch die Ausgabe von 16.000 Effekten zu akquirieren, wurden beispielsweise umgerechnet 3.183.492 Aktien mit einer Summe von 1.591.746.000 Bco. gezeichnet.²⁷⁰ Bei der Vereinsbank war der Andrang zwar weniger überwältigend, dennoch wurden die zur Emissionen freigegebenen Aktien noch mit einem nahezu vierzig-

²⁶⁷ Die Hamburger Bank von 1619 war während der knapp ersten 250 Jahre ihres Bestehens ein maßgeblicher Garant für die relative Währungsstabilität in der Elbmetropole. Dabei betrieb sie keine Bankgeschäfte im herkömmlichen Sinne, sondern fungierte vielmehr als Zahlungsvermittler für ihre Kunden, indem sie Zu- und Abschreibungen auf den entweder durch Silber- oder ab dem Jahre 1854 auch durch Goldeinlagen gesicherte Konten vornahm. Vgl. Wandel, Eckhard: Banken und Versicherungen im 19. und 20. Jahrhundert. München 1998. S. 9. Vgl. auch: Statistisches Bureau der Steuer-Deputation (Hg.): Statistisches Handbuch für den Hamburgischen Staat. Bd. 1. Hamburg 1874. S. 93–94.

²⁶⁸ Pohl, Manfred: Hamburger Bankengeschichte. Mainz 1986. S. 75–77.

²⁶⁹ Vgl. Wagner 1862. S. 232–238.

²⁷⁰ Wulff, Henry: Norddeutsche Bank in Hamburg 1856–1906. Berlin 1906. S. 6.

fachen Wert von 578,5 Millionen Bco. überzeichnet.²⁷¹ Hauptaktionäre dieser beiden Kreditinstitute waren bedeutende Hamburger Handels- und Finanzhäuser wie beispielsweise das Bankhaus Salomon Heine, H. J. Merck, Schröder Gebrüder & Co. oder auch J. C. Godeffroy & Sohn, die als Merchant Banker besonderes Interesse an einer Modernisierung des inländischen Finanzsystems hatten.²⁷² Hieraus wird ersichtlich, dass in der Hansestadt während der Gründerzeit eine intensive Kapital- und Interessensverflechtung zwischen den alteingesessenen Handelsfirmen und den neu geschaffenen Aktienbanken vorherrschte. Besonders deutlich zeigte sich diese, sich letztendlich für den Hamburger Handelsplatz als sehr gefährlich erweisende Korrelation, angesichts des exorbitanten Anstieges des Hamburger Wechselvolumens in den Jahren 1856 und 1857. In der folgenden Tabelle wird der jeweilige Gesamtwert der während dieses Zeitraumes in Hamburg gezeichneten Wechseldiskontierungen mit den dazugehörigen Diskontsätzen dargestellt.²⁷³

²⁷¹ Vgl. M. Pohl 1986. S. 81.

²⁷² Ebd. S. 78.

²⁷³ Die Angabe von zwei Diskontsätzen pro Monat ergibt sich daraus, dass für die damalige statistische Erfassung jeweils der durchschnittliche Zins zur Monatsmitte und zum Monatsende herangezogen wurde.

Tabelle 9

Statistik des Hamburger Wechselmarktes 1856–1857

Monat	1856 (in Bco.)	Diskontsätze (in %)	1857 (in Bco.)	Diskontsätze (in %)
Januar	57.091.000	5 1/2 - 5	72.367.000	6 – 4 3/4
Februar	57.720.000	4 3/8 - 5 5/8	71.041.000	4 3/4 - 4
März	62.526.000	4 3/4 - 6 1/4	82.024.000	4 - 6
April	66.076.000	6 - 7	83.540.000	7 3/4 - 6
Mai	65.263.000	7 1/4 - 5 1/2	85.599.000	7 1/2 - 5 1/4
Juni	67.366.000	5 1/2 - 7 1/4	88.185.000	5 1/4 - 7 1/2
Juli	68.804.000	7 - 5	92.867.000	7 1/2 - 6 1/4
August	106.965.000	6 - 7	89.150.000	6 1/4 - 6 3/4
September	76.578.000	6 3/4 - 9	91.119.000	5 3/4 - 6 1/2
Oktober	80.964.000	9 - 6 3/4	100.660.000	6 1/2 - 9 1/2
November	72.148.000	6 3/4 - 5 3/8	89.897.000	8 1/2 - 9 3/4
Dezember	75.574.000	4 7/8 - 7	46.626.000	12 - 6
Summe	857.075.000		993.075.000	

Quelle: Michaelis, Otto: Eisenbahnfragen. Handelskrisis von 1857. In: Volkswirtschaftliche Schriften, Bd. 1. Berlin 1873. S. 371. Vgl. auch: Handelsstatistisches Bureau (Hg.): Tabellarische Übersichten des Hamburgischen Handels. Jahrgang 1860. Hamburg 1861. S. 94.

In dieser Tabelle kommt zur Geltung, dass während des betrachteten Zeitraumes sowohl das Wechselvolumen als auch der Diskontsatz in der Hansestadt einen, bei steigender Tendenz, stark volatilen Verlauf nahmen. Insbesondere die Aufnahme des operativen Wechselgeschäftes durch die beiden Aktienbanken im August 1856 führte dazu, dass sich das Hamburger Diskontvolumen innerhalb eines Monats um 55 Prozentpunkte erhöhte. In den Wintermonaten 1856/57 war dieser Wert zwar, hauptsächlich aufgrund der wetterbedingten Einschränkungen des Elbverkehrs, wieder kurzzeitig rückläufig, dennoch fiel das Wechselvolumen des Hamburger Handelsplatzes im Jahre 1857 mit einer Höhe von 993.075.000 Bco. ca. 15 Prozent höher aus als das bis dahin geltende Rekordergebnis von 857.075.000 Bco. aus dem Vorjahr. Aufgrund der erwähnten Eigentumsverhältnisse bei den beiden Aktienbanken ist es in diesem Kontext zumindest denkbar, dass die aus der Kaufmannsschicht stammenden Gesellschafter einen erheblichen Einfluss auf die Entscheidungsfindung der Vorstände dieser beiden neugegründeten

ten Geldhäuser genommen haben könnten, um den Kapitalfluss ihrer eigenen Handelsfirmen zu gewährleisten. Dieses Szenario ist wahrscheinlich, da die Banken auch noch vor Beginn der Krise in Hamburg im Oktober 1857 gewillt waren, trotz des Wissens über die verheerenden Krisenereignisse in den USA und England, etwaige Wechsel mit einem Gesamtwert von 100.660.000 Bco. zu diskontieren. Der dabei fällig gewordene Diskontsatz von bis zu 9,5 Prozent spiegelte dabei, trotz seiner Höhe, bei Weitem nicht das drohende Kreditausfallrisiko der Banken wider, was sie nach Ausbruch der Krise faktisch in die Zahlungsunfähigkeit treiben sollte.

Zusammenfassend diente die quantitative Ausweitung der in Hamburg getätigten Wechseldiskontierungen der ansässigen Wirtschaft vor allem als Maßnahme, gewisse Geldsurrogate zu bilden, da es die Hamburger Fiskalpolitik bis dahin versäumt hatte, rechtzeitig neben dem Münzgeld in Form der Courantmark²⁷⁴ auch den Banknotenverkehr zu legalisieren, um somit die gestiegene Kapitalnachfrage ausreichend zu befriedigen.²⁷⁵ Primär die seit Beginn der 1850er-Jahre stark zunehmende Geschäftspraxis, sogenannte Gefälligkeits- oder auch Reitwechsel auszustellen, führte in dieser Hinsicht jedoch zu einer massiven Gefährdung des Hamburger Kapital- und Finanzmarktes. Bei dieser Form der Kreditvergabe stellten sich liquiditätsschwache Hamburger Kaufleute gegenseitig Gefälligkeitsakzepte aus, die sie bei den Banken diskontieren ließen, jedoch häufig ohne über Sicherheiten zu verfügen.²⁷⁶ Mit anderen Worten: Die wirtschaftliche Expansion der Hansestadt wurde zunehmend mit Kapital vorangetrieben, welches immer weniger im Verhältnis zu den real verfügbaren Vermögenswerten der an dieser Geschäftspraxis partizipierenden Firmen oder Personen stand. Es entstand somit eine Kreditblase, die sich besonders durch den hohen Grad der finanziellen Interdependenz unter den ortsansässigen Kaufleuten charakterisieren lässt.²⁷⁷ Gerade diese gegenseitige unternehmerische Abhängigkeit im Kreditgeschäft war letztendlich einer der Hauptgründe dafür, dass Hamburg im November des Jahres 1857 weit schwerwiegender von der transatlantischen Finanzkrise getroffen wurde, als die anderen großen Städte des Deutschen Bundes wie beispielsweise Berlin, Leipzig oder auch Wien.

Wie lässt sich in diesem Zusammenhang die erhebliche zeitliche Diskrepanz von drei Monaten zwischen dem eigentlichen Beginn der Finanzkrise in den USA und der dadurch entstandenen Panik in der Hansestadt erklären? Zwar gab es in jenem Jahr noch

²⁷⁴ Neben der Bco. als reine Rechenwährung wurde in Hamburg die Courantmark als Münze geprägt. Ihr Verhältnis zur Bco. lag in etwa bei 1,25 Courantmark = 1 Bco.

²⁷⁵ Vgl. Ahrens 1986. S. 17.

²⁷⁶ Vgl. Böhme 1968. S. 246–247.

²⁷⁷ Wagner, Adolph: Die Handelskrise von 1857 und ihre Veranlassung. Berlin 1931 (1858). S. 279–281.

keine funktionierende Telegraphenverbindung zwischen den beiden Kontinenten, dennoch benötigten auch die bereits eingesetzten dampfgetriebenen Postschiffe je nach Ziel nur noch 10 bis 14 Tage für die Überquerung des Atlantiks. Demnach konnten die Hamburger Kaufleute keineswegs aufgrund mangelnder Informationen von den im November 1857 eintretenden Ereignissen überrascht worden sein, was den Schluss nahelegt, dass sie die ökonomische Gefahr für den Hamburger Handels- und Finanzplatz unterschätzt hatten. In der Tat schien es zunächst so, als ob die zu erwartenden Verluste aus dem wegbrechenden Handelsverkehr mit den USA, der im Jahre 1856 gerade einmal 12,5 Prozent des Hamburger Warenverkehrs mit Groß-Britannien entsprach²⁷⁸, zwar die Bilanzen der von diesem Rückgang betroffenen Firmen belasten, jedoch darüberhinausgehend keine negativen Konsequenzen für die weitere konjunkturelle Entwicklung der Elbmetropole haben würde. Aufgrund dessen sah auch die Hamburger Bank von 1619 noch zu Beginn des Monats Oktober keinen Anlass dazu, den Diskontsatz den Ausfallrisiken anzupassen, indem sie ihn bei 6,5 Prozent beließ.

Erst als sich zwei Wochen später in der Hansestadt entsprechende Meldungen über die verheerende Konkurswelle britischer Handelshäuser und Banken verbreiteten, änderte sich die Situation für die Kaufleute in der Elbmetropole dramatisch. Aufgrund der Kreditklemme in Großbritannien stoppte der Großteil der englischen Banken, Versicherungen und Handelshäuser nicht nur die Vergabe von neuen Kreditlinien an die Hamburger Handelshäuser, sondern sie forderten zudem einen Großteil ihrer bereits nicht nur nach Hamburg vergebenen kurzfristigen Kredite bzw. Kapitalgarantien zurück, sodass die Finanzkrise sich schnell und ungehindert auf alle wichtigen mit England verbundenen Handelsplätze ausbreiten konnte. Die Hamburger Handels- und Schifffahrtsunternehmen, die ihren Kapitalbedarf größtenteils nicht von den deutschen Finanzplätzen Frankfurt oder Berlin, sondern hauptsächlich vom Londoner Kapitalmarkt bezogen, waren durch dieses plötzliche Versiegen des britischen Kapitalzuflusses in höchstem Maße gefährdet. Dass in dieser Hinsicht auch bis auf Weiteres kein Entgegenkommen aus Großbritannien zu erwarten war, zeigt die Antwort der Londoner Versicherungsgesellschaft Sun Insurance auf das schriftliche Hilfsgesuch der in Hamburg ansässigen Firma Blohm & Lepper vom 14.12.1857:

²⁷⁸ Der Hamburger Handelsverkehr mit den USA belief sich im Jahre 1856 auf einen Warenwert von 15.094.730 Bco. bei den Einfuhren sowie auf 15.992.110 Bco. bei den Ausfuhren. Im Vergleich dazu wurden im gleichen Zeitraum aus und nach Groß-Britannien und Irland Waren im Wert von 174.165.560 Bco. in die Hansestadt importiert bzw. Waren im Wert von 74.282.870 Bco. exportiert. Vgl. Handelsstatistisches Bureau (Hg.): Tabellarische Übersichten des Hamburgischen Handels. Jahrgang 1856. Hamburg 57. S. 6–7.

*„Companies who have had large Guarantee Accounts with their German Allies, are withdrawing hastily from all German business, in consequence of the very heavy Losses they have sustained upon those Accounts. Under these circumstances I feel quite confident that any application made to the Managers for an extension of your agency into the Inhesion would be unsuccessful.“*²⁷⁹

Neben der Hansestadt waren vor allem die skandinavischen Länder von dem massiven Abfluss britischen Kapitals betroffen, was dort zu einem völligen Zusammenbruch des bis dahin boomenden Warenhandels führte.²⁸⁰ Die dort ansässigen Firmen konnten den an sie gerichteten Zahlungsforderungen nicht mehr nachkommen, was in erheblichem Maße diejenigen Hamburger Merchant Banker traf, die diese Geschäfte größtenteils mit Wechselakzepten zwischenfinanziert hatten. Aufgrund des Artikels 29 der damaligen Allgemeinen Deutschen Wechselordnung²⁸¹ waren sie als Akzeptant verpflichtet, im Falle der Zahlungsunfähigkeit des Warenendabnehmers die ausstehenden Forderungen an den Wechselinhaber zu begleichen.²⁸² Das vorher so gewinnträchtige Provisionsgeschäft verringerte somit die knappen liquiden Mittel der ohnehin bereits durch den britischen Kapitalabfluss geschwächten Kaufmannschaft. Daraufhin begann wie zuvor in den USA und England auch in Hamburg ein Ansturm auf die Banken, bei dem versucht wurde, die notleidenden Wechsel um jeden Preis diskontieren zu lassen. Als Konsequenz daraus erhöhte sich der Diskontsatz von Anfang Oktober bis Mitte Dezember von 6,5 auf 12 Prozent, was in der Hansestadt eine fast völlige Aufhebung des Wechselgeschäftes zur Folge hatte, da die ortsansässigen Banken nicht mehr über ausreichendes Kapital verfügten, um die nachgefragte Diskontierung der Wechsel zu gewährleisten. Die Handelsfirmen befanden sich somit in der paradoxen Situation, dass sie zwar oftmals über eigentlich große materielle Vermögenswerte in Form von Warenbeständen verfügten, jedoch waren sie nun aufgrund ihres Liquiditätsbedürfnisses gezwungen, diese nahezu gleichzeitig zu verkaufen, was wiederum dazu führte, dass

²⁷⁹ Brief des Versicherers Sun Insurance an die Hamburger Firma Blohm & Lepper vom 14.12.1857 (Metropolitan Archive London, Briefsammlung der Sun Insurance in London vom Januar 1855 bis Dezember 1857, Signatur: CLC/B/192/DA/002).

²⁸⁰ Vgl. Preußische Jahrbücher 1958. S. 119.

²⁸¹ Die Allgemeine Deutsche Wechselordnung trat am 1. Mai 1849 (Frankfurter Beschluss vom 21.02.1849) in Kraft und löst damit die Wechselordnung von 1711. Vgl. Ratsverordnung vom 12.02.1849. In: Verordnungen von 1849 und 1850, nebst Register über den zehnten bis einundzwanzigsten Bd. Hrsg. v. J. M. Lappenberg. Bd. 21. Hamburg 1851 (Staatsbibliothek Hamburg).

²⁸² Borchardt, Siegfried Max: Die allgemeine Deutsche Wechselordnung, mit Kommentar unter besonderer Berücksichtigung der Entscheidungen der Deutschen und Österreichischen Gerichtshöfe. 8. Aufl. Berlin 1882. S. 174–175.

aufgrund des dadurch erzeugten Absinkens des Warenpreisniveaus sich auch ihre Bonität fortlaufend verschlechterte. Gemäß dieser Entwicklung sank zwar der Wert der Hamburger Warenimporte zwischen 1857 und 1858 von 688.849.300 auf 502.206.800 Bco., was einer Minderung von ca. 27,1 Prozent entsprach. Gleichzeitig reduzierte sich jedoch das gehandelte Gewicht der Importwaren im selben Zeitraum nur um vergleichsweise geringe 12,5 Prozent, sprich von 36.803.571 auf 32.200.550 Netto-Zentner.²⁸³ Demnach stand der Hamburger Wirtschaftsstandort spätestens seit Mitte Oktober des Jahres 1857 vor einer drohenden Deflation.

Die Hamburger Wirtschaft steckte somit, wie bereits die Großbritanniens und der Vereinigten Staaten zuvor, in einer tiefen Vertrauenskrise, die letztendlich zu einer Lähmung des gesamten Kapital- und Handelsverkehrs führte. In der breiten Öffentlichkeit waren die Schuldigen schnell gefunden. Der in England lebende Friedrich Engels beispielsweise machte bereits am 7. Dezember 1857 in einem Brief an Karl Marx deutlich, dass seiner Meinung nach vor allem die Hamburger Handelshäuser für das Ausmaß der Krise in Hamburg verantwortlich seien, indem er das Krisengeschehen in der Hansestadt wie folgt interpretierte: „Die ganze Geschichte in Hamburg beruht auf der großartigsten Wechselreiterei, die je gesehen worden.“²⁸⁴ In der Tat wird die von Engels aufgestellte These durch die folgende Grafik zunächst gestützt, da deutlich wird, dass das Wechselvolumen zwischen den Jahren 1855 und 1857 von insgesamt 649.257.000 auf 993.075.000 Bco. anstieg, um sich im Zuge der Wirtschafts- und Finanzkrise wieder auf einen Wert von 526.582.000 Bco. nahezu zu halbieren.

²⁸³ Vgl. Handelsstatistisches Bureau (Hg.): Tabellarische Übersichten des Hamburgischen Handels. Jahrgang 1858. Hamburg 1859. S. 6–7.

²⁸⁴ Marx, Karl / Engels, Friedrich: Werke. Bd. 29. Berlin 1967. S. 219

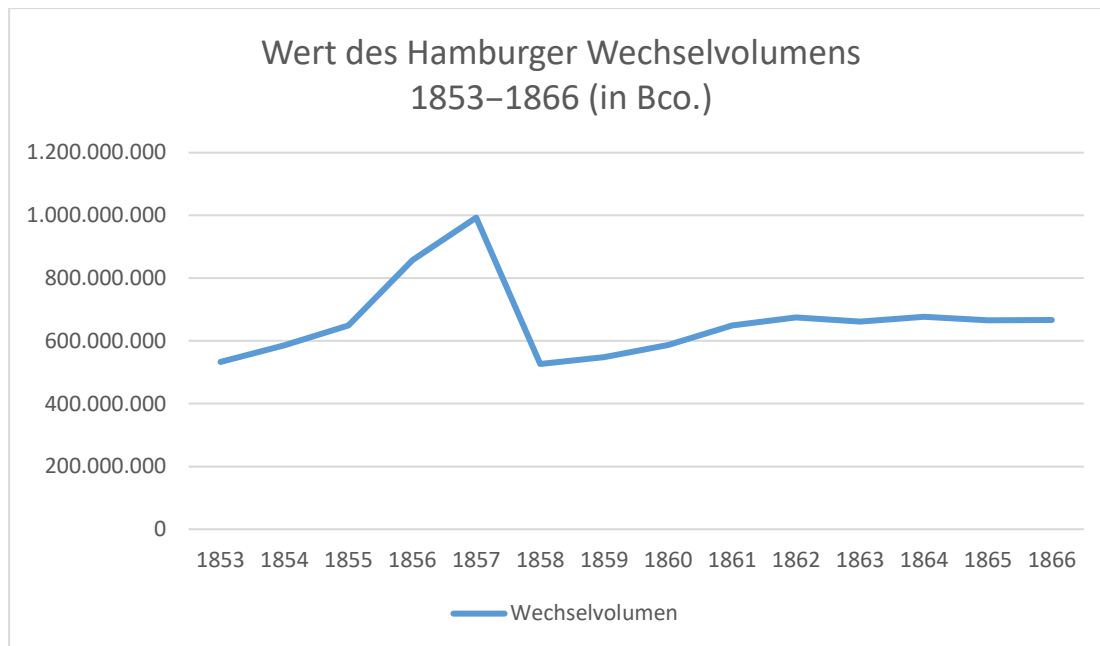


Abbildung 9: Eigene grafische Zusammenstellung. Vgl. Handelsstatistisches Bureau (Hg.): *Tabellarische Übersichten des Hamburgischen Handels. Jahrgänge 1860. Hamburg 1861. S. 94; 1866. Hamburg 1867. S. 140.*

Es wäre jedoch zu einfach, die Verantwortung für diese Krise einzig bei den Hamburger Kaufleuten zu suchen. Wie in diesem Kapitel erörtert wurde, hätten zwar auch die staatlichen Organe keine Möglichkeit gehabt, die Hansestadt gänzlich vor den Auswirkungen dieser Wirtschaftskrise zu schützen, dennoch tragen sowohl die Ratsherren als auch Teile der Bürgerschaft eine erhebliche Mitschuld an der Schwere dieser Entwicklung. Einerseits haben sie es verpasst, durch die Schaffung einer modernen Notenbank den seit Beginn der 1850er-Jahre stark zunehmenden Kapitalbedarf der heimischen Wirtschaft mit einer flexiblen Geldpolitik auszugleichen. Andererseits muss diesen Institutionen der Vorwurf gemacht werden, dass sie nicht rechtzeitig versucht haben, der sich in der Hansestadt ausbreitenden Kreditklemme mit fiskalpolitischen Maßnahmen entgegenzuwirken. Gerade im Hinblick auf den zuletzt genannten Kritikpunkt kann davon ausgegangen werden, dass der Rat durch sein Zögern auch ein gewisses politisches Kalkül verfolgte. Im Zuge des seit Beginn der Deutschen Revolution andauernden Verfassungstreites in Hamburg, in dessen Diskurs zum einen die Begrenzung der Machtbefugnisse des Rates seitens der Bürgerschaft und zum anderen die Umsetzung demokratischer Reformen seitens der Hamburger Bevölkerung gefordert wurde, sahen sich die Ratsherren noch bis in den November hinein außerstande, die wirtschaftlich führenden Eliten der Elbmetropole mit staatlichen Geldern zu unterstützen, ohne

gegebenenfalls die Ablehnung des Proletariats zu fürchten. Das Gros der Hamburger Bevölkerung schau mit gewisser Schadenfreude auf die schwierige Lage, in der sich die vom Großbürgertum kontrollierten Handelsunternehmen befanden, da die luxuriöse Lebensweise dieser bürgerlichen Eliten mit ihren an der Elbchaussee errichteten Palästen, in erheblichem Widerspruch zu den ärmlichen Lebensverhältnissen der Mehrheit aller in Hamburg lebenden Menschen stand. Zudem waren sie nicht bereit, für die Fehler des Spekulantentums mit ihren geleisteten Steuerabgaben einzustehen, da ein Großteil der Hamburger Einwohner zuvor in keiner Weise an den während der Hausse gemachten Gewinnen partizipiert hatte.²⁸⁵ Somit fiel es vorerst der Commerzdeputation zu, als legitime Vertretung der Kaufmannschaft geeignete Maßnahmen zur Rettung des Hamburger Handelsplatzes einzuleiten.

6.2 Eigeninitiativen der Kaufmannschaft während der Krise

Bereits am 9. November 1857 wurde in Hamburg, vor dem Hintergrund des Krisenverlaufs in den USA und Großbritannien, darüber beraten, ob eine Kommission aus Mitgliedern der politischen Institutionen, der Hamburger Bank und der Commerzdeputation gebildet werden sollte, um eine Prognose über die zukünftige wirtschaftliche Entwicklung der Hansestadt zu erarbeiten und ggf. geeignete Maßnahmen zur Linderung der Geld- und Kreditklemme in die Wege zu leiten. Aufgrund der Befürchtung, dass insbesondere das Eingreifen staatlicher Autoritäten zu einem Kontrollverlust der Privatwirtschaft sowie zu einer weiteren öffentlichen Diskreditierung des Hamburger Handels- und Finanzplatzes führen würde, nahm die Commerzdeputation von diesem Plan zunächst wieder Abstand. Stattdessen wurden am 11. November 1857 die wichtigsten Wechsel-Makler der Hansestadt zusammengerufen, die nach einer ausgiebigen Beratung die Gründung einer privat finanzierten Diskonto-Kasse empfahlen.²⁸⁶ Bei ihrer Entscheidung besann sich dieses Gremium auf die in Hamburg herrschende Rezession von 1848/49, die durch die bürgerlich-revolutionäre Reformbewegung und die damit einhergehende Vertrauenskrise an den europäischen Kapitalmärkten verursacht worden war. Zu dieser Zeit konnte der verunsicherte Kreditmarkt in der Elbmetropole erfolgreich durch eine vorübergehende privatwirtschaftlich organisierte Beleihung von Wechseln stabilisiert werden. Dass diese Maßnahme jedoch bei der Krise von 1857

²⁸⁵ Vgl. Ahrens 1986. S. 71.

²⁸⁶ Vgl. Soetbeer 1865. S. 38.

vermutlich keine wesentliche Besserung des Geldverkehrs in der Hansestadt gebracht hätte, zeigt allein das Missverhältnis von dem geplanten Grundkapital der Diskonto-Kasse von 800.000 Bco. zum im Oktober erreichten Wechselvolumen von über 100 Millionen Bco.²⁸⁷ Nach vehementer Kritik seitens der Kaufmannschaft, wurde die beabsichtigte Gründung der Diskonto-Kasse daher genauso wenig umgesetzt, wie die vorher erwähnte Bildung einer Beratungskommission. Dieses zögernde und ideenlose Handeln der politischen wie auch wirtschaftlichen Kräfte in der Hansestadt ist damit zu erklären, dass diese Krise aufgrund ihrer globalen Wechselwirkung gewissermaßen für alle beteiligten Akteure ein wirtschaftliches Novum darstellte, dem keine empirischen Fakten zu Grunde lagen. Dieser Aspekt wird durch die Äußerung des Präsidenten der Commerzdeputation Peter Franz Biancone vom 31. Dezember 1857 entsprechend bestätigt, indem von ihm deutlich gemacht wird, dass: „[d]ie Ursachen und das Wesen dieser betrübenden Krisis, welche in der Intensivität und in dem Umfange, wie sie hier aufgetreten ist, jeden überrascht hat“.²⁸⁸

Um aus der vorherrschenden Lethargie auszubrechen, versuchten einige der führenden Hamburger Handelshäuser und Privatbanken am 23. November einen eigenen Weg zu gehen, indem sie unabhängig von der Commerzdeputation den Garantie-Disconto-Verein gründeten.²⁸⁹ Dieser sollte für eine maximale Zeitspanne von sechs Monaten den heimischen Kreditmarkt stabilisieren, indem er Not leidende Wechsel der ortsansässigen Kaufleute durch entsprechende Indossierung übernahm. Nach den Berechnungen von Gerhard Ahrens beteiligten sich insgesamt 1.002 Hamburger Firmen mit einem Grundkapital von insgesamt ca. 12.150.000 Bco. an dem Garantie-Disconto-Verein, was, im Hinblick auf die unzureichende Unterstützung seitens der Politik, zwar als Erfolg zu werten war, dennoch waren letztendlich auch seine Kapitalreserven viel zu gering, um den Hamburger Finanzplatz während der Krise längerfristig stabilisieren zu können.²⁹⁰ So musste dieser Verein bereits am 28. November 1857 seine Tätigkeit wieder einstellen, nachdem er während der fünf Tage seines Bestehens 4.602 Wechsel im Gesamtwert von 13.607.588 Bco. indossiert hatte.²⁹¹

²⁸⁷ Vgl. Böhme 1968. S. 88.

²⁸⁸ Auszug aus dem Jahresbericht der Commerzdeputation vom 31.12.1857 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek, S 599, Nr. 55 rot, S. 1).

²⁸⁹ Gründungsmitglieder: Bankhaus Salomon Heine (500.000 Bco.), Norddeutsche Bank (400.000 Bco.), J. H. & G. F. Baur (300.000 Bco.), J. H. Schröder & Co. (200.000 Bco.), Conrad Hinrich Donner Bank (200.000 Bco.), Vereinsbank (150.000 Bco.), L. Behrens & Söhne (100.000 Bco.), B. Simon & A. Jacoby (100.000 Bco.). Vgl. Weber, [-]: Betrachtungen über die Geldkrisis Hamburgs, ihre muthmaßlichen Folgen und Rathschläge, wie denselben zu entgehen. Hamburg 1857. S. 13–16.

²⁹⁰ Vgl. Ahrens 1986. S. 25.

²⁹¹ Die vollständige Abwicklung des Garantie-Disconto-Vereins erfolgte erst im Jahre 1860. Trotz seiner

Trotz aller Bemühungen seitens der Kaufmannschaft der fatalen ökonomischen Situation in der Elbmetropole Herr zu werden, hatten die eingeleiteten Maßnahmen gerade deshalb keinen Erfolg, weil überwiegend nur die Symptome der Krise bekämpft wurden und nicht deren Ursachen. Der Kollaps des hamburgischen Wechselmarktes war in erster Linie dem gegenseitigen Misstrauen aller Marktakteure geschuldet, die die ökonomische Zukunft des Hamburger Handels- und Finanzplatz als gefährdet ansahen. Die Indossierung der Not leidenden Wechsel bewirkte demnach nur eine vorübergehende Zufuhr von neuem Kapital in den Wirtschaftskreislauf der Hansestadt und änderte somit nichts an dem Pessimismus und der Risikoscheue heimischer und auswärtiger Investoren, die verfügbares Kapital weitestgehend zurückhielten. Hierzu passend beschreibt Karl Marx den Garantie-Disconto-Verein in einem Brief vom 8. Dezember 1857 als „Hamburger Association for discounting the panic“²⁹². Diesen Vorwurf musste sich auch das Bankhaus Salomon Heine gefallen lassen, dass zwar Hilfsbereitschaft zeigte, indem es sich am 28. November 1857 bereit erklärte, den Hamburger Firmen Wechsel in einer Höhe von bis zu 20.000 Bco. zu diskontieren, jedoch letztendlich, wie auch der Garantie-Disconto-Verein, weitestgehend uneffektiv blieb.²⁹³ Dennoch hatte dieser Versuch zumindest Symbolcharakter, da er aufzeigte, dass zukünftig alle Mittel mobilisiert werden mussten, um die Krise erfolgreich bewältigen zu können. Er machte außerdem deutlich, dass die Commerzdeputation und auch die Kaufmannschaft nicht mehr in der Lage waren, die Finanz- und Kreditkrise aus eigener Kraft effizient einzudämmen. So waren die letzten verzweifelten Maßnahmen der Commerzdeputation eher ein Zeichen der Hoffnungs- und Ahnungslosigkeit, als ein Signal zur effizienten Restauration des heimischen Kreditmarktes. So wurde beispielsweise am 25. November 1857 in der Börse ein Verzeichnis ausgelegt, in das sich solvente Firmen eintragen konnten, die bereit waren, vorzeitig Wechselakzepte einzulösen.²⁹⁴ Damit sollte in erster Linie bewiesen werden, dass die meisten der Hamburger Handelsunternehmen noch über ausreichend Liquidität verfügten und somit die Angst vor einem totalen Zusammenbruch der Wirtschaft unbegründet sei. Außerdem wurden verschiedene Lösungsansätze erarbeitet, die aufgrund der fehlenden Unterstützung des Rates nicht umgesetzt werden

weitgehenden Ineffektivität während der Krise gelang es dem Vereinspräsidium fast alle garantierten Wechsel in der Folgezeit erfolgreich abzuwickeln, sodass in der Abschlusserklärung des Vereins vom 12. März 1860 ein vergleichsweise niedriger Verlust von 13.348 Bco. ausgewiesen werden konnte. Vgl. Abrechnung des Garantie-Disconto-Vereins vom 12.03.1860 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek, S 599, Nr. 55 rot).

²⁹² Vgl. Marx / Engels 1967. S. 224.

²⁹³ Vgl. Ahrens 1986. S. 28–29.

²⁹⁴ Vgl. Soetbeer 1865. S. 40.

konnten. U. a. scheiterte am 5. Dezember 1857 die Forderung der Commerzdeputation, Banknoten im Wert von insgesamt 30 Millionen Bco. auszugeben, um die Geldumlaufmenge in der Hansestadt zu erhöhen. Einen Tag später wurde ebenfalls der Plan verworfen, die im Staatsbesitz befindlichen Eisenbahnaktien zu verpfänden, um die Diskontierung von Wechseln künstlich aufrechtzuerhalten.²⁹⁵ Letztendlich war gerade der mangelnden Kooperation zwischen der Wirtschaft und den staatlichen Organen im Zuge des schwelenden Verfassungskonfliktes geschuldet, dass bis in den Dezember hinein kein tragfähiges Konzept ratifiziert werden konnte, um den drohenden Kollaps des hamburgischen Handels- und Finanzplatzes abwenden zu können. Es kann folglich davon ausgegangen werden, dass sich die Finanzkrise bei einer umgehenden und vor allem effektiver koordinierten Intervention aller verantwortlichen Institutionen weitaus weniger stark auf die Hansestadt ausgewirkt hätte, als es in der Realität der Fall gewesen ist.

Dies zeigt auch der Vergleich mit den beiden benachbarten Hafenstädten Lübeck und Bremen. An der Weser reagierte besonders die 1856 gegründete Bremer Bank zügig auf die sich bereits im Oktober 1857 abzeichnende Geldklemme im internationalen Finanzgeschäft. So nahm sie schon vor der Ausweitung der Wirtschaftskrise auf das europäische Festland Fremdkapital in Höhe von 900.000 preußischen Talern auf, was in etwa einer Summe von 1,8 Millionen Bco. entsprach.²⁹⁶ Aufgrund dieser Kapitalreserven war die Bank während der Krise solvent genug, um die Bremer Wirtschaft ausreichend mit Krediten zu versorgen bzw. Not leidende Wechsel zu diskontieren. In Lübeck hingegen, das aufgrund des lukrativen Ostseehandels wesentlich enger mit Hamburg verflochten war als Bremen, herrschte eine weitaus größere Angst vor, von der Elbmetropole mit in den Sog der Finanzkrise hereingezogen zu werden. Wie in Hamburg versammelte sich daher auch an der Trave die ortsansässige Kaufmannschaft, um über geeignete Maßnahmen gegen eine Ausweitung der Krise zu beraten. Dabei wurde am 4. Dezember 1857 von der Lübecker Bürgerschaft eine Aussetzung des besagten Artikels 29 der Deutschen Wechselordnung beschlossen, um die heimischen Handelsfirmen vorübergehend vor Regressansprüchen auswärtiger Wechselinhaber zu schützen.²⁹⁷ Dieses eigenmächtige Vorgehen Lübecks wurde von den anderen Mitgliedsstaaten des Deutschen Bundes zwar stark kritisiert, da es einen Eingriff in die allgemeingültige deutsche Rechtsprechung darstellte und somit deren Legitimität ge-

²⁹⁵ Vgl. Auszug aus dem Jahresbericht der Commerzdeputation vom 31.12.1857 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek, S 599, Nr. 55 rot).

²⁹⁶ Vgl. Ahrens 1986, S. 17 u. 30.

²⁹⁷ Hasloop, Heino: Die Wirtschaftskrise von 1857, dargestellt am Beispiel Lübecks. In: Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde 60 (1980). S. 80–88.

fährdete, dennoch wurde es letztendlich von der Bürgerschaft durchgesetzt. Zusätzlich wurden die geforderten Sicherheiten für die Darlehnsvergabe seitens der Lübecker Aktienbanken verringert, sodass sich die Privatwirtschaft leichter refinanzieren konnte.²⁹⁸ Zusammengekommen waren die Auswirkungen der Finanzkrise in beiden Städten weit weniger drastisch als in Hamburg. Dies lag wie beschrieben zum einen daran, dass dort rechtzeitig Lösungsansätze verfolgt wurden, um einer drohenden Kreditklemme vorzubeugen und zum anderen erreichte die Wechselspekulation, weder in Bremen noch in Lübeck, die Größenverhältnisse wie an der Elbe.

In Hamburg hingegen wurde die Lage täglich schlimmer, sodass spätestens Ende November deutlich wurde, dass die Kaufmannschaft auf sich allein gestellt keine hinreichende Stabilisierung der dortigen ökonomischen Verhältnisse herbeiführen konnte. Die Commerzdeputation war somit am 3. Dezember gezwungen, den Rat um staatliche Hilfen zu ersuchen.

*„Es ist an unserer Börse gegenwärtig eine Handelskrisis ausgebrochen. So schlimm und so tief eingreifend, wie solche wohl noch nie und an seinen Platze stattgefunden hat. Alle bisher versuchten Hülfsmittel haben sich als erfolglos bewiesen, dem enormen Nothstande und der gänzlichen Erschütterung des Kredits abzuhelpen oder auch nur zu mildern. Die Gefahr eines allgemeinen Ruins unserer Börse ist auf's Höchste gestiegen.“*²⁹⁹

6.3 Staatliche Interventionsbemühungen

Das Scheitern der Interventionsmaßnahmen der Hamburger Kaufmannschaft sowie die steigende Zahl der Firmenkurse setzten den Rat und die Bürgerschaft zunehmend unter Druck, entsprechende Lösungsansätze zur Bewältigung der Wirtschaftskrise zu entwickeln. Besonders die überraschende Zahlungseinstellung des bedeutenden Handelshauses Christian Matthias Schröder & Co am 1. Dezember 1857 ließ die Situation in der Hansestadt endgültig eskalieren, da dieses Unternehmen vor der Insolvenz eine weitreichende Reputation besaß und der Inhaber ein angesehenes Mitglied des Rates war.³⁰⁰ Es wurde nun deutlich, dass bei einem Fortdauern der monetären Illiquidität,

²⁹⁸ Vgl. Ahrens 1986. S. 30–31.

²⁹⁹ Handelskammer Hamburg (Hg.): Dokumente zur Geschichte der Handelskammer Hamburg. Hamburg 1965. S. 104.

³⁰⁰ Vgl. Handelskammer Hamburg 1965. S. 50.

im Zuge des zusammengebrochenen Kreditmarktes, selbst die großen Merchant Banker nicht mehr vor einer drohenden Insolvenz gefeit waren. Zudem stellten die beiden Aktienbanken der Hansestadt zwei Tage später die Diskontierung von Wechseln ein, was den Kreditmarkt völlig zum Erliegen brachte. In ihrer Verzweiflung forderten die Kaufleute nun vehement ein Einschreiten des Staates, um den Hamburger Finanzplatz zu stabilisieren. So schrieb beispielsweise der Präses des Hamburger Handelsgerichtes Eduard Heinichen in einen Brief vom 5. Dezember 1857 an das Ratsmitglied, Advokat des Oberappellationsgerichts der vier Freien Städte Deutschlands, Johann Friedrich Voigt:

„Die Verhältnisse sind hier fürchterlich; alles bricht zusammen. Unsere Börse hat nicht nur allen Credit, sondern auch alle Besonnenheit verloren und es fragt sich, wie lange noch unser letzter Anker, der Senat, der fortwährend von Sturm-Deputationen der Kaufmannschaft belagert wird, halten wird.“³⁰¹

Dabei hatten die Ratsherren, trotz aller aufgekommenen Kritik, bereits am 27. November durch die Bildung einer Belehnungskommission versucht, der Krise Herr zu werden. Diese Institution war dazu berechtigt worden, mit Ausnahme von Wechselbriefen, sämtliche andere sich im Besitz der Kaufmannschaft befindenden Wertpapiere mit maximal bis zu 2/3 ihres Wertes beleihen zu dürfen. Zusätzlich wurde als Bedingung festgelegt, dass sämtliche gewährten Vorschüsse spätestens bis Ende Juni des Folgejahres wieder zurückbezahlt werden mussten.³⁰² Mit dieser Maßnahme sollte in erster Linie der Cash-Flow der Handelsunternehmen erhöht und somit indirekt der Wechselmarkt stabilisiert werden. Das dafür bewilligte Kapital von 15 Millionen Bco. wurde der Kommission in Form von Kammermandaten zur Verfügung gestellt, die im Grunde nichts anderes als ausgegebene Solawechsel auf den Staatshaushalt waren.³⁰³ Insgesamt bewilligte die Belehnungskommission bis zum Juni des Jahres 1858 den betroffenen 193 Hamburger Unternehmen Vorschüsse im Werte von 8.153.000 Bco. Von dieser Gesamtsumme entfielen jeweils 6.932.000 Bco. auf Waren und 1.221.500 Bco. auf Wertpapiere.³⁰⁴ Die Befürchtung vieler Kritiker dieser Maßnahme, dass die liquiden

³⁰¹ Vgl. Ahrens 1979, S. 121.

³⁰² Vgl. Ratsbeschluss Nr. 76 vom 27.11.1857. In: Verordnungen von 1857–1858, nebst Register über den zehnten bis sechs und zwanzigsten Bd. Bd. 25. Hamburg 1858 (Staatsbibliothek Hamburg).

³⁰³ Vgl. Senatsprotokoll vom 26.11.1857, S. 881 (Staatsarchiv Hamburg, Cl. VIII, Nr. Xa, 1857, Bd. 3, S. 881.)

³⁰⁴ Vgl. Anlage über den Erfolg der durch die Handelskrise hervorgerufenen ausserordentlichen Maße-

Mittel der Belehnungskommission in Anbetracht des Ausmaßes der Krise nicht ausreichen würde, um wirkungsvoll tätig zu werden, bestätigte sich somit nicht. Die relativ geringe Nachfrage nach den Kammermandaten resultierte in diesem Zusammenhang hauptsächlich aus dem massiven Preisverfall an den Waren- und Aktienmärkten. Die Beleihungssumme wurde anhand des täglich neu ermittelten Durchschnittspreises des dazu herangezogenen Gutes bzw. Wertpapiers berechnet. Es lag daher keinesfalls im Interesse der nicht unmittelbar von der Insolvenz bedrohten Handelshäuser, ihre vergleichsweise teuer erworbenen Waren unter dem Einkaufspreis zu beleihen. Zusätzlich mussten die dafür ausgegebenen Kammermandate, die kein gesetzliches Zahlungsmittel waren, zur Einlösung in Bco. mit einem Zinssatz von über zehn Prozent diskontiert werden, was den zu erwartenden Erlös weiter schmälerte.³⁰⁵ Die Ausgabe der Kammermandate führte daher letztendlich nicht zu einer nachhaltigen Verbesserung der ökonomischen Situation in der Elbmetropole.

Als Konsequenz daraus belastete die Kreditklemme die Hamburger Privatwirtschaft weiterhin schwer, sodass eine weitere quantitative Zunahme der Firmeninsolvenzen erwartet wurde. Um dieser Entwicklung vorzubeugen, schlug der Rat dem Gremium der Oberalten am 30. November 1857 eine Änderung der Fallitenordnung vor, die bis dato die Abwicklung von in Konkurs gegangenen Unternehmen geregelt hatte.³⁰⁶ Durch das neu geschaffene sogenannte Administrationsverfahren sollte der drohende Bankrott insolventer Firmen entweder gänzlich vermieden oder zumindest für alle beteiligten Parteien so schonend wie möglich umgesetzt werden, um die bis dahin grassierende ökonomische Vertrauenskrise nicht noch weiter zu verschärfen. Insbesondere sollten im Zuge dieser Reform gerade diejenigen Handelshäuser gerettet werden, die trotz ihrer geringen bilanziellen Verschuldung vor der Zahlungsunfähigkeit standen, da sie wegen der herrschenden Marktbedingungen keine Möglichkeiten mehr hatten, sich zu refinanzieren.³⁰⁷ Kritiker warfen dabei dem Rat vor, dass sich durch diese Maßnahme nun gerade jene Unternehmen ihrer kaufmännischen Verantwortung entziehen könnten, die aufgrund ihres Fehlverhaltens während der vorangegangenen Waren- und Wechselspekulation, diese Wirtschaftskrise erst heraufbeschworen hatten. Trotz dieses Einwandes beschloss der Rat eine Kommission zu bilden, die sich aus den Ratsmitgliedern Lutteroth, Haller, Geffcken und Petersen zusammensetzte. Sie sollte die Anträge auf Zulas-

geln; Nebenanlage 2 vom 05.07.1858 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek, S 599, Nr. 55 rot).

³⁰⁵ Vgl. Ahrens 1986. S. 37.

³⁰⁶ Vgl. Senatsprotokoll vom 30.11.1857 (StA Hbg., Cl. VIII, Nr. Xa, 1857, Bd. 3, S. 899–900).

³⁰⁷ Vgl. Preußische Jahrbücher 1858. S. 289–290.

sung in das Administrationsverfahren seitens der betroffenen Unternehmen prüfen und diese gegebenenfalls bewilligen, was dem dazu führte, dass bereits bis zum 5. Dezember bedeutende Hamburger Firmen wie u. a. J. C. Jacobi & Sohn, C. J. Johns & Söhne oder Berend Roosen jr. unter Administration gestellt wurden. Während die beiden zuerst genannten Handelshäuser später wieder solvent wurden, konnte sich das Unternehmen Berend Roosen jr. nicht mehr von den Auswirkungen der Krise erholen und wurde am 26. März 1858 vollends liquidiert.³⁰⁸ Insgesamt ließen sich in den vier Monaten zwischen Dezember 1857 und März 1858 198 Kaufleute unter Administration stellen, wobei 49 Firmen letztendlich Konkurs anmelden mussten. Zusätzlich kam es während dieser Zeitspanne bei den Hamburger Unternehmen, die von der Kommission nicht zum Administrationsverfahren zugelassen wurden, zu weiteren 139 Geschäftsliquidationen, sodass während der Krise insgesamt 288 Firmenkonkurse registriert wurden.³⁰⁹ Obwohl die mit dem Administrationsverfahren einhergehende Aufweichung des bestehenden Konkursrechtes dazu beitrug, einen gänzlichen Zusammenbruch der Hamburger Unternehmensstruktur zu verhindern, blieb die äußerst angespannte ökonomische Lage der Hansestadt weiterhin bestehen.

Eine ähnliche Zielsetzung wie bei der zuvor erreichten Änderung der Fallitenordnung, die Aufweichung bestehender Gesetze zugunsten ökonomischer Interessen, verfolgte die Erbgesessene Bürgerschaft mit ihrem Antrag, den Artikel 29 der Deutschen Wechselordnung, wie zuvor in Lübeck geschehen, in der Elbmetropole bis auf Weiteres aufzuheben, was jedoch vom Rat am 2. Dezember 1857 kategorisch abgelehnt wurde.³¹⁰ Dessen besonnene Haltung resultierte aus dem Verständnis, dass es der Hamburger Handels- und Finanzplatz als größter Wechselmarkt des kontinentaleuropäischen Festlandes, aufgrund seiner Stellung und internationalen Reputation nicht riskieren könne, dem Beispiel Lübecks zu folgen und geltendes Recht zu brechen. Dies hätte zu einer Diskreditierung der Hansestadt geführt, wobei es vermutlich zu einem weiteren

³⁰⁸ Arenson, Louis: Die Hamburg-Altonaer Geld-Crisis von 1857. Ein genaues alphabetisches Verzeichnis aller Hamburger und Altonaer Firmen, die sich seit December 1857 bis 31. März 1858 unter Administration stellten, so wie auch derjenigen die Fallit geworden, mit genauer Angabe der Beträge. Hamburg 1858. S. 4-8.

³⁰⁹ Vgl. Ahrens 1986. S. 41.

³¹⁰ „Betreff des Beschlusses zur Schaffung eines Administrationsverfahren zur geregelten Abwicklung von bankrotten Firmen, um den Schaden für die restliche Wirtschaft einzudämmen. Den Vorschlag der Erbgesessenen Bürgerschaft, den Artikel 29 der Wechselordnung für die nächsten 2 Monate aufzuheben und dem Indossenten eines nothleidenden, in Discont gegebenen Hamburger Wechsels eine vierzehntägige Frist zur Sicherstellung oder Einlösung zu geben., erteilt der Senat eine Absage da dies gegen das Dt. Wechselrecht verstößt.“ Vgl. Ratsverordnung vom 02.12.1857. In: Verordnungen von 1857–1858, nebst Register über den zehnten bis sechs und zwanzigsten Bd. Sammlung der Verordnungen der freien Hanse-Stadt Hamburg seit 1814. Bd. 25. Hamburg 1858 (Staatsbibliothek Hamburg).

Abfluss ausländischen Kapitals gekommen wäre, was die Liquiditätskrise folglich noch weiter verschärft hätte. Außerdem würde sich, im Zuge des wachsenden Misstrauens auswärtiger Finanzplätze bzw. Kapitalanleger gegenüber der wirtschaftspolitischen Stabilität der Hansestadt, die dringend benötigte Refinanzierung durch Staatsanleihen verteuern. Dies hätte den Staatshaushalt zusätzlich belastet und in der Konsequenz den konjunkturellen Abschwung in Hamburg in der Konsequenz verstärkt.

Ein weiterer Vorschlag, der von der Commerzdeputation am 3. Dezember 1857 initiiert wurde, war die Gründung einer Staats-Disconto-Bank mit einem Grundkapital von 30 Millionen Bco.³¹¹ Diese Institution sollte, ähnlich wie der Garantie-Disconto-Verein zuvor, den Hamburger Kreditmarkt mit Kapital versorgen, indem sie Wechselpapiere mit einem Zinssatz von mindestens zehn Prozent diskontierte.³¹² Um die Geldumlaufmenge zu erhöhen, sollten dabei neu geschaffene Banknoten zu einem festgelegten Kurs ausgegeben werden. Dies stand im Widerspruch zu der bis dahin verfolgten Geldmarktpolitik der Hansestadt, in der die Geldmenge an den Hamburger Silberbestand gekoppelt war. In Folge dessen lehnte der Senat diesen Vorschlag zwar mit einer Zweidrittelmehrheit ab, dennoch bestand auf beiden Seiten Einvernehmen über die Notwendigkeit, dass nur eine auf Silber basierende Staatsanleihe der Regierung den nötigen finanziellen Freiraum schaffen würde, um effektiv gegen eine weitere Verschlimmerung der Wirtschaftskrise intervenieren zu können.³¹³ Die Weigerung des Rates, dem Vorschlag der Commerzdeputation zuzustimmen, führte zu massiven Protesten seitens der Hamburger Kaufmannschaft, die der Regierung Untätigkeit vorwarf und somit bewusst den Untergang des Handels in Kauf nehmen würde.³¹⁴ Den enormen Druck, der auf dem Senat lastete, beschreibt der spätere Hamburger Bürgermeister Johann Georg Mönckeberg in seinem Tagebuch wie folgt: „*Gestern Abend soll die Aufregung in der Börsen-Halle non plus ultra gewesen sein. Ein Berliner sagte: Wenn der Senat den Staat, die Börse nicht retten wolle, müsse man ihn absetzen und einen neuen wählen.*“³¹⁵ Dieses Zitat ist ein Beleg für die im Hamburger Bürgertum verankerte Anschauung, dass Staat und Kaufmannschaft sich einander bedingen und somit im Grunde eine untrennbare Einheit hinsichtlich ihrer Zielsetzung bilden sollten. Im Umkehr-

³¹¹ Vgl. Antrag der Commerzdeputation an den Rath zur Schaffung einer Staats-Disconto-Bank vom 03.12.1857 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek, S 599, Nr. 55 rot).

³¹² Vgl. Ahrens 1978. S. 20.

³¹³ Vgl. Senatsprotokoll vom 03.12.1857 (StA Hbg., Cl. VIII, Nr. Xa, 1857, Bd. 3, S. 912).

³¹⁴ Vgl. Auszug aus dem Jahresbericht der Commerzdeputation vom 31.12.1857. S. 5. (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek, S 599, Nr. 55 rot).

³¹⁵ Vgl. Ahrens 1979. S. 146.

schluss wird dadurch suggeriert, dass der Senat im Falle eines Zusammenbruchs der Wirtschaft auch die Legitimation zur Führung der Hansestadt verlieren würde.

Um dem drohenden Staatsstreich zuvorzukommen, versuchte der Rat nun wieder selbst, die Handlungsinitiative zu übernehmen, indem er in Anlehnung an den Vorschlag der Commerzdeputation einen eigenen Plan zur Bewältigung der Wirtschaftskrise vorlegte. Hierbei sollte anstelle der geforderten Staats-Disconto-Bank nun eine modifizierte Variante in Form einer Staats-Disconto-Casse gebildet werden, deren Aufgabe es sein sollte, solide Wechsel zu einem Zinssatz von maximal sieben Prozent zu diskontieren. Der Senat bestand jedoch darauf, dass es für die zeitlich befristete Ausgabe von Banknoten keinen gesetzlich bestimmten Zwangskurs geben dürfe. Es sollte damit vermieden werden, dass sich das Papiergeld offiziell als permanentes Zahlungsmittel durchsetzen konnte, was vermutlich auf Dauer die traditionelle Silberwährung verdrängt hätte. Im Zuge des vorherrschenden Kompetenzstreits zwischen der Commerzdeputation, dem Rat und der Bürgerschaft wurde dieser Entwurf seitens der Bürgerlichen Kollegien³¹⁶ abgelehnt, die sich u. a. aus namenhaften Kaufleuten wie den Brüdern Johan Cesar und Adolph Godeffroy oder auch Georg Johann Heinrich Siemers zusammensetzten.

Um dennoch, trotz der scheinbar festgefahrenen politischen Lage, handlungsfähig zu bleiben, wurde vom Rat die sogenannte Besprechungskommission gebildet, die neben einzelnen Ratsherren auch aus Mitgliedern der Commerzdeputation, der Kämmeri und der Hamburger Bank bestand.³¹⁷ Erst diese Kommission konnte letztendlich am 6. Dezember eine mehrheitsfähige Kompromisslösung vorlegen, die zur Gründung der Staats-Disconto-Casse führte.³¹⁸ Diese sah vor, dass ein Drittel des für diesen Zweck aufzubringenden Grundkapitals von 15 Millionen Bco., statt über die geforderte Ausgabe von Banknoten, durch eine Beleihung der im Staatsbesitz befindlichen Eisenbahnak-

³¹⁶ Gemeint sind hier zum einen die Erbgesessene Bürgerschaft (Ehrbare Oberalte) sowie das Collegium der Sechziger, die den Rat drängten, eine Silberanleihe in Höhe von 30 Millionen Bco. zur umgehenden Hilfe der hamburgischen Handelsfirmen am Markt zu platzieren. Vgl. Ratsverordnung vom 06.12.1857. In: Verordnungen von 1857–1858, nebst Register über den zehnten bis sechs und zwanzigsten Bd. Sammlung der Verordnungen der freien Hanse-Stadt Hamburg seit 1814. Bd. 25. Hamburg 1858 (Staatsbibliothek Hamburg).

³¹⁷ Vgl. Ahrens 1986. S. 60–61.

³¹⁸ Gründung der Staats-Disconto-Casse: „Die außerordentlich Krisis im Handelsverkehr, welche durch Zerrüttung des Wohlstandes unserer Kaufmannschaft alle Theile der Bevölkerung mit den äußersten Nachtheilen bedroht, veranlaßt den H. H. Rath, darauf anzutragen, daß dem Handelsstande eine fernere Hülfe durch Mitwirkung der Staatscasse in einer Weise geleistet werde, welche hoffentlich mit keinem allzu bedeutenden Opfer verknüpft sein wird.“ Vgl. Ratsverordnung vom 06.12.1857. In: Verordnungen von 1857–1858, nebst Register über den zehnten bis sechs und zwanzigsten Bd. Sammlung der Verordnungen der freien Hanse-Stadt Hamburg seit 1814. Bd. 25. Hamburg 1858 (Staatsbibliothek Hamburg). Vgl. auch: Baasch 1929. S. 83.

tien über die Hamburger Bank finanziert werden soll. Die restlichen 10 Millionen Bco. sollten über die Platzierung einer Staatsanleihe an den Finanzmärkten akquiriert werden.³¹⁹ Damit wich der Rat angesichts der kritischen ökonomischen Lage in der Hansestadt endgültig von seiner bis dahin verfolgten Leitlinie, keine staatlichen Depositen zur Unterstützung des heimischen Handels- und Finanzplatzes heranzuziehen, ab.

Trotz der Nachgiebigkeit des Rates gegenüber den Forderungen der Wirtschaft³²⁰, wurde die neugegründete Staats-Disconto-Casse nur in geringem Maße von der Kaufmannschaft in Anspruch genommen. So wurden zwischen dem 7. und dem 12. Dezember 1857 nur etwa 600 Wechsel mit einem Gesamtwert von ca. 1,9 Millionen Bco. diskontiert, was weniger als 13 Prozent des verfügbaren Kapitalrahmens dieser Institution entsprach.³²¹ Diese Zurückhaltung seitens der Handelshäuser lag zum einen daran, dass der anfängliche Diskontsatz bei über zehn Prozent lag, was zur Folge hatte, dass vor allem bei der Einlösung solider Wechsel den betroffenen Firmen hohe Wertabschreibung drohten. Zum anderen wurde deutlich, dass die Lähmung des Hamburger Kapitalmarktes primär der Psychologie des Marktes geschuldet war, sprich die Zukunftsaussichten des Hamburger Wirtschaftsstandortes wurden von den Marktakteuren dermaßen pessimistisch ausgelegt, dass nahezu niemand mehr bereit war, brachliegendes Kapital in den Wirtschaftskreislauf zu reinvestieren. Der Versuch, dem Geld- und Kreditverkehr durch staatliche Interventionen einen neuen Impuls zu geben, war deshalb ohne die gleichzeitige Überwindung dieser psychologischen Barriere zum Scheitern verurteilt.

6.4 Die Wiener Staatsanleihe und ihre Wirkung auf Hamburg

Das Fundament der wirtschaftlichen wie auch fiskalpolitischen Stabilität des hamburgischen Handels- und Finanzplatzes basierte von der Einführung der Bankomark im Jahre 1619 bis zur Auflösung derer im Jahre 1876 auf dem Silberstandard, also der gesetzlich verankerten Kopplung der heimischen Geldmenge an die staatlichen Silberreserven. Gerade die physische Aufstockung dieser Edelmetallvorräte musste daher den zu jener Zeit verantwortlichen Akteuren als empirisch erwiesene Maßnahme erscheinen, um die Auswirkungen der Kreditklemme in der Hansestadt effektiv einzudämmen. Bedingt durch die global auftretende Wirtschaftskrise kam es jedoch, wie bereits darge-

³¹⁹ Vgl. Wagner 1862. S. 301.

³²⁰ Vgl. Handelskammer 1965. S. 108–109.

³²¹ Vgl. Ahrens 1986. S. 62–63.

stellt, auch außerhalb der Elbmetropole zu einer massiven Stockung des Kreditverkehrs³²², sodass die Bemühungen der Ratsherren, eine Silberanleihe am Markt zu platzieren, zunächst ergebnislos blieben.³²³ Dabei gab es bereits seit Anfang Dezember 1857 verschiedene Anstrengungen der Hamburger Regierung, von den größeren Nachbarstaaten der Hansestadt, wie Dänemark, Großbritannien und dem politisch wie wirtschaftlich der Elbmetropole am nächsten stehenden Preußischen Königreich, entsprechende Kapitalhilfen zu akquirieren.

Zuerst wurden bilaterale Gespräche mit der dänischen Regierung in Kopenhagen aufgenommen. Sie waren jedoch wenig aussichtsreich, da die dänische Volkswirtschaft ebenfalls erheblich unter der ökonomischen Krise gelitten hatte und somit keine freien Gelder verfügbar waren, um der Hansestadt zu helfen. Des Weiteren waren die diplomatischen Beziehungen beider Länder, aufgrund der auferlegten Belastung des Hamburger Warenhandels durch die dänische Zollpolitik und der direkten Konkurrenz mit dem damals zu Dänemark gehörenden Altona, bereits nachhaltig belastet, sodass von vornherein wenig Hoffnung seitens der Hamburger Diplomaten bestand, entsprechende Hilfgelder zu akquirieren.³²⁴ Größere Hoffnung auf den Abschluss eines Abkommens machte sich der Rat hingegen bezüglich der parallel geführten Gespräche mit der britischen Regierung sowie potenziellen Investoren aus London. Doch während die Bank von England durch die bereits im eigenen Land ausgegebenen Finanzhilfen positioniert war, sodass sie generell davor zurückschreckte, die vom Hamburger Senat erbetene Anleihe ohne Sicherheiten zu bedienen, lehnten überraschender Weise auch die britischen Banken das Hamburger Hilfsersuchen kategorisch ab, obwohl sie bereits zuvor auf Betreiben des Kaufmanns Hermann Henrich Meier der Bremer Regierung eine Kreditlinie von 50.000 Pfund Sterling sowie physisches Gold in Höhe von 40.000 Pfund Sterling zur Stabilisierung des dortigen Finanzplatzes zur Verfügung gestellt hatten.³²⁵ Auf den ersten Blick scheint es in diesem Zusammenhang irrational, dass ausgerechnet Bremen und nicht auch der Elbmetropole Kapitalhilfen gewährt worden sind. Schließlich war Hamburg nicht nur der wichtigste Umschlaghafen für britische Exportgüter in Richtung der zentral- und nordeuropäischen Absatzmärkte, sondern auch ein wichtiger Abnehmer englischer Kapital- bzw. Finanzdienstleistungen. Im Falle des ökonomischen Niederganges der Hansestadt wären britische Wirtschaftsinteressen somit in vielfältiger Form

³²² Siehe Kapitel 5.2.

³²³ Vgl. Rosenberg 1974. S. 189–190.

³²⁴ Vgl. Ahrens 1986. S. 79.

³²⁵ Bremer Bank (Hg.): 125 Jahre Bremer Bank 1856–1981. Bremen 1981. S. 14–15.

und in hohem Maße bedroht gewesen. Auf den zweiten Blick wies jedoch gerade der Bremer Finanzplatz, zumindest im Vergleich zu seinem hamburgischen Pendant, fiskalpolitische Innovation auf, die den Zugriff auf britische Kapitalhilfen wesentlich vereinfachten. Zum einen folgte die Bremer Bank dem englischen Vorbild, die eigene Geldumlaufmenge ins Verhältnis zu den vorhandenen Goldreserven zu setzen und nicht etwa wie in Hamburg den Silberstandard beizubehalten. Dadurch wurde vor allem die Umrechnung des nach Bremen getätigten Gold- und Kapitaltransfers aufgrund des weltweit einheitlichen Goldpreises wesentlich vereinfacht, sodass im Grunde das physische Gold im Verhältnis von eins zu eins (exkl. Transportkosten und Zinsen) sowie das gegebene Darlehn (je nach Wechselkurs) ohne großen Aufwand nach Bremen transferiert werden konnte. Zum anderen war die am 1. Juli 1856 gegründete Bremer Bank, anders als die wesentlich ältere Hamburger Bank von 1619, von vornherein als sogenannte Zettel- oder auch Notenbank konzipiert worden, was es ihr ermöglichte, ihre Geldpolitik den jeweiligen ökonomischen Gegebenheiten anzupassen. Ein entscheidender Vorteil zur Hamburger Fiskalpolitik bestand in diesem Zusammenhang darin, dass der Gesamtwert der ausgegebenen Banknoten in Bremen nur zu einem Drittel durch physisches Gold abgesichert sein musste und nicht etwa wie bei dem Hamburger Kurantgeld in einem Verhältnis von eins zu eins zu den staatlichen Silbervorräten.³²⁶ Dadurch verfügte die Bremer Regierung über einen Hebel bei der Geldmengenregulierung, da aufgrund der dortigen Gesetzeslage der Wert der Geldmenge je zusätzlich verfügbarer Goldeinheit folglich um den Faktor 3 erhöht werden konnte. Trotz des damit im Vergleich zur Elbmetropole innovativer aufgestellten Finanzplatzes in Bremen, muss sich die Londoner Regierung bezüglich ihres Verhaltens Hamburg gegenüber den Vorwurf gefallen lassen, dass sie bei den bilateralen Verhandlungen mit der Elbmetropole einen ausgeprägten Hang zum ökonomischen Protektionismus erkennen ließ, der sich massiv von ihrer bis dahin propagierten Freihandelsideologie unterschied. Hierbei war den jeweiligen Entscheidungsträgern wohl durchaus bewusst, dass die Ablehnung des hamburgischen Hilfsgesuches zu einer weiteren Zuspitzung der dortigen Finanzkrise führen und demnach auch zwangsläufig das bis dahin für beide Seiten außerordentlich profitable Handelsgeschäft mit den zentral- und nordeuropäischen Ländern schädigen würde. Dass Großbritannien sich dennoch während dieser ersten global auftretenden Wirtschaftskrise zumindest ein Stück weit von seiner Freihandelspolitischen Doktrin distanzierte, indem es einen seiner wichtigsten Warenumschlagsplätze fallen ließ, entspricht einem aus

³²⁶ Vgl. Bremer Bank 1981. S. 5–9.

ökonomischer Sicht protektionistischen Verhaltensmuster, das während der Gründerkrise in den 1870er-Jahren zum vorläufigen Ende dieser bis dahin bedeutendsten Freihandelsepoche der Geschichte führen sollte.

Im Gegensatz zu den für die Hansestadt enttäuschend verlaufenden Verhandlungen in London, erklärten sich überraschender Weise sowohl der französische Kaiser als auch das Pariser Bankhaus Rothschild umgehend dazu bereit, die geforderten zehn Millionen Bco. in Silber an den Hamburger Staat zu verleihen.³²⁷ Aus Furcht, dass die Annahme dieses Darlehens den französischen Einfluss auf die Hansestadt erhöhen würde, votierten jedoch die beiden Ratsherren Eduard Sthamer und Adolph Tesdorf mit der Begründung, „das Hamburg noch immer ein Mitglied des Deutschen Bundes sei und dass dieser Antrag somit unter der Würde des Rates sei“³²⁸ gegen die angebotene Kontrahierung eines Darlehns. Die in dieser Erklärung offen zur Schau gestellten Ressentiments gegen Frankreich stehen in starkem Gegensatz zu dem bis dahin insbesondere gegen Preußen vorgebrachten Bekenntnis seitens der Hamburger Regierung, stets die Hansestadt als unabhängig von staatlichen Einzelinteressen agierenden internationalen Handels- und Finanzplatz zu bewahren. Dass die Ratsherren, trotz der verheerenden ökonomischen Lage in Hamburg, gewillt waren, dieser Argumentation zu folgen, indem sie das französische Hilfsangebot ablehnten, zeigt auf, wie sehr der deutsch-französische Gegensatz auch in Hamburg das gegenseitige Verständnis der Kulturräume prägte. In diesem Kontext ist daher auch zu hinterfragen, welche Zielsetzung die Franzosen mit der vermeintlich großzügigen Offerte an die Hansestadt verfolgten. Neben dem offensichtlich geostrategischen Nutzen den die französische Präsenz in der Stadt hätte, die allgemein als wichtigster Warenumschlagplatz des deutsch-britischen Handelsverkehrs galt, kam in dem Kalkül Napoleons III. vermutlich auch die Hoffnung zum Tragen, mit der angestrebten Partnerschaft zu Hamburg die bereits angespannten Beziehungen zwischen Preußen und den restlichen deutschen Einzelstaaten weiter zu belasten. So hätte die Rettung der wichtigsten deutschen Handelsmetropole durch den französischen Kaiser nicht nur einen beträchtlichen internationalen Prestigegewinn für Frankreich zur Folge gehabt, vielmehr wäre dies ein offener Affront gegen die machtpolitischen Interessensphären der preußischen und österreichischen Regierungen gewesen.

Doch warum zögerte Preußen angesichts dieser diplomatischen Risiken, der Hansestadt selbst das gewünschte Darlehen zu gewähren? Schließlich war der Deutsche Bund auf den Handelsplatz an der Elbe angewiesen, um hinreichend an dem boomenden

³²⁷ Vgl. Baasch 1929, S. 87.

³²⁸ Senatsprotokoll vom 07.12.1857 (StA. Hbg., Cl. VIII, Nr. Xa, 1857, Bd. 3, S. 941).

Überseehandel partizipieren zu können. Ein nachhaltiger Zusammenbruch der logistischen Strukturen in Hamburg hätte zudem unmittelbare Auswirkungen auf die konjunkturelle Entwicklung aller deutscher Staaten gehabt, da einerseits der für diese Länder essenzielle Handelsverkehr mit Großbritannien erschwert worden wäre, und andererseits eine Vielzahl der für den Aufbau der deutschen Industrie benötigten Waren und Rohstoffe nur noch über Bremen oder ausländische Häfen hätte importiert werden können. Laut Ratsprotokoll vom 3. Dezember 1857 war der Hamburger Rat zu Beginn der Verhandlungen weitgehend zuversichtlich, dass Preußen der Vergabe eines Darlehens zustimmen würde.³²⁹ In Berlin stieß diese Hoffnung jedoch kaum auf Widerhall. So lehnte der preußische Finanzminister Carl von Bodelschwingh bereits am folgenden Tag die Darlehensvergabe aus Sorge um eine Überlastung des eigenen Staatshaushaltes ab. Am 7. Dezember 1857 wurden die Verhandlungen mit Berlin offiziell für gescheitert erklärt, da an diesem Tag auch der preußische Prinz Wilhelm Friedrich Ludwig von Preußen, der spätere Kaiser Wilhelm I., die Vergabe von Finanzhilfen nach Hamburg endgültig ablehnte.³³⁰ Auch hier hatte sich damit, wie im Fall Großbritanniens, der wirtschaftspolitische Ansatz des ökonomischen Protektionismus während wirtschaftlicher Krisenzeiten durchgesetzt, obwohl es sich dieses Mal bei beiden Verhandlungsparteien um Mitglieder des Deutschen Bundes handelte. Der preußische Ministerpräsident Otto Theodor von Manteuffel machte diesbezüglich in einem an den hamburgischen Rat gerichteten Brief vom 12. Dezember 1857 die wirtschaftspolitischen Absichten der preußischen Regierung deutlich, indem er die Ablehnung der Finanzhilfe wie folgt begründete:

*„Bei vollem Einverständnis über diese Gesichtspunkte konnten wir uns indessen nicht verhehlen, daß wir durch Gewährung des gewünschten Darlehns die Mittel vermindern würden, auf deren Benutzung unser eigener Handel und unsere Production zunächst angewiesen sind, und daß eine Verminderung dieser Mittel zu ernsten Verlegenheiten führen müsse, wenn die an Hamburg gewährte Hülfe nicht ausreiche, dort das Vertrauen wieder zu befestigen und den erschütterten Verhältnissen wieder eine sichere Grundlage zu gewähren.“*³³¹

³²⁹ Vgl. Senatsprotokoll vom 03.12.1857 (StA Hbg., Cl. VIII, Nr. Xa, 1857, Bd. 3, S. 912).

³³⁰ Vgl. Ahrens 1986, S. 83.

³³¹ Vgl. Börsenhalle vom 18.12.1857 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek).

Diese Argumentation ist jedoch zumindest aus heutiger Sicht als nicht fundiert anzusehen, da die preußische Volkswirtschaft im Falle einer weitgehenden Liquidation des Hamburger Handels- und Finanzplatzes unmittelbar von den daraus entstehenden konjunkturellen Auswirkungen betroffen gewesen wäre. Vielmehr ist das Verhalten Berlins vermutlich mit der machtpolitischen Ausgangslage innerhalb des Deutschen Bundes zu erklären. Hierbei verfolgte Preußen eine Strategie der politischen Isolation Österreichs, um die angestrebte kleindeutsche Lösung unter der Führung des preußischen Königs durchzusetzen. Ein wichtiges Instrument für das Erreichen dieser Zielsetzung war u. a. die Gründung des Deutschen Zollvereins im Jahre 1834, da es zu jener Zeit der Regierung in Berlin gelungen war, Österreich von diesem handelspolitischen Zusammenschluss einzelner Länder des Deutschen Bundes fernzuhalten.³³² Doch nicht nur die Donaumonarchie war dem unter preußischer Hegemonie stehenden Bündnis ferngeblieben, sondern auch die jeweiligen Hansestädte sowie einige weitere Länder des Deutschen Bundes. Zum Missfallen Preußens war der Hamburger Handels- und Finanzplatz damit weiterhin in der Lage, seine wirtschaftspolitischen Interessen nahezu unabhängig von jeglicher externen Einflussnahme umzusetzen, was wiederum die geostrategische Position Preußens einschränkte. In diesem Zusammenhang kann die Ablehnung der geforderten Finanzhilfen als ein an die Hamburger Regierung gerichtetes symbolisches Memorandum verstanden werden, das zum Ausdruck bringen sollte, dass die durch Preußen gewährte politische wie wirtschaftliche Souveränität der Elbmetropole nicht mehr ohne weitreichende Gegenleistungen garantiert werden könne. Gestützt wird diese These durch den im Jahre 1858 in den Preußischen Jahrbüchern erschienenen Aufsatz zum Verlauf der Wirtschaftskrise in der Elbmetropole, in dem es heißt: „Die schwere Zeit, welche über Hamburg hereingebrochen, hat nach unserer Ansicht die Lebensfähigkeit eines so kleinen Staatskörpers nicht gerade sehr glänzend erprobt.“³³³

Angesichts der Weigerung Berlins, die erbetenen Finanzhilfen zu erteilen, wandte sich der Hamburger Rat am 8. Dezember 1857 an die zweite große Macht des Deutschen Bundes, das Kaisertum Österreich.³³⁴ Die bilateralen Verhandlungen in dieser Sache wurden überwiegend von dem Hamburger Ministerresidenten in Wien Johann Gustav Heckscher sowie dem österreichischen Finanzminister Karl Ludwig von Bruck geführt. Außerdem hatte besonders der Mitinhaber der Firma H. J. Merck & Co. und österreichische Generalkonsul in Hamburg Ernst Merck durch seine Fürsprache einen

³³² Vgl. Böhme 1966, S. 32–35.

³³³ Vgl. Preußische Jahrbücher 1858, S. 291–292.

³³⁴ Vgl. Ahrens 1980, S. 51.

erheblichen Einfluss auf den für die Hansestadt positiven Ausgang der Gespräche.³³⁵ Dies geschah jedoch nicht uneigennützig, da auch sein Handelshaus in Folge riskanter Spekulationsgeschäfte unmittelbar vor der Insolvenz stand.³³⁶ Schon vor Beginn der Verhandlungen wusste von Bruck von der Ablehnung des hamburgischen Darlehensgesuches durch die preußische Regierung, da der Rat und die Bürgerschaft das Ergebnis der gescheiterten Verhandlungen veröffentlicht hatten. Somit war sich die österreichische Regierung darüber im Klaren, dass die Gewährung der Silberanleihe in dieser Situation das Ansehen der als Retter erscheinenden Donaumonarchie, insbesondere gegenüber den kleineren sowie mittelgroßen Staaten des Deutschen Bundes, erheblich verbessern würde. Gleichzeitig käme es für Berlin einer innen- wie außenpolitischen Blamage gleich, dass dessen wichtigster Überseehafen ausgerechnet durch den scheinbar selbstlosen Einsatz Wiens vor dem Kollaps bewahrt werden würde, was sicherlich in Bezug auf die von Preußen forcierte kleindeutsche Lösung als kontraproduktiv einzuschätzen wäre. Nicht zu vergessen ist jedoch auch die Bedeutung der Hansestadt für den österreichischen Handelsverkehr. Ein Bankrott führender Handelshäuser wie beispielsweise H. J. Merck & Co., die traditionell sehr starke geschäftliche Verbindungen mit der Donaumonarchie pflegten, hätte vermutlich zu einer weiteren Schwächung des österreichischen Handels- und Finanzplatzes geführt.³³⁷ Zusammenfassend befand sich die Hansestadt damit in der für sie günstigen Verhandlungsposition, dass sie trotz ihres eigentlich begrenzten politischen Einflusses, den vorhandenen Dualismus der beiden großen deutschen Mächte für das Erreichen ihrer eigenen wirtschaftlichen sowie politischen Zielsetzungen ausnutzen konnte.³³⁸ Aufgrund dieser, für beide Parteien vorteilhaften, Ausgangslage konnten die am Verhandlungsprozess beteiligten Delegierten bereits bis zum 10. Dezember 1857 ein Abkommen ratifizieren, wonach sich das Kaisertum Österreich bereit erklärte, Silberbarren im Wert von umgerechnet insgesamt 10 Millionen Bco. der Hamburger Kämmerei gegen Sicherheiten zur Verfügung zu stellen.³³⁹ Dieses Silberdarlehen hatte eine Laufzeit von sechs Monaten und eine Zinslast

³³⁵ Vgl. Baasch 1915. S. 90–92.

³³⁶ Rosenbaum, Eduard / Sherman, Ari: Das Bankhaus M. M. Warburg & Co. 1798–1938. Hamburg 1978. S. 55.

³³⁷ Vgl. Schramm 1952. S. 419–420.

³³⁸ Vgl. Nipperdey 1983. S. 361.

³³⁹ Dass die Ratsherren der österreichischen Regierung für die gegebenen Finanzhilfen sehr verbunden waren, zeigt folgende Aussage: „Der H. H. Rath freuet Sich, der Erbges. Bürgerschaft anzeigen zu können, daß es durch das nicht dankbar genug anzuerkennende, wahrhaft wohlwollende Entgegenkommen der Kaiserlich Oesterreichischen Regierung gelungen ist, jene 10 Millionen Mark in sofort lieferbaren Silber anzuleihen“. Vgl. Ratsverordnung vom 12.12.1857. In: Verordnungen von 1857–1858, nebst Register über den zehnten bis sechs und zwanzigsten Bd. Sammlung der Verordnungen der freien Hanse-Stadt Hamburg seit 1814. Bd. 25. Hamburg 1858 (Staatsbibliothek Hamburg). Vgl. auch: Senatsprotokoll

von sechs Prozent per anno. Am 15. Dezember 1857 wurden die insgesamt 1.800 Zentner Silber schließlich mit einem Sonderzug von Wien nach Hamburg transportiert. Der Rat debattierte diesbezüglich schon vor der Zusage der österreichischen Regierung darüber, in welcher Weise die Darlehenssumme am effektivsten einzusetzen sei, um der heimischen Wirtschaft zu helfen. In einem an die Ratsherren gerichteten Schreiben des Hamburger Reeders August Joseph Schön vom 9. Dezember 1857 forderte er eine staatlich organisierte Stützung der vier größten Handelshäuser der Stadt, um eine drohende Konkurswelle abzuwenden.³⁴⁰ Dieser Vorschlag wurde von den Ratsherren aufgegriffen und vom Bürgerlichen Kollegium der Oberalten am 11. Dezember 1857 sowie vom Rat- und Bürgerkonvent am darauffolgenden Tag ratifiziert.³⁴¹ Für die Verteilung der Gelder wurde daraufhin eine Vertrauenskommission unter dem Vorsitz des Ratsherren Nicolaus Ferdinand Haller gebildet³⁴², die eine Liste der für die Kreditzahlungen in Frage kommenden Firmen erstellen sollte.³⁴³ Demnach sollten die verfügbaren staatlichen Gelder wie in folgender Tabelle gelistet aufgeteilt werden:

vom 10.12.1857 (StA. Hbg., Cl. VIII, Nr. Xa, 1857 Bd. 3, S. 956).

³⁴⁰ Vgl. Ahrens 1980. S. 53–55.

³⁴¹ Vgl. Ausschnitt aus dem Protokoll der Bürgerlichen Kollegien der Oberalten vom 11.12.1857 (StA. Hbg., 121–2, A1 Bd. 44 – Bürgerliche Kollegien, S. 97).

³⁴² Weitere Mitglieder der Vertrauenskommission waren: Geffcken, Hayn, Siemers und Flor. Entnommen aus. Vgl. Anlage über den Erfolg der durch die Handelskrise hervorgerufenen ausserordentlichen Maßnahmen vom 25.06.1858 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek, S. 599, Nr. 55 rot).

³⁴³ Vgl. Ausschnitt aus dem Protokoll des Senates vom 12.12.1857 (StA. Hbg., 375 - 2, C1 - Vertrauenskommission).

Tabelle 10

Verteilungsschlüssel staatlicher Kredite durch die Vertrauenskommission

Kreditnehmer	Kreditsumme (in Bco.)
H. J. Merck & Co.	5.000.000
J. C. Godeffroy & Sohn	1.400.000
Joh. Berenberg, Goßler & Sohn	900.000
J. D. Mutzenbecher Söhne	600.000
Albrecht & Dill	400.000
F. C. Bahre Wwe & Co.	250.000
H. C. Bock	200.000
J. P. L. Bartels & Co.	150.000

Quelle: Eigene tabellarische Zusammenstellung. Vgl. Ahrens 1986. S. 67.

Ursprünglich sollte auch die heutzutage noch in umfirmierter Form als Donner & Reuschel AG existierende Conrad Hinrich Donner Bank mit einer Summe von 700.000 Bco. unterstützt werden, was insbesondere deshalb erwähnenswert ist, da dieses Unternehmen zu jener Zeit seinen Hauptsitz in dem bis zum Jahre 1864 zum dänischen Gesamtstaat gehörenden Altona hatte. Die Bank konnte jedoch, u. a. aufgrund der bereits Mitte Dezember 1857 einsetzenden Erholung der Hamburger Wirtschaft am 12. Januar 1858 endgültig auf die Inanspruchnahme dieser Kreditlinie verzichten.³⁴⁴ Dennoch ist die vorhandene Bereitschaft des Hamburger Rates, eine de facto ausländische Bank mit staatlichen Kapitalhilfen während einer Wirtschaftskrise stützen zu wollen, ein Beleg dafür, dass die ökonomischen Zusammenhänge, die heutzutage mit dem Ausdruck „too big to fail“ assoziiert werden, auch schon damals bekannt waren.

Obwohl die Entscheidung der Hamburger Regierung, zunächst nur die größten Hamburger Handelsunternehmen mit Kapitalhilfen zu stützen, umgehend in der Öffentlichkeit kritisiert wurde, war es dennoch gerade dieser Maßnahme zu verdanken, dass sich der heimische Kreditmarkt, nach all den bisher gescheiterten Versuchen, nachhaltig stabilisieren konnte. Der weitreichende Erfolg der Vertrauenskommission ist umso bemerkenswerter, da die geschaffene Vertrauenskommission aufgrund von Zinseinkünften

³⁴⁴ Dörge, Kristina: 200 Jahre Conrad Hinrich Donner Bank 1798–1998. Hamburg 1997. S. 21 u. 59–60.

am 25. Juni 1858 noch einen Gewinn von 206.585 Bco. ausweisen konnte. Weiterhin wurden alle ausgegebenen Kreditlinien bis zum 18. Juni 1858 ordnungsgemäß zurückgezahlt, sodass keine Kreditausfallkosten entstanden.³⁴⁵ Daher war der Hamburger Senat bereits im Sommer desselben Jahres in der Lage, die österreichischen Silberbarren in vollem Umfang nach Wien zurückzuschicken. Erklärt werden können die mit dieser Entwicklung einhergehenden Wirkungsmechanismen zum einen damit, dass gerade die Stärkung der Bonität der o.g. Firmen dazu führte, dass diese nun wieder als wirtschaftliche Eckpfeiler der Hamburger Wertschöpfungskette aktiv am Markt agieren sowie ihren Zahlungsverpflichtungen nachkommen konnten. Aufgrund der daraus resultierenden Stimulierung des gesamten Hamburger Zahlungsverkehrs waren auch die kleineren bzw. mittelgroßen Unternehmen zunehmend in der Lage, sich mit entsprechendem Fremdkapital zu refinanzieren und so ihre Geschäftstätigkeit wieder aufzunehmen. Zum anderen war es auch der durch die Präsenz der Silberbarren erzeugten Signalwirkung geschuldet, dass die Hamburger Wirtschaftskrise de facto noch vor Weihnachten des Jahres 1857 überwunden werden konnte. Insbesondere der am 15. Dezember 1857 öffentlich inszenierte Zugtransport des österreichischen Silbers in die Elbmetropole führte dazu, dass die bis dahin vorhandene Tristesse unter den Wirtschaftsakteuren, welche die Geldzirkulation der Stadt gelähmt hatte, nun endgültig der Zuversicht wich, dass die schlimmsten Auswirkungen der Krise überstanden seien.

Trotz des Stabilisierungseffektes der Hamburger Wirtschaft durch die Beschaffung der Silberanleihe, darf nicht außer Acht gelassen werden, dass sich auch die globalwirtschaftlichen Rahmenbedingungen bis zum Dezember 1857 wesentlich verbessert hatten. So hatte sich der US-amerikanische Finanzmarkt bereits soweit erholt, dass die Banken wieder zum operativen Tagesgeschäft übergehen konnten. Wichtiger für den Hamburger Krisenverlauf war jedoch die ökonomische Situation in Großbritannien. Mit der Suspendierung des Peel's Act und in Folge des stark anwachsenden Handelsverkehrs mit der indischen Kolonie wurde dort der Höhepunkt der finanzwirtschaftlichen Panik bereits im November 1857 überschritten. Es ist somit anzunehmen, dass die Stützung der größten Hamburger Handelshäuser sowie die Erholung des globalen Finanz- und Kreditverkehrs in gleichem Maße das Ende der Kapitalmarktkrise in der Hansestadt herbeiführten. Doch wenn die herrschende Kapitalmarktpanik in Hamburg bereits

³⁴⁵ Vgl. Anlage über den Erfolg der durch die Handelskrisis hervorgerufenen außerordentlichen Maßnahmen; Nebenanlage 3 vom 25.06.1858 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek, S 599, Nr. 55 rot).

nach zwei Monaten überwunden werden konnte, sollten die Auswirkungen dieser ersten globalen Wirtschaftskrise den Hamburger Handelsverkehr weiterhin belasten.

7. Die Auswirkungen der Wirtschaftskrise auf Hamburg

7.1 Der Weg zur Hamburger Verfassungsreform

Obwohl es der Rat noch im November des Jahres 1857 abgelehnt hatte, öffentliche Vermögenswerte zu verwenden, um die Banken- und Handelshäuser der Hansestadt finanziell zu stützen, musste er spätestens seit dem massiven quantitativen Anstieg der Firmeninsolvenzen erkennen, dass der drohende Kollaps der heimischen Volkswirtschaft nur durch eine aktive staatliche Interventionspolitik verhindert werden könne. Im Zuge dessen stellte die Hamburger Regierung Gelder in Höhe von insgesamt 35 Millionen Bco. zur Verfügung, um die Auswirkungen der Finanzkrise nachhaltig einzudämmen.³⁴⁶ Dass dieser Schritt, trotz des im Nachhinein durch diese Maßnahme erzielten Erfolges, ein enormes Wagnis für den Hamburger Staatshaushalt darstellte, zeigt die folgende Aufstellung seiner Haushaltssalden zwischen 1855 und 1860.

Tabelle 11

Der Hamburger Haushaltssaldo 1855–1860 (in Bco.)

	1855	1856	1857	1858	1859	1860
Staatseinnahmen	7.853.664	8.333.694	8.986.342	7.778.124	9.664.500	9.989.525
Staatsausgaben	7.815.618	7.513.607	7.890.205	7.278.950	9.958.436	10.064.155
Haushaltssaldo	+38.045	+820.087	+1.096.136	+499.173	-293.936	-74.630

Quelle: Eigene tabellarische Zusammenstellung. Vgl. Verordnungen von 1860, nebst Register über den zwölften bis neunundzwanzigsten Band. Bd. 29. in: Sammlung der Verordnungen der freien Hanse-Stadt Hamburg seit 1814. Hamburg 1861. S. 86.

Hier wird deutlich, dass die während der Wirtschaftskrise gewährten staatlichen Finanzhilfen annähernd viermal so hoch waren, wie die gesamten Staatseinnahmen des Jahres 1857. Da das Gros dieser Gelder in Form von Bürgschaften oder Sicherheiten vergeben worden war, wäre die Hamburger Regierung im Falle einer, zu dieser Zeit nicht auszuschließenden Zuspitzung der Kreditklemme vermutlich in den Staatsbankrott getrieben worden. Dass es letztendlich anders, kam belegen die o.g. Daten. Demzufolge sanken zwar die Staatseinnahmen im Jahre 1858 gegenüber dem Vorjahr um etwa 13

³⁴⁶ Vgl. Ahrens 1986. S. 41 u. S. 99.

Prozent, dennoch konnte, trotz der widrigen Umstände, wie in den vorangegangenen Jahren auch ein Haushaltsüberschuss erzielt werden.³⁴⁷ Bereits im Jahre 1859, nachdem alle während der Krise übernommenen Verpflichtungen beglichen worden waren, stiegen die Staatseinkünfte mit einer Summe von 9.664.500 Bco. auf ein neues Rekordhoch. Da zudem die während der Wirtschaftskrise entstandenen Kosten für die Hamburger Staatskasse in einer Gesamthöhe von 200.000 Bco.³⁴⁸ weit geringer ausfielen, als zuvor erwartet, war in dem Haushaltsentwurf der Budget-Commission vom 15. Dezember 1859 keine Rede mehr von den verheerenden Ereignissen, die während der Panik über die Stadt hereingebrochen waren. Vielmehr erinnerte der Enthusiasmus, mit dem der Vorsitzende dieses Gremiums die Haushaltslage der Hansestadt beschreibt, an die zu Zeiten der Wechselreiterei vorhandene Großspurigkeit innerhalb des hamburgischen Bürgertums:

*„Im Allgemeinen giebt das Budget von 1860 von neuem einen höchst erfreulichen Beweis sowohl von der steten Zunahme des Staatsvermögens als von dem fortwährend wachsenden Ertrage der bestehenden Steuern und Abgaben, welcher wiederum über das Gedeihen des allgemeinen Wohlstandes und den blühenden Verkehr des Handels und der Gewerbe Zeugnis ablegt.“*³⁴⁹

Dass jedoch die Mehrheit der hamburgischen Bevölkerung den Enthusiasmus des Rates nicht teilte, wurde deutlich, als zu Beginn des Jahres 1858 insbesondere vonseiten der Bürgerschaft die Durchsetzung der bereits seit dem Ausbruch der Deutschen Revolution im Raum stehenden Verfassungsreform gefordert wurde. Die anfängliche Weigerung seitens der Ratsherren, der Krise aktiv entgegenzuwirken, hatte in den Augen vieler die Unzulänglichkeit der traditionellen Hamburger Verfassung weit mehr offenbart, als es bereits neun Jahre zuvor der Fall gewesen war. Dabei waren die gegen den Rat gerichteten Kritikpunkte je nach gesellschaftlicher Zugehörigkeit unterschiedlich. Während die mittleren und ärmeren Bevölkerungsschichten insbesondere den Umstand monierten, dass gerade diejenigen für einen Großteil der

³⁴⁷ Im Jahre 1858 belief sich das Hamburger Haushaltsdefizit auf eine Höhe von insgesamt 445.000 Courantmark. Dieser Fehlbetrag wurde jedoch durch Fortschreibung der im Jahre 1857 erzielten Haushaltsüberschüsse mehr als kompensiert. Vgl. dazu: Verordnungen von 1858, nebst Register über den zehnten bis siebenundzwanzigsten Bd. In: Sammlung der Verordnungen der freien Hanse-Stadt Hamburg seit 1814. Bd. 27. Hamburg 1859. S. 105–106.

³⁴⁸ Vgl. Baasch 1915. S. 380.

³⁴⁹ Entwurf zum Staats-Budget für das Jahr 1860 nebst Bericht der Budget-Commission vom 15.12.1859 durch deren Vorsitzenden N. F. Haller. Hamburg 1859. S. 2–3.

Sanierungskosten der Hamburger Handels- und Finanzhäuser aufkommen mussten, die zuvor in keiner Weise an den in der Hansestadt praktizierten Waren- und Kapitalspekulationen beteiligt gewesen waren, kritisierte die Bürgerschaft sowie auch erstmals die Commerzdeputation, die zehn Jahre zuvor noch weitgehend regierungstreu geblieben war, vor allem die starren Strukturen innerhalb des Staatsapparates sowie die weitreichende Kompetenzfülle des Rates.³⁵⁰ Zusammenfassend wird deutlich, dass es von der Mehrheit der Bevölkerung in der Hansestadt als nicht mehr zeitgemäß erachtet wurde, dass die hamburgische Regierung zwar einerseits die von ihr vorgegebenen wirtschaftsliberalen Grundsätze verteidigte, es aber andererseits zuließ, dass große Teile der in der Elbmetropole lebenden Gesellschaftsgruppen von jeglicher Partizipation an der politischen Willensbildung ausgeschlossen waren.

Die im Zuge der Wirtschaftskrise deutlich hervorgetretenen strukturellen Mängel bestärkten diesen gesellschaftlichen Umbruch dahingehend, dass der am 7. April 1856 vorübergehend ausgesetzte Reformprozess auf Druck der reformorientierten Politiker nicht nur wieder aufgenommen, sondern auch erheblich intensiviert wurde.³⁵¹ Dabei schien es zunächst so, als ob die am Verhandlungsprozess beteiligten Gruppierungen ihrem alten Verhaltensmuster treu bleiben und so die ausstehende Ratifizierung eines neuen Verfassungsantrages blockieren würden. Insbesondere der Versuch des Rates, durch eine von ihm einberufene interne Verfassungskommission, erhebliche Entscheidungsbefugnisse, die zum Nachteil der Bürgerschaft sowie der Commerzdeputation gewesen wären, bei der Handels- und Finanzverwaltung hinzuzugewinnen, führte zur Bildung einer schier unüberwindbaren Hürde für den Fortbestand dieser Verhandlung. Vor allem die in den politischen Gremien vertretende Kaufmannschaft wollte nicht zulassen, dass die Commerzdeputation ihre Eigenständigkeit verlieren könne, indem sie ein Teil der staatlichen Verwaltungsstruktur würde.³⁵² Trotz der auch bis ins Folgejahr reichenden Stagnation des politischen Verhandlungsprozesses gelang es der Bürgerschaft schließlich im Jahre 1859 zusammen mit der Commerzdeputation, den Rat dazu zu drängen, der Einführung

³⁵⁰ Vgl. Handelskammer Hamburg 1984. S. 12–13. Vgl. auch: Behncke 1974. S. 213.

³⁵¹ Der Rat vertagte, u. a. aufgrund der preußischen wie auch österreichischen Androhung, im Falle einer Eskalation des Hamburger Verfassungskonfliktes zu intervenieren, bis ins Jahr 1855 hinein wiederholt die Beschlussfassung einer neuen Verfassung, indem er auf die Notwendigkeit weiterer Verhandlungen verwies, was den Verfassungskonflikt noch verschärfen sollte. Ein vorerst letzter Versuch des Rates, einen von ihm revidierten Verfassungsentwurf von der Bürgerschaft ratifizieren zu lassen, scheiterte am 7. April 1856. Vgl. Hoog 2004. S. 67. Vgl. auch: Behncke 1976. S. 189.

³⁵² Vgl. Behncke 1974. S. 211–213.

einer reformierten Repräsentativverfassung zuzustimmen.³⁵³ Es wurde daraufhin, im Einvernehmen beider Interessengruppen, eine auf den 24. November 1859 terminierte Neuwahl der Hamburger Bürgerschaft beschlossen, die unter Mitwirkung des Rates einen endgültigen Verfassungsentwurf ausarbeiten sollte. Während sich die Verhandlungen hinsichtlich der verfassungsrechtlichen Neuordnung als langwierig erwiesen, herrschte bezüglich der künftig von Hamburg einzunehmenden Rolle innerhalb des Deutschen Bundes ein weitreichender, parteiübergreifender Konsens. Bereits im 1. Artikel der Verfassungsgrundlage vom 28. September 1860 heißt es: „Die Stadt Hamburg und das damit verbundene Gebiet bilden, unter der Benennung ‚die freie und Hansestadt Hamburg‘, einen selbständigen Einzelstaat Deutschlands, welcher als solcher Mitglied des Deutschen Bundes ist.“³⁵⁴ Auch wenn Preußen und Österreich nicht explizit in diesem Gesetzestext erwähnt werden, so war dieser 1. Artikel der neuen Verfassung, in dem die einzelstaatliche Souveränität Hamburgs unmissverständlich hervorgehoben wird, wohl im symbolischen Sinne auch an jene Regierungen in Berlin und Wien gerichtet, die zuvor versucht hatten, den verfassungsgebenden Prozess in der Hansestadt zu unterbinden.

Die neue Hamburger Staatsverfassung, die ein knappes Jahr später am 23. September 1860 verabschiedet wurde, wies weitreichende inhaltliche Parallelen zum Verfassungsentwurf der Neuner-Kommission aus dem Jahre 1850 auf, die wiederum für die damalige Zeit als liberal galt.³⁵⁵ Etwa 11 Jahre nach dem Scheitern der Märzrevolution konnte die deutsche Demokratiebewegung damit in Hamburg, wie zuvor auch in den drei anderen unabhängigen Stadtstaaten des Deutschen Bundes, zumindest einen Teil ihrer politischen Ziele umsetzen.

Doch welche Verbesserungen wurden durch diese neu eingeführten Gesetze vom 28. September 1860 im einzelnen sowohl für den Hamburger Handels- und Finanzplatz als auch für die dort lebende Bevölkerung erzielt? Der ausgehandelte Reformkonsens in der Verfassung von 1860 basierte vor allem auf der Erkenntnis, dass innerhalb des Hamburger Staatsapparates zukünftig eine strikte Gewaltenteilung zwischen Verwaltung, Staat und Kirche gewährleistet sein musste, um die Herausforderungen im Zuge des beschleunigten soziokulturellen wie auch ökonomischen Wandels im Sinne

³⁵³ Vgl. Ratsverordnung vom 11. August 1859. In: Hamburgische Rath- und Bürgerschlüsse vom Jahre 1859. Bd. 27. Hamburg 1860. S. 76–87.

³⁵⁴ Vgl. Ratsverordnung vom 23.09.1860. In: Verordnungen von 1860. Bd. 29. In: Sammlung der Verordnungen der freien Hanse-Stadt Hamburg seit 1814. Hamburg 1861. S. 79.

³⁵⁵ Vgl. Behncke 1974. S. 212–216.

zukünftiger Generationen bestmöglich bewältigen zu können.³⁵⁶ Um dieses Ziel zu erreichen, mussten sowohl der neu geschaffene Senat, welcher im Zuge der Verfassungsreform als Rechtsnachfolger des Rates fungierte, als auch die Bürgerlichen Kollegien und die fünf Kirchspiele eine teilweise erhebliche Begrenzung ihrer bis dahin eingeräumten politischen Machtbefugnisse hinnehmen. Es wurde beispielsweise festgelegt, dass die Kirchspiele im Zuge der neuen Verfassung von jeglicher gesetzgebenden Mitbestimmung ausgeschlossen wurden, um zu gewährleisten, dass die politische Willensbildung im Sinne der Aufklärung zukünftig auf rein rationaler bzw. vernunftbasierter Ebene stattfinden konnte und nicht etwa von religiösen Dogmen beeinflusst worden wäre. Während diese Institutionen damit zumindest ihr Recht wahren konnten, die evangelisch-lutherische Kirchengemeinde in der Elbmetropole weiter zu verwalten, mussten die Bürgerlichen Kollegien auf Weisung des Rats- und Bürger-Convent vom 11. August 1859 faktisch ihre eigene Auflösung veranlassen, indem sie mit dem 6. Artikel der Ratsvorlage akzeptierten, „daß mit beschaffter Constituierung der neugebildeten Bürgerschaft die bürgerlichen Collegien als Vertreter der Erbg. Bürgerschaft, so wie Erbges. Bürgerschaft selbst, außer Wirksamkeit zu treten haben“.³⁵⁷ Eine nicht minder umfangreiche Umstrukturierung erfuhr auch der altherwürdige Rat. Neben dessen Umbenennung in Senat betrafen die mit der Verfassungsreform einhergehenden strukturellen Änderungen nahezu alle Bereiche seines bisherigen Tätigkeitsspektrums. So setzte sich der Senat beispielsweise zukünftig nicht mehr aus 24 Ratsherren, sondern aus insgesamt nur noch aus 18 auf Lebenszeit gewählten stimmberechtigten Senatoren zusammen³⁵⁸, von denen wiederum mindestens neun Gremiumsmitglieder einen Studienabschluss der Rechts- oder Kameralwissenschaften vorweisen mussten. Zudem war vorgesehen, dass mindestens sieben der restlichen neun Senatsplätze von Vertretern der Hamburger Kaufmannschaft zu besetzen waren, damit die Commerzdeputation auch im Senat ihren Einfluss geltend machen konnte.³⁵⁹ Die 18 Senatoren hatten zudem die Möglichkeit, bis zu sechs Senatssyndici zu ernennen, die innerhalb dieser Institution eine beratende Funktion einnahmen, ohne jedoch über ein eigenes Stimmrecht zu verfügen. Zudem verlor der

³⁵⁶ Vgl. Behncke 1974. S. 214.

³⁵⁷ Senatsantrag vom 11.08.1859. In: Hamburgische Rath- und Bürgerschlüsse vom Jahre 1859. Bd. 27. Hamburg 1860. S. 76 (Staatsbibliothek Hamburg).

³⁵⁸ Laut Artikel 10 der neuen Verfassung hatten die auf Lebenszeit gewählten Senatoren jedoch nach insgesamt sechs Jahren Amtszeit ihrerseits die Möglichkeit, freiwillig auf die Senatsmitgliedschaft zu verzichten. Vgl. Verordnungen von 1860. Bd. 29. In: Sammlung der Verordnungen der freien Hanse-Stadt Hamburg seit 1814. Hamburg 1861. S. 84. (Staatsbibliothek Hamburg).

³⁵⁹ Vgl. Hoog 2004. S. 68–69.

Rat einerseits das alleinige Initiativrecht bei der Ausarbeitung von Gesetzesvorlagen und andererseits die Möglichkeit, bei Entscheidungen des Hamburger Gerichts- und Justizwesens politisch zu intervenieren. In dieser Hinsicht wurde im 6. Artikel der neuen Verfassung festgelegt, dass zwar die Exekutive wie bisher allein beim Senat verbleiben sollte, jedoch die staatliche wie auch die gesetzgebende Gewalt zukünftig mit der Bürgerschaft zu teilen war.³⁶⁰

In diesem Zusammenhang erfuhr insbesondere die neugeformte Hamburger Bürgerschaft eine erhebliche Ausweitung ihres politischen Machtbereiches, was letztendlich auch die politischen Rechte ihrer Wähler partiell stärkte. Obwohl die hamburgische Verfassung von 1860 einen für die damalige Zeit durchaus modernen Charakter aufwies, indem sie einerseits eine strikte politische Gewaltenteilung zwischen staatlicher Verwaltung, Kirche und der Rechtsprechung durchsetzte und andererseits ihren Staatsangehörigen laut Artikel 110 Abs. 1 Glaubens- und Gewissensfreiheit garantierte, war ihre demokratische Legitimationsfähigkeit dennoch stark beeinträchtigt, da sie weder gleiche noch allgemeine Wahlen ermöglichte.³⁶¹ Das Wahlrecht der Hansestadt sah vor, dass nur jener Teil der Bevölkerung ein aktives Stimmrecht zugesprochen bekam, welcher einerseits das 25. Lebensjahr vollendet hatte und andererseits das Hamburger Bürgerrecht besaß. Diese verfassungsrechtlich legitimierte Einschränkung des Hamburger Wahlrechts ermöglichte es den politischen Eliten der Stadt auch zukünftig das Gros der Bevölkerung, u.a. alle Frauen sowie die mittel- oder geringverdienenden Einkommensklassen, weitgehend von der politischen Willensbildung auszuschließen.³⁶²

Doch auch diejenigen Personen, die das aktive Wahlrecht für sich beanspruchen konnten, hatten letztendlich nur einen untergeordneten Einfluss auf die Zusammensetzung der Bürgerschaft, da nur 84 der insgesamt 192 Abgeordneten überhaupt durch geheime und unmittelbare Wahlen bestimmt wurden, während die restlichen 108 Mitglieder entweder von den jeweiligen Wahlkollegien³⁶³ oder von den

³⁶⁰ Schäfer, Udo: Die hamburgische Verfassung von 1860: Wegemarke des Verfassungswandels zwischen 1712 und 1921. In: Aus erster Quelle- Beiträge zum 300-jährigen Jubiläum des Staatsarchivs der Freien und Hansestadt Hamburg. Hrsg. v. Joachim W. Frank und Thomas Brakmann. Hamburg 2013. S. 160.

³⁶¹ Ebd. S. 159–161 u. S. 168–172.

³⁶² Vgl. Hoog 2004. S. 68.

³⁶³ Die verschiedenen Wahlkollegien, die insgesamt 60 Abgeordnete der Bürgerschaft wählten, setzten sich aus den Repräsentanten der jeweiligen Deputationen, der Gerichte, der bürgerlichen Kollegien sowie der Vorstände des zünftigen Gewerbes zusammen. Vgl. Schäfer 2013. S. 160.

bürgerlichen Grundeigentümern der Stadt ernannt wurden.³⁶⁴ Des Weiteren schrieb die Verfassung vor, dass nur die männlichen Personen mit Hamburger Bürgerrecht in die verfassungsgebenden Institutionen gewählt werden konnten, die ihren Steuerverpflichtungen nachkamen und mindestens ihr dreißigstes Lebensjahr vollendet hatten. Aufgehoben wurde hingegen der bis dahin für den Erhalt des hamburgischen Bürgerrechtes vorgeschriebene Konfessionszwang zur evangelisch-lutherischen Kirche, sodass sich künftig auch Anhänger der katholischen Kirche sowie des Judentums an der politischen Willensbildung beteiligen konnten.³⁶⁵ Obwohl sowohl die staatliche als auch die gesetzgebende Macht in der Elbmetropole nach dem neuen Gesetzestext zu gleichen Teilen dem Senat und der Bürgerschaft zufiel, besaß letztere dennoch einen machtpolitischen Vorteil gegenüber der Exekutivgewalt. Im Falle der Uneinigkeit der beiden Institutionen, sah der Art. 43 der neuen Verfassung vor, dass eine Neuner-Deputation zwecks Beschlussfassung zu gründen sei, die zu zwei Dritteln aus Abgeordneten der Bürgerschaft zu bestehen hatte. Dem Senat war es demnach, vorausgesetzt es herrschte ein Konsens in der Bürgerschaft, nicht mehr möglich, eingereichte Gesetzesvorschläge der Bürgerschaft langfristig zu blockieren oder gar zu umgehen. Nur bei einer erneuten Pattsituation in dieser Deputation sah die Verfassung unter Art. 44 vor, dass als letzte Entscheidungsinstanz das Ober-Appellationsgericht der vier freien Städte eingeschaltet werden müsse, um die zuvor entstandene politische Kontroverse zu klären.³⁶⁶ Der gleiche Sachverhalt galt zudem für die Machtverhältnisse in der bis dahin vom Rat kontrollierten Kämmerei. Das leitende Gremium dieser Institution, die zukünftig als Finanz-Deputation fungieren sollte, setzte sich insgesamt aus 13 Mitgliedern zusammen, von denen wiederum 10 Personen Abgeordnete der Bürgerschaft waren.³⁶⁷

Zusammenfassend hatte der Senat, trotz der Tatsache, dass laut dem gesetzlich festgelegten Bürgereid vom 28. September 1860 weiterhin die Treue auf ihn geschworen werden musste³⁶⁸, auf nahezu allen politischen Ebenen an Macht verloren.

³⁶⁴ Die bürgerlichen Großgrundbesitzer, die insgesamt 48 Abgeordnete in die Bürgerschaft wählten, mussten zur Ausübung ihres Wahlrechtes einen in Hamburg liegendes Netto-Immobilienvermögen (nach Abzug aller Schulden) von 3000 Species (Speciestaler) vorweisen. Vgl. Senatsantrag vom 11.08.1859. Hamburgische Rath- und Bürgerschlüsse vom Jahre 1859. Hamburg 1860. Senatsantrag vom 11. August 1859. S. 87–88.

³⁶⁵ Vgl. Weber 2013. S. 144.

³⁶⁶ Vgl. Senatsantrag vom 11.08.1859. Hamburgische Rath- und Bürgerschlüsse vom Jahre 1859. Hamburg 1860. Senatsantrag vom 11. August 1859. S. 101–103.

³⁶⁷ Vgl. Hamburgische Rath- und Bürgerschlüsse vom Jahre 1859. Hamburg 1860. Senatsantrag vom 11. August 1859. S. 137.

³⁶⁸ „Ich gelobe und schwöre zu Gott, dem Allmächtigen, daß ich der freien und Hansestadt Hamburg und dem Senat treu und hold sein, das Beste der Stadt suchen und Schaden von ihr abwenden will, soviel ich

Im Gegensatz dazu gelang es dem Hamburger Gerichtswesen und der Bürgerschaft sich weitgehend vom Einfluss der Bürgerlichen Kollegien, der Kirche sowie der Ratsherren zu emanzipieren. Durch diesen Schritt erfuhren die politischen Strukturen in Hamburg einen erheblichen Modernisierungs- bzw. Professionalisierungsimpuls, welcher angesichts der gesellschaftlichen wie auch ökonomischen Umwälzungen jener Zeit, im Grunde bereits seit den frühen 1840er-Jahren überfällig war. Trotz dieses späten Erfolges darf jedoch nicht darüber hinweggesehen werden, dass mit der Hamburger Verfassung von 1860 die historisch einmalige Chance vertan wurde, erstmals innerhalb des Deutschen Bundes eine Gesetzesgrundlage zu verwirklichen, die im Wesentlichen auf dem Prinzip der Volkssouveränität beruhte. Stattdessen herrschte in der Hansestadt noch bis ins Jahr 1919 ein gesellschaftliches Ordnungssystem vor, das von Udo Schäfer zu Recht als „oligarchisch-polyarchische Mischverfassung“³⁶⁹ charakterisiert wird.

7.2 Die Konsolidierung der Hamburger Wirtschaft von 1857–1860

Mit der Weltwirtschaftskrise 1857 erlebte der Hamburger Handels- und Finanzplatz in einer vergleichsweise kurzen Zeitspanne von nur zwei Monaten eine bis dahin in ihrem Umfang einzigartige ökonomische Zäsur. Zwar musste die Stadt schon zuvor große konjunkturelle Rezessionen überstehen, jedoch wurden diese ausschließlich durch territorial begrenzte Kriege oder Krankheitsepidemien verursacht. Mit der zunehmenden Vernetzung der internationalen Handels- und Kapitalströme zeigte sich nun, dass zukünftig auftretende Wirtschaftskrisen aufgrund der vielfältigen und bis dato weitgehend unerforschten Interdependenzen im globalen Kapital- und Handelsverkehr wohl noch erheblich an Komplexität hinzugewinnen würden. So war den Hamburger Kaufleuten zwar einerseits bewusst, dass die in der Hansestadt entstandene Kreditklemme vor allem aufgrund der bestehenden Abhängigkeit vom englischen Finanzplatz derart ausgeprägt war. Andererseits legt die folgende Aussage des Hamburger Reeders Ferdinand Laeisz nahe, dass die eigentlichen Ursachen für die Wirtschaftskrise, sprich der Verfall der Getreidepreise sowie die Bildung einer

vermag; daß ich die Verfassung und die Gesetze gewissenhaft beobachten, alle Steuern und Abgaben, wie sie jetzt bestehen und künftig zwischen dem Senat und der Bürgerschaft vereinbart werden, redlich und unweigerlich entrichten, und dabei, als ein rechtschaffener Mann, niemals meinen Vortheil zum Schaden der Stadt suchen will. So wahr mir Gott helfe!“ Vgl. Verordnungen von 1860. Bd. 29. In: Sammlung der Verordnungen der freien Hanse-Stadt Hamburg seit 1814. Hamburg 1861. S. 136–137.

³⁶⁹ Schäfer 2013. S. 168.

Spekulationsblase in den USA, innerhalb des Hamburger Bürgertums weitgehend unbeachtet blieben.

„Das waren Tage der Trauer und des Elends in Hamburg, fast schlimmer noch als diejenigen des großen Brandes, als jede Stunde neue Hiobsposten von grossen Zahlungseinstellungen brachte, die wieder eine Reihe anderer Häuser in unverschuldetes Verderben mit sich rissen, als jeden Tag protestirte Wechsel zurückkamen und man auf kein noch so unzweifelhaftes Papier, wie Englische Bank-Post-Bills und Preussische Hundert-Thaler-Scheine, Geld bekommen konnte.“³⁷⁰

Dass Laeisz in seinen Aufzeichnungen die Auswirkungen der Krise von 1857 annähernd mit denen des verheerenden Brandes von 1842 gleichsetzt, spiegelt das eigene Selbstverständnis der Hamburger Kaufmannschaft wider. Demnach ist die durch das Feuer entstandene physische Zerstörung der städtischen Gebäudestruktur in etwa gleichzusetzen mit dem Verlust der kaufmännischen Integrität im Falle der unternehmerischen Zahlungsunfähigkeit. Interessant ist an der Aussage des Weiteren, dass Laeisz die zahlungsunfähig gewordenen Hamburger Firmen im Grunde von jeder Eigenverantwortung freispricht, indem er deren Ruin damit erklärt, dass die eigentlich solventen Handelshäuser während der Wirtschaftskrise unschuldig ins Verderben gerissen wurden. In Wirklichkeit war es jedoch gerade die Partizipation jener betroffenen Unternehmen an der während der 1850er-Jahre grassierenden Warenspekulation und Wechselreiterei, die deren Untergang maßgeblich beschleunigte.

Zeitgenössische Darstellungen, wie die von Laeisz, geben einen Einblick in die subjektive Wahrnehmung der beschriebenen Entwicklung seitens der damals in der Hansestadt lebenden Bevölkerung. Gerade aufgrund der zeitlichen Kompression des Krisenverlaufs ist es nachvollziehbar, dass die Geschehnisse im November und Dezember 1857 geradezu überwältigend auf die betroffenen Personen gewirkt haben müssen. Das führt jedoch zu der Frage, inwieweit diese persönlichen Aussagen einzelner Zeitzeugen durch empirisches Datenmaterial bestätigt werden können. In der Tat belegt die im Folgenden aufgeführte Importstatistik³⁷¹ deutlich, wie drastisch sich

³⁷⁰ Vgl. Laeisz 1974 (1891), S. 63.

³⁷¹ Ab dem Jahre 1857 wurde die Herausgabe der Exportstatistik eingestellt, da es in Folge der Abschaffung der bis dahin erhobenen Ausfuhrzölle vorübergehend keine Möglichkeit mehr gab, Daten zu sammeln bzw. diese statistisch aufzubereiten. Erst ab dem Jahre 1872 wurde in der Hansestadt wieder begonnen, anhand der Ladungsverzeichnisse der jeweilig auslaufenden Schiffe Ausfuhrstatistiken zu erstellen.

die durch die Wirtschaftskrise ausgelöste Rezession auf den Hamburger Handelsverkehr auswirkte.

Tabelle 12

Hamburger Importstatistik 1857–1860

Wert aller Warenimporte nach Hamburg von 1857 bis 1860 (in Bco.)³⁷²

Jahr	1857	1858	1859	1860
Seewärts	290.160.660	214.846.670	236.411.080	259.306.320
Über Altona	59.633.430	49.888.300	52.599.710	65.606.350
Land & Fluss	339.055.210	237.471.830	282.170.060	284.993.040
Total	688.849.300	502.206.800	571.180.850	609.905.710

Quelle: Eigene tabellarische Zusammenstellung. Vgl. Tabellarische Übersichten des Hamburgischen Handels im Jahre 1862. S. 7.

Wurden noch im Jahre 1857 Waren im Wert von insgesamt 688.849.300 Bco. in die Elbmetropole eingeführt, so reduzierte sich dieser Wert im Folgejahr bereits um ca. 27 Prozent auf 502.206.800 Bco. Insbesondere jene Handelsgüter, welche über Land und Oberelbe importiert wurden, verzeichneten mit annähernd 30 Prozenpunkten den größten wertmäßigen Abschlag, was zunächst dafür spricht, dass vor allem die nachlassende britische Nachfrage nach zentraleuropäischen Produkten diesen Abschwung bewirkte.

Die in der folgenden Grafik dargestellte Entwicklung des Netto-Gewichtes aller über die Hansestadt abgewickelten Importe legt nahe, dass der wertmäßige Rückgang

Diese Datensammlungen blieben jedoch auch während der gesamten 1870er-Jahre weitgehend unvollständig, da Hamburger Warenexporte via Altona, Harburg und der Niederelbe sowie der Altona-Kieler Eisenbahn, des Post- und Lastkarrenverkehrs erst ab den 1880er-Jahren wieder vollständig erfasst wurden. Vgl. Statistisches Bureau der Steuer-Deputation (Hg.): Statistisches Handbuch für den Hamburgischen Staat. Bd. 1. Hamburg 1874. S. 59. Vgl. zudem Statistisches Bureau der Steuer-Deputation (Hg.): Statistisches Handbuch für den Hamburgischen Staat. Bd. 2. Hamburg 1880. S. 81–82.

³⁷² Hans Rosenberg beruft sich auf Zahlen des Preußischen Handelsarchives, die teilweise um ca. 15 Prozent von den Daten aus den Statistischen Übersichten abweichen. Beim Gesamtimport nach Hamburg beziffert er die jährlichen Hamburger Einfuhren (in Millionen Taler) zwischen 1856 bis 1860 wie folgt: 1856: 263,91; 1857: 278,98; 1858: 204,57; 1859: 235,74; 1860: 272,81. Vgl. Rosenberg 1974. S. 157.

des hamburgischen Handelsverkehrs im Jahre 1858 nicht allein auf eine rein quantitative Reduzierung des Welthandels zurückgeführt werden kann.

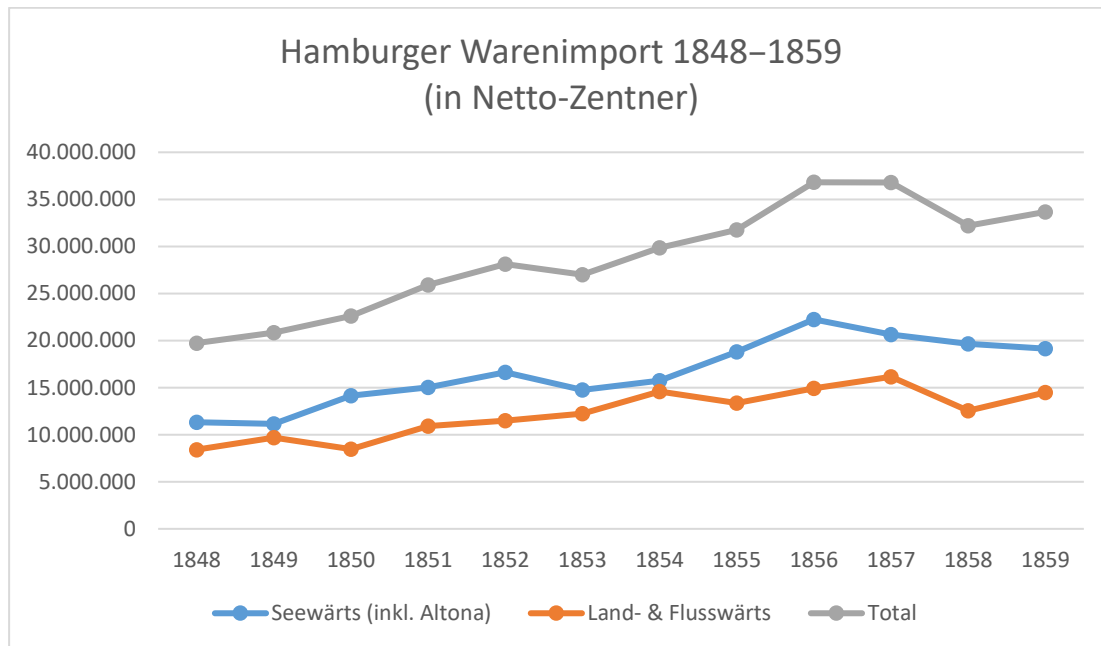


Abbildung 10: Eigene grafische Zusammenstellung. Vgl. Handelsstatistisches Bureau (Hg.): Tabellari-sche Übersichten des Hamburgischen Handels. Jahrgänge 1851. Hamburg 1853. S. 1; 1859. Hamburg 1860. S. 6.

Während sich der Warenwert aller Importe im Jahre 1858 um ca. 27 Prozent reduzierte, sank das Nettogewicht der Einfuhren im gleichen Zeitraum um vergleichsweise geringe 12,5 Prozent, sprich von 36.803.571 auf insgesamt 32.200.550 Netto-Zentner. Dies lässt vermuten, dass die Wirtschaftskrise in Hamburg in erster Linie auf den Verfall der jeweiligen globalen Handelspreise zurückzuführen ist und nicht etwa auf einen quantitativen Einbruch des Welthandels. Die folgende Übersichtstabelle über die Entwicklung der Hamburger Handelspreise zwischen 1856 und 1860 bestätigt diese Annahme.

Tabelle 13

Hamburger Warenpreisentwicklung 1856–1860

1851 = 100	1856	1857	1858	1859	1860
Getreide	133,25	108,74	94,64	98,43	108,72
Sonst.					
Agrarerzeugnisse	135,24	136,94	108,03	107,15	113,81
Kolonialwaren	104,02	106,68	88,91	98,43	104,89
Rohstoffe der					
Textilindustrie	121,71	138,76	125,72	127,83	129,86
Metalle	157,40	161,29	136,07	135,06	134,66
Brenn- und					
Leuchtstoffe	147,87	141,50	124,25	123,07	119,53

Quelle: Schmitz, Otto: Die Bewegung der Warenpreise in Deutschland von 1851 bis 1902. Berlin 1903. S. 38.

In den Frühlingsmonaten des Jahres 1857 setzte zunächst beim Getreide ein massiver Preisverfall um bis zu 29 Prozent ein, was in den Sommermonaten zur US-amerikanischen Kapitalmarktkrise führte.³⁷³ Im Zuge ihrer Ausweitung auf den europäischen Kontinent wurden auch alle anderen wichtigen Handels- und Industriegüter von der abwärtsgerichteten Preisspirale ergriffen, was die damalige Weltwirtschaft de facto in eine Deflation stürzte. Rosenberg geht in diesem Zusammenhang davon aus, dass sich allein die durchschnittlichen Preise für deutsche Industriestoffe bis zum Jahre 1861 um knapp 17 Prozent reduzierten.³⁷⁴ Noch deutlicher zeigt sich dieser Preisrückgang bei den in der o.g. Tabelle angeführten sonstigen Agrarerzeugnissen³⁷⁵, deren Preise in den Jahren 1857 und 1858 um ca. 21 Prozent einbrachen. Zusammenfassend lässt sich sagen, dass sich die Hamburger Wirtschaft nicht aufgrund des quantitativen Rückgangs des Welthandels in einer derart existenzbedrohlichen Krise befand. Vielmehr hatten die in der Hansestadt ansässigen Kaufleute die Risiken, die mit der bis dahin so gewinnträchtigen Preisspekulation einhergingen, falsch eingeschätzt. Mit anderen Worten hatte der plötzliche Verfall der Weltmarktpreise dazu geführt, dass die massiv ausgebauten Lagerbestände der

³⁷³ Siehe Kapitel 5.1.

³⁷⁴ Vgl. Rosenberg 1974. S. 141–142.

³⁷⁵ Preise für alle Agrarerzeugnisse exklusive der Getreidearten Weizen, Roggen, Gerste und Hafer.

Hamburger Handelsunternehmen ab den Sommermonaten des Jahres 1857 nur noch mit großen Preisnachlässen verkauft werden konnten. Der gestiegene Kapitalbedarf, welcher durch die notwendig gewordenen Sonderabschreibungen auf den Warenwert entstand, konnte jedoch aus zwei Gründen nicht befriedigt werden. Zum einen war der für die Elbmetropole wichtigste Kapitalmarkt in London zumindestens kurzfristig nicht mehr bereit, den Geldbedarf der Hansestadt in ausreichendem Maße zu decken. Demnach bewirkte gerade die globale Ausrichtung des Hamburger Handelsplatzes, welche während der Krisen in den 1840er-Jahren einen eher schützenden Effekt auf die heimische Volkswirtschaft gehabt hatte, in diesem Fall genau das Gegenteil. Während andere Handelsmetropolen des Deutschen Bundes wie Berlin oder Frankfurt am Main diese ökonomische Panik nahezu unbeschadet überstanden, fielen Hamburg sowie alle mit ihm vernetzten Handelsplätze³⁷⁶ in eine schwere Rezession.³⁷⁷ Zum anderen ignorierten die verschiedenen Institutionen der Hansestadt bis dahin den Sachverhalt, dass ein globaler Warenumserschlagplatz auch immer bedeutender, international ausgerichteter Finanzdienstleister bedürfe, um sich langfristig am Weltmarkt behaupten zu können.

Die Hamburger Bank war diesen Herausforderungen in vielfacher Weise nicht mehr gewachsen.³⁷⁸ Obwohl die Institution seit ihrer Gründung einer der Garanten für die erfolgreiche ökonomische Entwicklung der Hansestadt war, indem sie mit der Einführung der Verrechnungseinheit Bco. den für die Wirtschaft wichtigen Giroverkehr abwickelte, so verdeutlicht ihre weitgehende Ohnmacht während der Wirtschaftskrise, dass erhebliche Umstrukturierungen des Hamburger Finanzplatzes unumgänglich waren. Insbesondere stieß die Beibehaltung der Volldeckung aller Bankeinlagen durch physisches Silber zunehmend auf Kritik, da dem Kapitalmarkt durch diese gesetzliche Bestimmung während der Krise bis zu 30 Millionen Bco. an liquiden Mitteln entzogen wurde.³⁷⁹ Es zeigte sich, dass die traditionelle Fokussierung der Hamburger Bank auf die alleinige Bewahrung der hamburgischen Geldwertstabilität gerade in Zeiten unzureichender Liquidität eine hemmende Wirkung auf das ökonomische Wachstum

³⁷⁶ Lübecks See-Einfuhren reduzierten sich beispielsweise in ihrem Wert zwischen 1857 und 1858 von 22.785.680 auf 12.771.904 Mark Courant und konnten erst im Jahre 1868 das Niveau von 1857 wieder erreichen. Der Warenimport reduzierte sich in der gleichen Periode zwar von 38.384.868 auf 33.547.076 Mark Courant, jedoch konnte dieser bereits im darauffolgenden Jahr mit einem Warenimport von 39.146.328 Mark Courant den Wert von 1857 wieder übertreffen. Vgl. Kühl 1993, S. 278–280.

³⁷⁷ Vgl. Tilly 1990, S. 57.

³⁷⁸ Die Hamburger Bank wurde bereits im Jahre 1619 gegründet und war bis zu ihrer Abwicklung im Jahre 1875 die älteste bestehende staatlich kontrollierte Bank jener Zeit innerhalb des Deutschen Bundes. Vgl. Pohl, Manfred: Einführung in die deutsche Bankengeschichte. Die Entwicklung des gesamten deutschen Kreditwesens. Frankfurt a. M. 1976, S. 8.

³⁷⁹ Vgl. Pohl 1986, S. 75–76.

der Volkswirtschaft hatte. Durch das Fehlen geldpolitischer Instrumente zur Geldmengenregulierung hatte sie zudem keine Möglichkeit, der Kreditklemme durch Ausgabe von Banknoten vorzubeugen. Obwohl bereits seit den 1840er-Jahren vonseiten der Commerzdeputation gefordert wurde, die Hamburger Bank in eine staatlich kontrollierte Notenbank umzuwandeln, blieb diese wichtige finanzpolitische Reform bis zur Ablösung der Hamburger Bank durch die im Jahre 1876 neugegründete Reichsbank unberücksichtigt.³⁸⁰ Der Hauptgrund für diese Entscheidung ist im weit verbreiteten Traditionalismus innerhalb der Hamburger Regierungsgremien zu sehen, die sich in der Pflicht sahen, das bis dahin bewährte System der restriktiven Geldpolitik weiterhin zu bewahren. All das führte letztendlich dazu, dass die Elbmetropole bereits zu Beginn der 1850er-Jahre den Anschluss an die führenden Finanzplätze Europas, sprich London, Paris, Wien, Berlin und Frankfurt am Main, verloren hatte.³⁸¹

Daraus ergibt sich die generelle Frage, warum sich Hamburg als größtes Handelszentrum des Deutschen Bundes nicht auch als dessen wichtigster Finanzplatz etablieren konnte. Einer der Hauptgründe ist sicherlich in der föderalen Struktur des Deutschen Bundes zu sehen, welcher aus finanzpolitischer Sicht einen dezentral organisierten Kapitalmarkt begünstigte. Im Gegensatz zu den zentralistisch strukturierten Staaten jener Zeit, wie beispielsweise das Vereinigte Königreich oder auch Frankreich, bei denen die jeweiligen Hauptstädte London und Paris gleichermaßen eine politische wie auch ökonomische Hegemonialstellung innehatten, gab es innerhalb des Deutschen Bundes im politischen wie auch im wirtschaftlichen Sinne eine Vielzahl von regionalen Machtzentren. Wichtige Bankenplätze waren u.a. in Berlin, Frankfurt am Main und Köln zu finden, deren Tätigkeitsspektrum sich jedoch vor allem auf Finanzdienstleistungen innerhalb des deutschen Binnenmarktes konzentrierte. Im Gegensatz dazu wies das Geschäftsmodell der Hamburger Merchant Banker mit der Finanzierung des Handelsverkehrs aus vielerlei Gründen eine differenzierte Ausrichtung auf. Neben der traditionellen Verankerung dieser Unternehmen im globalen Warenverkehr verfügten diese, sich meist in Familienbesitz befindlichen Häuser, im Gegensatz zu den Aktienbanken schlicht über zu wenig Eigenkapital, um beispielsweise größere Industrie- oder Infrastrukturprojekte ausreichend finanzieren zu können. Zudem konnte die Hamburger Wirtschaft mit ihrer vergleichsweise geringen Bevölkerung und ihrer bis in die 1870er-Jahre hinein nur unzureichend erfolgten

³⁸⁰ Schneider, Konrad: Hamburgs Münz- und Geldgeschichte im 19. Jahrhundert bis zur Einführung der Reichswährung. Koblenz 1983. S. 46. Vgl. auch: Baasch 1915. S. 278–281.

³⁸¹ Vgl. Henning 1995. S. 101.

Industrialisierung nur in geringem Maße neuen Geschäftsfelder eröffnen, die über die Finanzierung von Handel und Logistik hinausgingen. Zwar bewiesen die Hamburger Kaufleute bei vielen der durch sie angeregten unternehmerischen Neugründungen Weitsicht, indem sie die damit verbundenen ökonomischen Chancen richtig einschätzten, dennoch schafften sie es nicht, die Hansestadt neben anderen bedeutenden Finanzplätzen jener Zeit zu positionieren.³⁸² Trotz später Bemühungen seitens der Hamburger Kaufmannschaft zumindest den auf nationaler Ebene bestehenden Abstand zum Finanzplatz in Berlin zu verringern, führte insbesondere die Reichsgründung im Jahre 1871 dazu, dass sich die Hauptstadt des neu gegründeten Deutschen Reiches als national führende Bankenmetropole etablieren konnte und nicht Hamburg als dessen bedeutenster Handelsplatz.³⁸³

Auch wenn die Politik die notwendigen finanzpolitischen Strukturreformen der Hamburger Bank nicht maßgeblich unterstützte, konnte die Commerzdeputation als Vertretung der Kaufmannschaft im Jahre 1856 zumindest mit der Vereinsbank sowie mit der Norddeutschen Bank die Gründung von zwei privat geführten Aktienbanken durchsetzen.³⁸⁴ Die Hamburger Wirtschaft reagierte mit dieser Maßnahme auf den rapiden Anstieg des Kapitalbedarfs zur Finanzierung größerer Investitionen in Bereichen der Logistik, dem Schiffbau sowie der Schwerindustrie. Die bis dahin dominierenden Privatbankiers in Hamburg wie z. B. Gossler, Godeffroy, Amsinck sowie Merck behielten vorerst, auch in Folge ihrer Kapitalbeteiligungen an den neuen Geldinstituten, ihre Führungsposition auf dem Hamburger Finanzmarkt.³⁸⁵ Die beiden großen Aktienbanken entzogen sich jedoch spätestens ab den frühen 1870er-Jahren zunehmend der Kontrolle der Privatbankiers, da viele der alteingesessenen Kaufleute ihren Aktienanteil während der Gründerzeitkrise im Jahre 1873 aufgrund finanzieller Einbußen liquidieren mussten. Zudem erhöhten sowohl die Vereinsbank wie auch die Norddeutsche Bank durch die Ausgabe neuer Unternehmensaktien stetig ihr Eigenkapital, was sich wiederum auf ihre Aktionärsstruktur bzw. ihren Streubesitzanteil auswirkte.³⁸⁶

³⁸² So entstand u. a. im Jahre 1865 eine der heute führenden globalen Finanzinstitutionen die HSBC (Hongkong & Shanghai Banking Corporation Holding PLC.) unter Mitwirkung des heute noch in Hamburg ansässigen Bankhauses Berenberg. Vgl. Joh. Berenberg, Gossler & Co. KG (Hg.): 1847 Das Bankhaus in der Gründerzeit <<http://www.berenbergbank.de/geschichte.html>> (02.07.2016).

³⁸³ Vgl. Cassis 2007. S. 164–171.

³⁸⁴ Vgl. M. Pohl 1986.S. 77–82.

³⁸⁵ Vgl. M. Pohl 1976. S. 18.

³⁸⁶ Ebd. S. 52.

Die neuen, kapitalstarken sowie börsengelisteten Aktienbanken vermochten bereits kurz nach Aufnahme ihres operativen Geschäftes den hamburgischen Finanzmarkt erheblich zu beleben, indem sie den Giroverkehr erleichterten und das Kreditgeschäft ausbauten. Zudem engagierten sie sich in zunehmendem Maße in dem für die Hansestadt aufstrebenden Auslandsgeschäft mit England, Skandinavien und eng mit Hamburg verbundenen überseeischen Handelsplätzen, während sie jedoch, ganz in der Tradition der ansässigen Merchant Banker, den deutschen Markt eher vernachlässigten.³⁸⁷ Beide Geldhäuser wurden ursprünglich als sogenannte Zettelbanken konzipiert, sprich sie sollten das Recht erhalten Banknoten in einem festen Verhältnis zur Höhe ihrer Einlagen auszugeben. Insbesondere der Senat verweigerte jedoch dieses Vorgehen, indem er am 10. September 1856 der Commerzdeputation mitteilte, dass keine Genehmigung für Notenemission erteilt werden würde, wenn die ausgegebenen Banknoten nicht vollständig durch vorrätige Bargeldeinlagen seitens der zu gründenden Bank gedeckt seien.³⁸⁸ Der Senat begründete diese Maßgabe damit, dass eine nicht durch Sicherheiten gewährleistete, unregulierte Notenausgabe zu einer massiven monetären Inflation in Hamburg führen könnte. Dass diese Sichtweise nicht vollends unbegründet war, zeigt allein die Tatsache, dass zwischen den Jahren 1850 und 1871 der Wert der jeweilig ausgegebenen Banknoten innerhalb des Deutschen Bundes von etwa 250 Millionen auf letztendlich ca. 1,3 Milliarden Goldmark anstieg, ohne dass eine weitreichende staatliche Regulierung stattfand.³⁸⁹ Im Zuge der Krise von 1857 schien es erneut so, als ob sich die Commerzdeputation letztendlich doch noch mit ihrer Forderung nach einer durchgreifenden Reform des Hamburger Kapitalmarktes durchsetzen konnte. Ein Teil der Hamburger Kaufmannschaft setzte sich sogar für eine Fusion der Norddeutschen Bank mit der Vereinsbank ein. Die aus diesem Zusammenschluss entstehende Hamburger Allgemeine Bank sollte als staatliches Bankinstitut über ein Notenausgaberecht verfügen, um auf diese Weise auch während zukünftiger Krisenzeiten die Finanzierung des heimischen Handels- und Finanzplatzes sicherzustellen. Nach diesen Plänen sollten zudem alle Bankeinlagen, also auch die der Kaufmannschaft, im Falle einer erneuten Finanzkrise durch staatliche Garantien abgesichert werden³⁹⁰, was de facto der Bail-Out-Strategie der heutigen Zentralbanken entspricht. Der Senat indes erkannte die dieser Forderung zugrunde liegenden Motive

³⁸⁷ Vgl. M. Pohl 1986. S. 82–83.

³⁸⁸ Vgl. Baasch 1915. S. 291.

³⁸⁹ Vgl. Henning 1995. S. 181.

³⁹⁰ Vgl. Börsenhalle vom 19.03.1858 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek).

der Kaufmannschaft und lehnte diesen Antrag ab. Zusammenfassend stellte dieser Vorstoß einen Versuch seitens einiger Kaufleuten dar, zukünftig einen Großteil der wirtschaftlichen Risiken ihres operativen Geschäftes auf den Hamburger Steuerzahler zu übertragen, indem der Staat als eine Art Bürge fungieren sollte. Nach der überwiegenden Kritik seitens der Hamburger Bevölkerung an den während der Krise gewährten Finanzhilfen wäre diese Forderung hinsichtlich der Bewahrung des sozialen Friedens in der Stadt ohnehin nicht umsetzbar gewesen.

Während ein Großteil der insgesamt 29 bis zum Jahre 1857 gegründeten deutschen Aktienbanken das Recht zugesprochen bekamen, als Zettel- bzw. Notenbanken zu agieren, blieb dieses Privileg den Hamburger Finanzhäusern weiterhin von staatlicher Seite untersagt. Aufgrund dieser Tatsache, waren sowohl die Norddeutsche- als auch die Vereinsbank gezwungen sich entsprechend anderen Geschäftsfeldern zuzuwenden. So wurde zum einen umgehend mit dem Aufbau eines Filialnetzes in Hamburg begonnen, um als sogenannte Depositenbank den Handel mit Privat- und Geschäftskunden voranzutreiben. Erst das Filialnetz dieser neu geschaffenen Universalbanken ermöglichte es, im Zuge der Bereitstellung von verschiedenen Finanzdienstleistungen, die u.a. das Giro-, Kontokorrent-, Diskonto-, Depositen-, Darlehns- und Lombardsgeschäft einschlossen, das bis dahin weitgehend brachliegende Investitionskapital der mittleren und unteren Einkommensschichten einzusammeln und es in Form von Krediten an die Wirtschaft weiterzugeben.³⁹¹ Zum anderen wurde von Beginn an großer Wert auf die Stärkung des Investmentgeschäftes gelegt. Die Aktienbanken wurden dabei selber oder im Auftrag der Kunden tätig, um beispielsweise Aktienemissionen zu begleiten, Anleihen aufzulegen oder auch in großem Stil betriebswirtschaftliche Investitionsprojekte umzusetzen.³⁹² Obwohl der Ausbruch der Wirtschaftskrise von 1857 diese beiden Finanzinstitute in eine existenzgefährdende Situation brachte, zeigt das im Folgenden dargestellte Wachstum ihrer jeweiligen Umsätze, dass das Geschäftsmodell der Aktienbanken für die zukünftige Entwicklung des Kapitalmarktes unabdingbar war. So konnte die Vereinsbank bereits im Geschäftsjahr 1857, bei einem Grundkapital von insgesamt 30 Millionen Goldmark bzw. umgerechnet 20 Millionen Bco., einen Gesamtumsatz³⁹³ von ca. 1.709.000.000 Goldmark bzw. umgerechnet etwa 1.139.000.000 Bco. vorweisen.³⁹⁴

³⁹¹ Vgl. Böhme 1966. S. 74–75.

³⁹² Vgl. Cassis 2007. S. 73.

³⁹³ Die in dieser Arbeit genutzten Quellen zur grafischen Darstellung der Transaktionsvolumina der Vereinsbank, der Norddeutschen Bank, der Hamburger Bank sowie der Commerz- und Disconto-Bank nutzen jeweils im Original den Fachterminus „Gesamtumsatz“. Da diese Begriffsbestimmung jedoch nicht

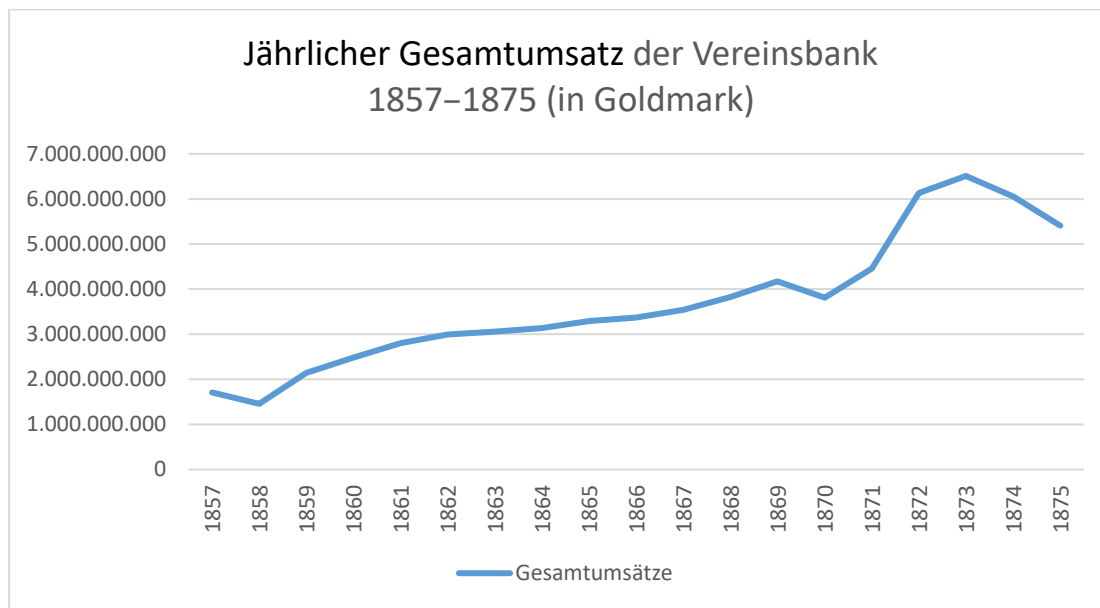


Abbildung 11: Eigene grafische Zusammenstellung. Vgl. Statistisches Bureau der Steuer-Deputation (Hg.): *Statistisches Handbuch für den Hamburgischen Staat*. Bd. 1. Hamburg 1874. S. 96–97. Vgl. zudem Statistisches Bureau der Steuer-Deputation (Hg.): *Statistisches Handbuch für den Hamburgischen Staat*. Bd. 2. Hamburg 1880. S. 121

Zwar reduzierte sich der Umsatz aufgrund der beschriebenen Krisenauswirkungen im Folgejahr zunächst wieder auf ca. 1.456.000.000 Goldmark, dennoch war der damit einhergehende Gewinneinbruch letztendlich nur temporär, da die Gesamtumsätze dieser Bank bereits im Geschäftsjahr 1859 wieder ein Rekordhoch von ca. 2.144.000.000 Goldmark erreichen sollten. Auf dem konjunkturellen Höhepunkt der Gründerzeit im Jahre 1873 lagen die von der Vereinsbank generierten Vermögenswerte mit ca. 6.510.000.000 Goldmark knapp 281 Prozentpunkte über den Werten des Jahres 1857, was als Indiz für ihren wirtschaftlichen Erfolg zu werten ist. Indes konnte die ebenfalls mit einem Grundkapital von 30 Millionen Mark ausgestattete Norddeutsche Bank ein wesentlich höheres Wachstum vorweisen.³⁹⁵ Ihre Gesamtumsätze

mehr den modernen Bilanzierungskriterien der Geschäftsbanken entspricht, muss an dieser Stelle auf folgende Begriffsbestimmung hingewiesen werden. Die hier abgebildeten Gesamtumsätze der o. g. Bankhäuser werden generell als jeweilige Transaktionsvolumina (in Goldmark) verstanden. Nach dieser Auffassung stellen sie sowohl die Debit- als auch Kredit-Umsätze der jeweiligen Bilanzposten dieser Banken dar. Es handelt sich damit nicht um eine klassische Veränderungsgröße der Bilanz sowie der Gewinn- und Verlustrechnung, sondern vielmehr um eine Wertgröße in Goldmark hinsichtlich der jährlich über die Bilanzposten erfassten Buchungen.

³⁹⁴ Der Wechselkurs entsprach etwa 1,50 Goldmark zu 1 Mark Banco. Vgl. Böhme 1981. S. 65.

³⁹⁵ Im Jahre 1873 wurde eine zweite Aktienemission im Wert von 15 Millionen Mark durchgeführt, so dass sich das Grundkapital der Norddeutschen Bank schließlich auf 45 Millionen Mark erhöhte. Vgl. Statistisches Bureau der Steuer-Deputation (Hg.): *Statistisches Handbuch für den Hamburgischen Staat*. Bd. 1. Hamburg 1874. S. 95.

stiegen zwischen den Jahren 1857 und 1873 von ca. 1.702.000.000 auf insgesamt 10.700.000.000 Goldmark an, was einem Anstieg von knapp 629 Prozent entspricht.

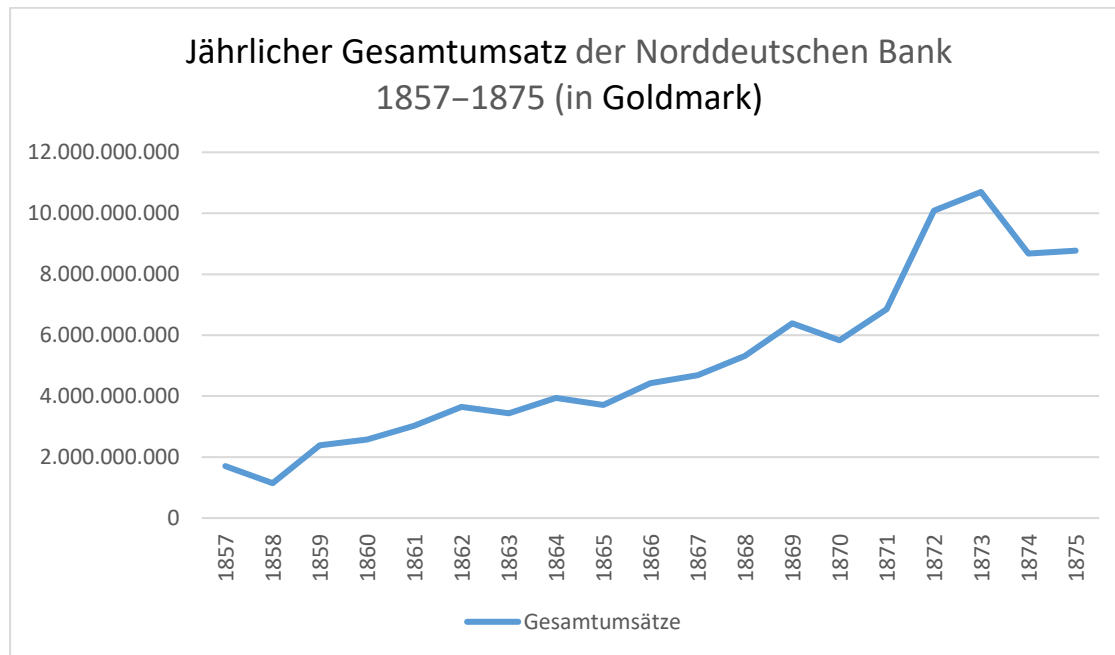


Abbildung 12: Eigene grafische Zusammenstellung. Vgl. Statistisches Bureau der Steuer-Deputation (Hg.): Statistisches Handbuch für den Hamburgischen Staat. Bd. 2. Hamburg 1880. S. 120.

Im Zuge der wirtschaftlichen Expansion, in der sich allein der Aktienkurs dieses Kreditinstitutes während der Jahre 1857 bis 1872 von umgerechnet 76,50 auf 191 Goldmark erhöhte, war es der Geschäftsführung möglich, die Ausschüttungsraten an die Aktionäre nahezu jährlich zu erhöhen. Damit stieg die gewährte prozentuale Dividende pro Anteilsschein im betrachteten Zeitraum von 3,5 Prozent im Jahre 1857 auf ihren vorläufigen Höchstwert während der Gründerzeitpoche von 13,625 Prozent im Jahre 1872 merklich an, was heutzutage, in Anbetracht der durchschnittlichen Aktienrenditen im Deutschen Aktienindex, kaum mehr vorstellbar ist.³⁹⁶

Neben diesen beiden börsengelisteden Kreditinstituten konnten sich auch andere, heute noch bestehende Bankentypen wie die Sparkassen, die Genossenschafts- oder auch Hypothekenbanken in zunehmendem Maße auf dem Hamburger Kapitalmarkt behaupten.³⁹⁷ Neben insgesamt acht in der Hansestadt ansässigen Sparkassen, von denen jedoch nur die Hamburger Sparkasse von 1827 sowie die im Jahre 1864 gegründete Neue Sparkasse über größere Kapitaleinlagen verfügten, konnte

³⁹⁶ Vgl. Statistisches Bureau der Steuer-Deputation (Hg.): Statistisches Handbuch für den Hamburgischen Staat. Bd. 1. Hamburg 1874. S. 95.

³⁹⁷ Vgl. M. Pohl 1976. S. 56.

insbesondere die Volksbank von 1861, die als genossenschaftlich strukturiertes Kreditinstitut fungierte, einen größeren überregionalen Stellenwert erreichen.³⁹⁸ Im Vergleich zu den stark expandierenden Privatbanken setzte die Volksbank eher auf eine konservative Anlagestrategie, mit der sie die Gelder ihrer meist zur mittleren oder unteren Einkommensschicht gehörenden Mitglieder verwaltete. Die Zahl ihrer Genossenschaftsmitglieder stieg zwar zwischen 1860 und 1873 von 127 auf insgesamt 4.462 Personen an, dennoch war sie für den internationalen Finanzplatz Hamburg während dieser Zeit eher von geringer Bedeutung, da sie auch während der Finanzhaussse zwischen 1871 und 1873 nur einen vergleichsweise geringen Gesamtumsatz von etwas über 6.500.000 Goldmark generieren konnte. Dennoch zahlte sich die auf Sicherheit bedachte Anlage der Kundengelder während der Gründerzeitkrise dahingehend aus, dass die Volksbank selbst zu Beginn der Konkurswelle im deutschen Bankensektor im Jahre 1873 noch einen Reingewinn von 26.300 Goldmark verbuchen konnte.³⁹⁹

Ein weiteres Geschäftsfeld, das in Hamburg insbesondere ab den 1850er-Jahren Bedeutung erlangte, war das See-Versicherungsgeschäft, welches sämtliche Assekuranzdienstleistungen rund um die Schifffahrt und den Warenhandel umfasste. Obwohl der Londoner Versicherungsplatz stets einen marktbeherrschenden Einfluss auf den Hamburger Markt ausübte, konnten sich vor allem ab den 1820er-Jahren auch einige der in der Hansestadt ansässigen Kaufleute in diesem Geschäft etablieren, das aufgrund der technischen Innovationen im Schiffbau erhebliches Wachstumspotential aufwies. Vor allem der ab den 1830er-Jahren allmählich stattfindende Übergang von der Segel- zur Dampfschifffahrt hatte zur Folge, dass immer größere Schiffe mit einer immer höheren Tragfähigkeit gebaut werden konnten. Da diese maschinenangetrieben waren und daher weitgehend unabhängig von äußeren Wettereinflüssen operieren konnten, waren die Reeder in der Lage, feste Abfahrts- bzw. Ankunftszeiten für diese Frachtschiffe einzuführen. Die sich daraus entwickelnde Linienschifffahrt revolutionierte den interkontinentalen Warenhandel dahingehend, dass nun pro Schiff größere Gütermengen weitaus kostengünstiger und immer schneller auf dem Seeweg transportiert werden konnten. Um diesen anwachsenden Warenverkehr ausreichend vor Transportmängeln bzw. Transportausfallrisiken zu schützen, waren die Hamburger Reeder wie auch die ortsansässigen Handelshäuser genötigt,

³⁹⁸ Vgl. Statistisches Bureau der Steuer-Deputation (Hg.): Statistisches Handbuch für den Hamburgischen Staat. Bd. 1. Hamburg 1874. S. 162–163.

³⁹⁹ Ebd., S. 102–103.

Versicherungsdienstleistungen in Anspruch zu nehmen. Die folgende Statistik soll Aufschluss geben über die Entwicklung des in Hamburg getätigten See-Versicherungsgeschäftes zwischen den Jahren 1848 und 1874.⁴⁰⁰

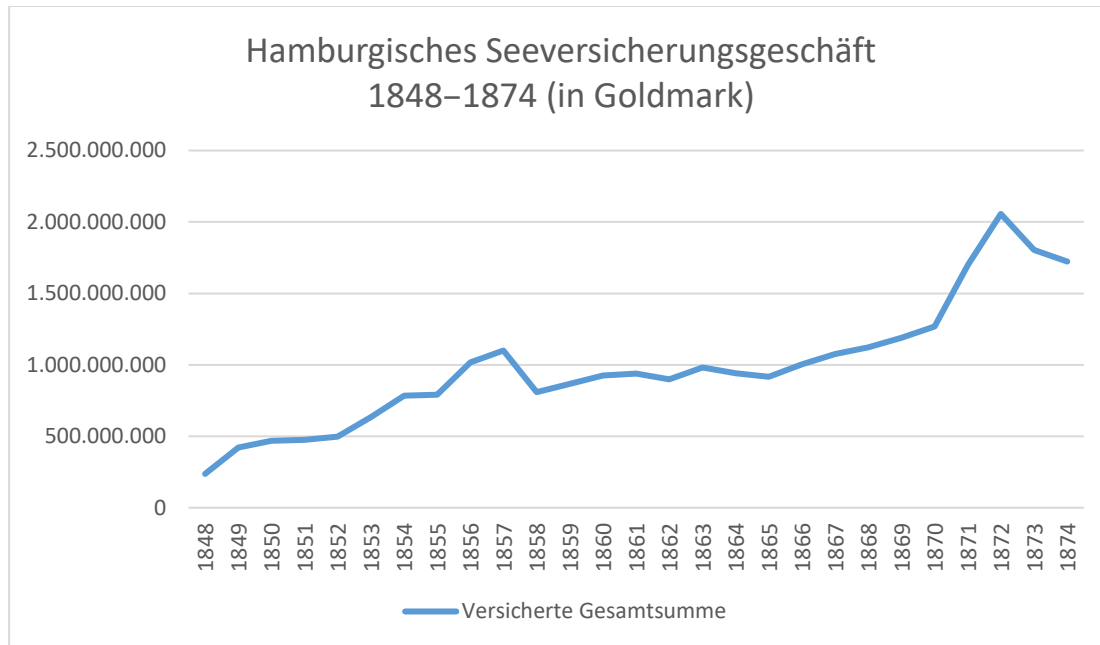


Abbildung 13: Eigene grafische Zusammenstellung. Vgl. Handelsstatistisches Bureau (Hg.): *Tabellarische Übersichten des Hamburgischen Handels. Jahrgänge 1865. Hamburg 1866. S. 139; 1873. Hamburg 1874. S. 168; 1877. Hamburg 1878. S. 194.*

Auch wenn die in der Hansestadt tätigen Versicherer im Durchschnitt nur etwa 1,35 bis 2 Prozent dieser jährlichen See-Versicherungssummen als Prämienzahlungen erhielten, so wird dennoch anhand dieser Tabelle deutlich, welches Wachstumspotential dieser Branche in jener Zeit zugrunde lag. Demnach stiegen die Versicherungssummen in der Schifffahrt allein zwischen den Jahren 1848 und 1872 von 236.793.500 auf 2.056.335.240 Goldmark an, was in etwa einem Plus von 768 Prozent entsprach. Diese Entwicklung kann damit begründet werden, dass neben dem Anstieg der jeweiligen Transportkapazitäten in der Schifffahrt sowie im Schienengüterverkehr sich auch die Warenpreise selbst deutlich erhöhten, was sich wiederum sowohl auf den zu versichernden Wert der Güter als auch auf den der Transportmittel auswirken sollte. Dennoch war dieses Geschäft von erheblichen Risiken geprägt, die insbesondere

⁴⁰⁰ Die ausgewiesenen Versicherungssummen im Seeverkehr schließen alle Transportversicherungen ein, die entweder von in der Hansestadt ansässigen Versicherungen oder von ortsfremden Assekuranzmaklern bzw. Agenturen über den Hamburger Versicherungsmarkt abgeschlossen wurden.

während der ökonomischen Krisenjahre 1858, 1870 und 1873 zu teils erheblichen Verlusten bei den betroffenen Versicherungen führten.⁴⁰¹

Obwohl sich die Hansestadt aus den hier dargestellten Gründen letztendlich nicht zu einem der global führenden Finanz- bzw. Versicherungsplätze entwickeln konnte, so gelang es gerade in den für die Hafenmetropole wichtigen Branchen, wie dem Transportversicherungswesen und der Warenverkehrs- und Schiffbaufinanzierung, eine führende Rolle innerhalb des Deutschen Bundes einzunehmen. In diesem Zusammenhang bildete insbesondere die Gründung der beiden Aktienbanken im Jahre 1856 die Basis dafür, dass sich der Hamburger Kapitalmarkt von Grund auf modernisieren konnte. Ohne diesen Schritt wäre die Entwicklung dieser Stadt zu einem der weltgrößten Warenumschlagsplätze nicht denkbar gewesen, da die bis dahin dominierenden, familiengeführten Banken und Handelshäuser weder über die nötigen Kapitalreserven verfügten, noch das organisatorische Know-how besaßen, aufwendig zu erstellende Infrastrukturprojekte wie beispielsweise den Ausbau des Hafens umzusetzen.

7.3 Die Hamburger Zollpolitik von 1856–1863

Spätestens ab den frühen 1840er-Jahren wurde deutlich, dass die Anbindung Hamburgs an das rasant anwachsende innerdeutsche Schienennetz zwingend notwendig war, um weiterhin als führender nordeuropäischer Seehafen fungieren zu können. Zwar konnte mit der Fertigstellung der Eisenbahnstrecke zwischen Berlin und Hamburg im Jahre 1846 ein erster wichtiger Schritt in diese Richtung getätigt werden, jedoch wurden in der Elbmetropole bis in die späten 1850er-Jahre keine weiteren Projekte dieser Art umgesetzt. Über die Gründe für diese zögernde Haltung der verantwortlichen politischen wie wirtschaftlichen Kreise in der Hansestadt lässt sich nur spekulieren. Anzuführen wären hierbei u. a. die Zurückhaltung potenzieller Investoren während der Deutschen Revolution, bzw. etwas später während der Schleswig-Holsteinischen Erhebung sowie evtl. bestehende kaufmännische Interessen, hinsichtlich des Schutzes der bis dahin sehr gewinnträchtigen Binnenschifffahrt vor der zunehmenden

⁴⁰¹ So wies die gesamte Hamburger See-Versicherungsbranche in den Jahren 1858 (- 1.995.000 Goldmark), 1860 (-123.750 Goldmark), 1862 (-311.250 Goldmark), 1863 (-793.500 Goldmark), 1870 (-1.265.250 Goldmark), 1872 (-1.770.450 Goldmark), 1873 (-551.500 Goldmark) zusammengekommen jeweils Verluste aus. Vgl. Handelsstatistisches Bureau (Hg.): Tabellarische Übersichten des Hamburgischen Handels. Jahrgang 1874. Hamburg 1875. S. 94.

Konkurrenz durch den Schienengütertransport.⁴⁰² Gerade im Hinblick auf den bestehenden Wettbewerb zwischen Hamburg und dem damals zu Dänemark gehörenden Altona ist es umso bemerkenswerter, dass das Königshaus in Kopenhagen, nach vormaliger Ablehnung dieses Projektes,⁴⁰³ am 12. Juli 1858 doch noch einen Staatsvertrag mit Hamburg und Lübeck über den Bau einer gleichermaßen dem Personen- wie auch dem Gütertransport dienenden Eisenbahn unterstützte. Hierbei wurde u. a. festgelegt, dass zukünftig auf der Eisenbahnstrecke zwischen den beiden Hansestädten weder Durchgangsgebühren für Waren erhoben werden sollten, noch dass es einer Transitdeklaration für direkt aus Dänemark nach Hamburg exportierte Waren bedurfte. Im sechsten Paragraph dieses Abkommens wurde des Weiteren folgende Richtlinie beschlossen, die die Benutzung der Eisenbahnlinie durch die jeweiligen Streitkräfte regelte.

*„Behufs gegenseitiger Benutzung der Eisenbahn zu Militairtransporten soll jedem Contrahenten der Durchmarsch von Truppen und die Durchführung von Militair-Effecten durch das Gebiet des Anderen sowohl auf der Bahn, als auch nach Benutzung der Bahn oder zur Erreichung derselben freistehen. Es werden jedoch die Contrahenten jeden Durchmarsch und jede Durchführung der genannten Art in angemessener Frist vorher gegenseitig anzeigen lassen.“*⁴⁰⁴

In Anbetracht des zu dieser Zeit nach wie vor nicht gelösten Schleswig-Holstein-Konfliktes wirft die hier gewählte Formulierung des Vertragstextes eine Vielzahl von Fragen auf. So ist u. a. unklar, welche Vertragspartei beispielsweise im Falle eines gemeinsamen kriegesischen Konfliktes gegen eine dritte Macht die Eisenbahnlinie

⁴⁰² Dass die Hamburger Regierung zum Ende der 1850er-Jahre nahezu gezwungen war, ein schlüssiges Infrastrukturkonzept vorzulegen, welches den Hafen effektiver mit dem Schienenverkehr vernetzte, wurde u. a. durch die Tatsache belegt, dass die Berlin–Hamburger-Eisenbahngesellschaft im Jahre 1859 mit insgesamt 3.016.459 Netto-Zentnern an Frachtgut fast ähnliche Gewichtsmengen transportierte, wie die traditionelle Elbbinnenschifffahrt mit einem Gesamtgewicht von 3.594.106 Netto-Zentnern. Vgl. Handelsstatistisches Bureau (Hg.): Tabellarische Übersichten des Hamburgischen Handels. Jahrgang 1859. Hamburg 1860. S. 118–119.

⁴⁰³ So gab es bereits im Jahre 1835 Pläne, eine Eisenbahnstrecke zwischen Altona, Hamburg und Lübeck unter der Aufsicht des britischen Ingenieurs Francis Giles zu bauen. Diese sollte dem heute noch bestehenden Streckenverlauf zwischen Hamburg, Wandsbek, Bargteheide, Sattenfelde, Bad Oldesloe Reinfeld und Lübeck folgen und in etwa 4 Millionen Bco. kosten. Auf Intervention des dänischen Königshauses wurde dieser Plan jedoch, trotz einer unterschriebenen Petition von 513 Hamburger Kaufleuten und bekannten Persönlichkeiten, bis zum Bau der Bahnstrecke während der 1860er-Jahre nicht umgesetzt. Vgl. Müller, Emil: Ueber die intendirte Hamburg-Altona und Lübecker Eisenbahn – zur Verbindung der Nordsee mit der Ostsee. Leipzig 1835. S. 61–64.

⁴⁰⁴ Vgl. Verordnungen von 1858, nebst Register über den zehnten bis siebenundzwanzigsten Bd. Bd. 27. In: Sammlung der Verordnungen der freien Hanse-Stadt Hamburg seit 1814. Hamburg 1859. S. 183–188.

vorrangig nutzen konnte bzw. ob auch jeweilige verbündete Truppenkontingente im Bedarfsfalle über das staatliche Hoheitsgebiet des jeweils anderen Partnerstaates verlegt werden dürften. Aus der Sicht Hamburgs war es zudem mehr als ungewiss, ob die eigene Regierung die bis dahin verfolgte Neutralitätspolitik auch aufrecht erhalten konnte, falls es beispielsweise zu einem Krieg zwischen Preußen und Dänemark käme. Dass das dänische Königshaus dennoch bereit war, dieses für die beiden Hansestädte überaus wichtige Infrastrukturprojekt zu unterstützen, hatte vor allem ökonomische Gründe. Die Elbmetropole war im Vergleich zu den großen dänischen Handelszentren Kopenhagen, Aarhus und Altona mit Abstand der führende Seehafen Nordeuropas sowie der wichtigste kontinentaleuropäische Hafen für Importwaren von den britischen Inseln. Aus diesem Grund hatte der dänische Staat durchaus ein volkswirtschaftliches Interesse daran, das eigene Hoheitsgebiet logistisch enger mit der Hansestadt zu vernetzen, was im Jahre 1865 durch die Eröffnung dieser Bahntrasse auch umgesetzt werden konnte. In diesem Zusammenhang ist es auch zu verstehen, dass bereits zwei Jahre nach dem ersten multilateralen Vertrag zur Schaffung einer Schienenverbindung zwischen den beiden Hansestädten am 2. August 1860 ein weiteres bedeutendes Eisenbahnprojekt von Hamburg und Dänemark ratifiziert wurde.⁴⁰⁵ Die Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn verband nicht nur die beiden größten Häfen an der Elbe, sie stellte auch bei ihrer vollständigen Inbetriebnahme im Jahr 1866 das fehlende Puzzlestück zwischen der Altona-Kieler- und der Berlin-Hamburger-Eisenbahnlinie dar. Zuvor mussten die mit dem Zug in Altona ankommenden Waren, die mit der Berlin-Hamburger Eisenbahn weitertransportiert werden sollten, umständlich auf Fuhrwerke umgeladen werden, um sie zu dem in Hamburg gelegenen Berliner Bahnhof zu befördern.⁴⁰⁶

Im Sog dieser technischen Errungenschaft drängte zum Ende der 1850er-Jahre verstärkt ein wirtschaftspolitischer Disput in den Vordergrund, den es insbesondere seitens der Hamburger Regierung zügig zu lösen galt: die Zollfrage. Konnten vor dem Bau der Eisenbahn große Gütermengen, wenn überhaupt, nur mit dem Binnenschiff zu den weiter im Inland gelegenen Absatzmärkten transportiert werden, ermöglichte der Schienenverkehr nun einen weitaus schnelleren, flexibleren und effizienteren Umgang

⁴⁰⁵ Vgl. Verordnungen von 1860, nebst Register über den zehnten bis neunundzwanzigsten Bd. Bd. 29. In: Sammlung der Verordnungen der freien Hanse-Stadt Hamburg seit 1814. Hamburg 1861. S. 69–75.

⁴⁰⁶ So belief sich allein im Jahre 1858 das Gesamtgewicht des zwischen der Altona-Kieler- und der Berlin-Hamburger-Eisenbahn umgeschlagene Frachtgut auf 1.164.445 Zentner, sprich 58.222 Tonnen. Vgl. Verhandlungen zwischen Senat und Bürgerschaft im Jahre 1860. Hamburg 1861. Senatsantrag vom 11. Juni 1860. S. 151–160.

mit großen Warenmengen. Das Konzept sah daher vor, die für den Transitverkehr bestimmte Ladung der Frachtschiffe zukünftig direkt am Kai auf dort wartende Güterzüge umzuladen, um sie schnellstmöglich zum Bestimmungsort transportieren zu können. Doch weder der Hafen noch die Handels- und Zollgesetze waren für diese Art der Logistik ausgelegt. Zwar wurde bereits in den 1840er-Jahren über einen weitgehenden Ausbau des Hamburger Hafens nachgedacht, dessen Ziel es u. a. war, den Großen Grasbrook mit modernen und an das Schienennetz angebundenen Kaianlagen und Lagerhäusern auszustatten, um zukünftig auch mehrere große Dampfschiffe gleichzeitig abfertigen zu können.⁴⁰⁷ Jedoch verzögerten diverse Krisen und Katastrophen, wie beispielsweise der große Brand von 1842, der einen beträchtlichen Teil des für den geplanten Ausbau der hamburgischen Infrastruktur kalkulierten Investitionskapitals in Anspruch nahm, vorübergehend die Umsetzung dieses Projektes. Des Weiteren unterlag der Personen- wie auch der Frachtverkehr der Elbmetropole bis zum 31. Dezember 1860 der sogenannten Torsperre, bei der es nachts entweder gar nicht oder nur bei Zahlung einer bestimmten Geldsumme möglich war, die Stadtmauern auf dem Landweg zu passieren.⁴⁰⁸ Spätestens zu Beginn des 19. Jahrhunderts waren derartige Wallanlagen jedoch ein Hindernis für die Entwicklung jeder größeren Stadt, da sie aufgrund neuer innovativer Waffentechnik kaum mehr Schutz vor feindlichen Angriffen boten. Zudem verzeichneten viele Städte, wie auch Hamburg, in Folge des Phänomens der Landflucht einen starken Anstieg ihrer Bevölkerungszahlen. Dem dafür notwendigen Ausbau der städtischen Infrastruktur mit Wohnungen, Straßen und einer funktionierenden Wasserversorgung standen diese großen Befestigungsanlagen jedoch im Weg, sodass seitens der Hamburger Regierung bereits kurz nach dem Ende der Franzosenzeit die endgültige Schleifung angeordnet wurde.⁴⁰⁹

Weitaus belastender für den Hamburger Warenverkehr als die zuvor genannten Handelshemmnisse waren jedoch die unzähligen Zollschranken, die es innerhalb des Deutschen Bundes gab. Die Hansestadt war aufgrund ihrer Position als großer internati-

⁴⁰⁷ Vgl. Hinz 1998. S. 37–41.

⁴⁰⁸ Bis zum Jahre 1857 konnten Waren ohne Transitschein nur zu den gängigen Passierzeiten die Stadt auf den Landweg verlassen. Am 9. Februar 1857 ordnete der Rat an, die Ein- bzw. Ausfuhrzeiten von Waren bis 21.30 Uhr zu verlängern. Vgl. Verordnungen von 1857. Bd. 26. In: Sammlung der Verordnungen der freien Hanse-Stadt Hamburg seit 1814. Hamburg 1858. S. 12–13.

⁴⁰⁹ Bereits Anfang des 19. Jahrhunderts wurde der Abbau der Wallanlagen seitens des Hamburger Rates durch eine Gesetzesvorlage beschlossen, welche jedoch von der französischen Besatzungsmacht wieder rückgängig gemacht wurde. Nach der Befreiung der Hansestadt wurde die Schleifung der Stadtmauer mit ihren Bollwerken fortgeführt und bis zum Jahre 1826 bis auf den Wall und den Stadtgraben vollendet. Nach der Aufhebung der Torsperre im Jahre 1860 wurde damit begonnen die Wälle abzutragen sowie den Großteil der Stadtgräben zuzuschütten. Vgl. Kopitzsch / Tilgner (Hg.): Hamburg-Lexikon 2010. Art.>Wallanlagen> S. 737–738.

onaler Seehafen mehrheitlich daran interessiert, diese abzubauen, um einen gesamtdeutschen Binnenmarkt zu schaffen, ohne jedoch dem Zollverein beitreten zu müssen. Da die Elbmetropole aus wirtschaftspolitischer Sicht weitgehend unabhängig agieren konnte, hatte sie bereits während der 1840er- und 1850er-Jahre einen Großteil ihrer erhobenen Zölle und Gebühren entweder drastisch gesenkt oder gänzlich abgeschafft. So wurden beispielsweise ab dem 1. Januar 1857 alle Exportzölle aufgehoben, sodass letztendlich nur noch auf jene Importe Zölle zu entrichtet waren, bei denen es keine Sonderrichtlinien gab.⁴¹⁰ Eine gänzliche Zollbefreiung bestand u. a. seit dem Jahre 1839 bei den Transitgütern⁴¹¹, welche diejenigen Waren mit einschloss, die vor der eigentlichen Ankunft in Hamburg bereits ins Zollausland weiterverkauft worden waren, sodass deren Rechte und Risiken vollständig beim auswärtigen Käufer lagen. Ebenso zollbefreit waren bestimmte Importwaren wie Leinen, Weizen, Hafer, Mais, Kartoffeln, Kupfer, Nickel, Steinkohle, lebende Tiere⁴¹², Eier, Milch sowie Schafs- und Baumwolle. Im Gegensatz dazu wurde jedoch bei einigen Handelsgegenständen, die auf dem heimischen Absatzmarkt verkauft wurden, mit der Akzise eine Verbrauchssteuer erhoben, die aus unterschiedlichen Gründen umstritten war.⁴¹³ Während die Commerzdeputation in dieser Abgabe ein weiteres Handelshindernis sah, so war die Akzise insbesondere für die ärmeren Bevölkerungsschichten ein Akt der sozialen Ungerechtigkeit, da sich das Bürgertum dieser im inneren Stadtgebiet erhobenen Steuer weitgehend entziehen konnte, indem es Zweitwohnsitze in den Vororten erwarb.⁴¹⁴ Alle weiteren erhobenen Einzelzölle wurden bereits im Jahre 1814 zu einer Abgabe zusammengefasst, die bis zur Novellierung der hamburgischen Zollordnung im Jahre 1839 bei seeseitigen Im- und Exporten 1,5 Prozent und bei Landtransporten 0,5 Prozent des jeweiligen Warenwertes ausmachte. Die Zollordnung von 1839 reduzierte diese Zollsätze deutlich auf 0,5

⁴¹⁰ Vgl. Handelsstatistisches Bureau (Hg.): Tabellarische Übersichten des Hamburgischen Handels. Jahrgang 1858. Hamburg 1859. S. 1.

⁴¹¹ Transito-Deklarationen durften generell nur von Personen beantragt werden, die das Hamburger Bürgerrecht besaßen. Bei den vielen Kaufleuten mit jüdischem Glauben, die bis zum Jahre 1860 kein Bürgerrecht erlangen konnten, machte das Hamburger Gesetz jedoch eine Ausnahme. Ihnen wurde das Recht unter der Bedingung eingeräumt, dass sie die en Gebühren vor Ankunft der Ware in Hamburg an die Kämmeri zu bezahlen hatten. Vgl. Verordnungen von 1857. Bd. 26. in: Sammlung der Verordnungen der freien Hanse-Stadt Hamburg seit 1814. Hamburg 1858. S. 777–825 (§ 5–6).

⁴¹² Mit Ausnahme von Geflügel, Austern und Blutegehn.

⁴¹³ Diese Verbrauchssteuer wurde innerhalb der Akzise-Linie erhoben. Diese umfasste die Innenstadt, die Vorstadt St. Georg sowie den Grasbrook. Besteuert wurde u. a. Alkohol wie beispielsweise Rum, diverse Brandweine oder auch Bier genauso wie einige importierte Lebensmittel wie u. a. Butter, Brot oder auch Frischfleisch. Vgl. Beiträge zur Statistik Hamburg's (mit besonderer Rücksicht auf die Jahre 1821–1852); I. Bevölkerung - II. Armenwesen - III. Accise und Konsumtion - IV. Staatshaushalt; nebst einem Hefte statistischer Tabellen. Hrsg. v. Mitgliedern des Vereins für Hamburgische Statistik. Hamburg 1854. S. 102.

⁴¹⁴ Vgl. Böhm 1981. S. 45–47.

Prozent bei den Wareneinfuhren sowie 0,125 Prozent bei den Ausfuhren.⁴¹⁵ Auf den ersten Blick riskierte die Hamburger Regierung mit dem schrittweisen Abbau ihrer Zollsätze einen auf lange Sicht weitreichenden Einbruch ihrer Staatseinnahmen.⁴¹⁶ So hatten die Zollerlöse im Jahre 1856 mit 1.090.891 Bco. einen Anteil am 7.513.607 Bco. hohen Staatshaushalt der Hansestadt von immerhin 14,52 Prozent.⁴¹⁷

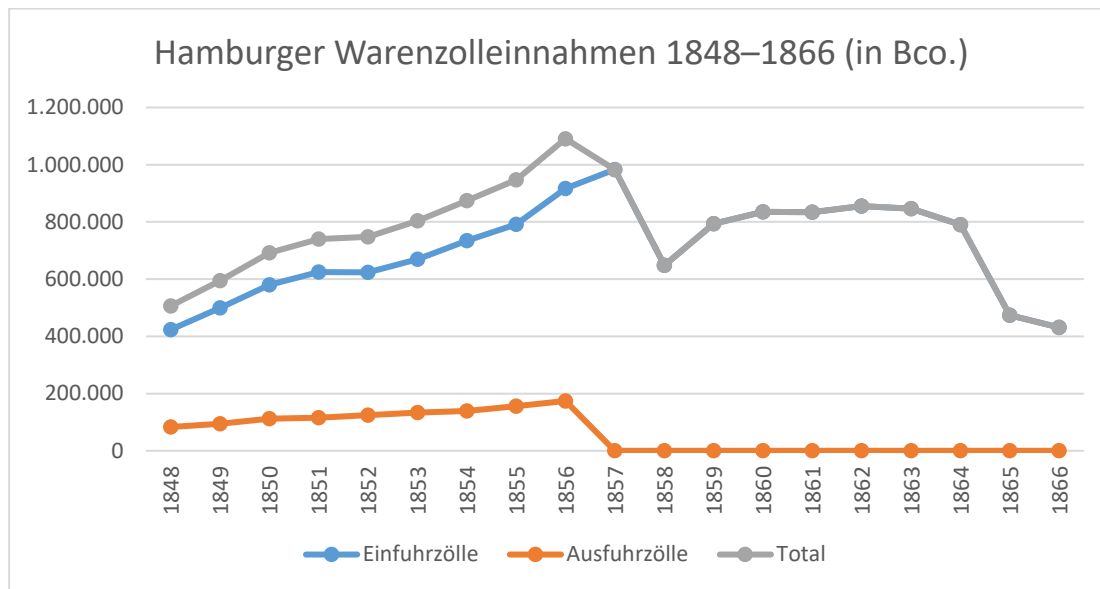


Abbildung 14: Eigene grafische Zusammenstellung. Vgl. Handelsstatistisches Bureau (Hg.): *Tabellari-sche Übersichten des Hamburgischen Handels. Jahrgänge 1858. Hamburg 1859. S. 1; 1866. Hamburg 1867. S. 87.*

In der Tat sank dieses Zahlenverhältnis zwar bis zum Jahre 1860 auf insgesamt 8,29 Prozent⁴¹⁸ ab, dennoch hatte der Wegfall der Exportzölle letztendlich keinen signifikanten Effekt auf die Höhe der Hamburger Staatseinnahmen. Einerseits stiegen die Gesamterlöse des Hamburger Stadtstaates aufgrund steigender Steuereinnahmen generell an, sodass etwaige Einbußen mehr als ausgeglichen werden konnten und andererseits hatte sich die heimische Wirtschaft nach der Krise von 1857 soweit erholt, dass die Anrechnung der niedrigeren Zollsätze auf steigende Importmengen die

⁴¹⁵ Vgl. Kopitzsch / Tilgner (Hg.): *Hamburg-Lexikon 2010. Art.>Akzise> S. 23.*

⁴¹⁶ Im Jahre 1860 bildeten die Zolleinnahmen mit einer Summe von 835.645 Bco. nach der Grundsteuer von 1.858.125 Bco. (inkl. einer außerordentlichen Feuerkassen-Zulage) und der Akzise in Höhe von 1.330.000 Bco. den drittgrößten Bilanzierungsposten bei den Hamburger Staatseinnahmen. Vgl. Entwurf zum Staats-Budget für das Jahr 1860 nebst Bericht der Budget-Commission. Hamburg 1859. S. 2–5.

⁴¹⁷ Vgl. Kapitel 7.1.

⁴¹⁸ Im Jahre 1860 standen Zolleinnahmen von 834.645 Bco. etwaigen Staatsausgaben von insgesamt 10.064.155 Bco. gegenüber. Vgl. Verordnungen von 1860. Bd. 29. In: *Sammlung der Verordnungen der freien Hanse-Stadt Hamburg seit 1814. Hamburg 1861. S. 86.*

betreffenden Zölle zwischen den Jahren 1856 und 1860 schließlich nur um 23,49 Prozent reduzieren sollten.⁴¹⁹

Für die Kaufmannschaft in der Elbmetropole, die neben den Juristen die Mehrheit aller Mitglieder in den Regierungsgremien stellte, gab es ohnehin kaum eine Alternative zum erfolgten Abbau von Handelshemmnissen in Hamburg, um auch in Zukunft gegenüber anderen kontinentaleuropäischen Häfen konkurrenzfähig zu bleiben. Für sie war es der Handel selbst, der das Rückgrat der Stadt bildete, indem er Arbeitsplätze schuf und somit für jedermann einen Wohlstand generierte.⁴²⁰ Obwohl auch die Regierung darauf bedacht war, den Hamburger Wirtschaftsstandort mit Handelsprivilegien zu stärken, führte die Diskussion um das zukünftige Verhältnis der Elbmetropole zum Zollverein zu einer Intensivierung des bereits bestehenden Konfliktes zwischen Senat und Commerzdeputation. Wäre es nach dem Senat gegangen, hätte die Commerzdeputation zukünftig als Teil der neugeschaffenen Deputation für Handel und Schifffahrt wie eine staatlich kontrollierte Behörde fungieren müssen, was seitens der Kaufmannschaft jedoch strikt abgelehnt wurde.⁴²¹ Ein weiterer Grund für diesen Dissens bildeten die unterschiedlichen wirtschaftspolitischen Interessen beider Institutionen. Während sich die Commerzdeputation für den Freihandel und die Schaffung von gültigen Wirtschaftsnormen im deutschsprachigen Raum einsetzte, was wiederum unweigerlich eine Annäherung an den Deutschen Zollverein zur Folge gehabt hätte, vertrat die Mehrheit des Senates, insbesondere aufgrund der zunehmenden preußischen Einflussnahme, eine eher isolatorische Politik. Der Senat hatte zwar auch ein wesentliches Interesse an der Stärkung des hamburgischen Handelsplatzes, um u. a. den eigenen Staatshaushalt finanzieren zu können, dennoch fürchtete er nicht zu Unrecht, dass die Abtretung von wichtigen wirtschaftspolitischen Gestaltungsrechten an den Zollverein unweigerlich die Souveränität Hamburgs gefährden würde. Der Streit der Institutionen um die Kompetenzverteilung mündete ab dem Jahre 1858 in den Versuch des Senates, die Commerzdeputation weitgehend unter staatliche Kontrolle zu bringen,

⁴¹⁹ So stiegen die Staatseinnahmen zwischen 1856 und 1860 von 8.333.694 Bco. auf 9.989.525 Bco. während sich die Zolleinnahmen im gleichen Zeitraum von 1.090.891 auf 835.645 Bco. reduzierten.

⁴²⁰ „Die ganze Bedeutung unseres kleinen, aber selbständigen Staates beruht auf dem Gedeihen des Handels; nur durch diesen behauptet das hiesige Grundeigenthum seinen hohen Werth, - findet eine so zahlreiche Bevölkerung Wohlstand und fortdauernde lohnende Beschäftigung, - ist es möglich, so viele Staatseinnahmen zu erzielen, um alle Honorare und Gehalte sowie die Zinsen der öffentlichen Schuld regelmässig zu zahlen. Man denke sich Hamburg ohne grossen Handel, und wird in allen Beziehungen unseres öffentlichen Wesens nur Oede erblicken.“ Vgl. Handelskammer Hamburg 1965. S. 111.

⁴²¹ Vgl. Handelskammer Hamburg 1965. S. 121.

was jedoch mit der Verfassungsreform von 1860 verhindert werden konnte.⁴²² Es dauerte noch weitere sechs Jahre, bis die Unabhängigkeit der Commerzdeputation formal auf gesetzlicher Ebene durch eine umfassende Verwaltungsreform garantiert werden sollte.⁴²³ Um zudem die verfassungsmäßige Sonderstellung der Institution zu unterstreichen, wurde die Commerzdeputation ferner am 1. Januar 1867 in Handelskammer Hamburg umbenannt.⁴²⁴ Trotz aller Unstimmigkeiten herrschte traditionell eine erhebliche Interaktion zwischen diesen beiden Institutionen. So wurde die Commerzdeputation zum einen direkt durch den Staatshaushalt finanziert, da bereits im Jahre 1814 das vormals von ihr zur Eigenfinanzierung erhobene Konvoigeld mit den Zollgebühren zusammengelegt wurde.⁴²⁵ Zum anderen begannen viele einflussreiche Mitglieder der politischen Institutionen in Hamburg ihre politische Laufbahn als Mitglied der kaufmännischen Interessenvertretung und wechselten erst später in die Bürgerschaft, in den Senat oder in andere staatliche Einrichtungen. Die Commerzdeputation beteiligte sich personell auch an anderen Hamburger Deputationen, wie u. a. an der Zoll- und Akzisedeputation, der Schifffahrts- und Hafendeputation, der Postdeputation sowie seit dem Jahre 1855 auch an der neugeschaffenen Auswandererdeputation. Mit der weitreichenden Öffnung der Stadt hin zum Freihandel konnte die Kaufmannschaft zwar innerhalb der eigenen Staatsgrenzen ihre wirtschaftsliberalen Vorstellung umsetzen, jedoch war die Elbmetropole aufgrund ihrer geopolitischen Stellung als Teil des Deutschen Bundes gerade im Bereich der Zollpolitik in erheblichem Maße von der Zoll- bzw. Wirtschaftspolitik der verschiedenen Elbanrainerstaaten wie Dänemark, Hannover, Mecklenburg, Preußen, Anhalt, Sachsen oder Österreich abhängig. Zwar hatten diese Länder bereits während der 1840er-Jahre auf den regelmäßig stattfindenden Elbschifffahrtskonferenzen für einige wenige Warengattungen Abgabensenkungen erzielen können, jedoch blieb das generelle Problem der hohen Zollbelastung auf diesem Flusslauf auch während der 1850er-Jahren bestehen.

Bei diesen Verhandlungen bildeten sich grob zwei verschiedene Gruppierungen heraus, die eine gegensätzliche Zielsetzung verfolgten. Auf der einen Seite forderten vor allem das freihändlerische Hamburg, das ökonomisch wie politisch aufstrebende

⁴²² Postel, Rainer: Versammlung eines ehrbaren Kaufmanns 1517–1992. Kaufmännische Selbstverwaltung in Geschichte und Gegenwart. Hrsg. v. der Versammlung eines ehrbaren Kaufmanns zu Hamburg. Hamburg 1992. S. 68.

⁴²³ Ebd. S. 69.

⁴²⁴ Vgl. Handelskammer Hamburg 1965. S. 123.

⁴²⁵ Vgl. Postel 1992. S. 58.

Preußen sowie zum Teil auch Österreich eine weitere Absenkung bzw., den durch Verweis auf den im Wiener Frieden von 1814 bereits geäußerten politischen Willen, die Befreiung aller deutschen Wasserstraßen von jeglicher Gebühren- und Zollbelastung. Im Gegensatz dazu votierten vor allem Mecklenburg und Hannover gegen weitere Schritte, die Liberalisierung der Elbschifffahrt voranzutreiben. Während Mecklenburg ein finanzielles Interesse daran hatte weiterhin Zölle zu erheben, um den eigenen Staatshaushalt zu finanzieren, waren die Motive für das Königreich Hannover vielschichtiger. Neben dem auch dort bestehenden finanziellen Aspekt der Zolleinkünfte insbesondere durch den erhobenen Stader Zoll, der vor allem den stark anwachsenden Schifffahrtsverkehr über Hamburg besteuerte, war die dortige Regierung bemüht, einerseits den Harburger Hafen durch die Anwendung von Differentialzöllen zu stärken und andererseits die Elbschifffahrt auf den durch das Königreich Hannover führenden Schienengüterverkehr umzuleiten.⁴²⁶ Ein Blick auf die Vielzahl der sich an der Elbe befindlichen Zollstationen soll in diesem Zusammenhang einen Überblick über die Komplexität des Verhandlungsgegenstandes vermitteln, den es bei den Elbkonferenzen zu lösen galt.

⁴²⁶ Vgl. Börsenhalle vom 15.01.1859 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek).

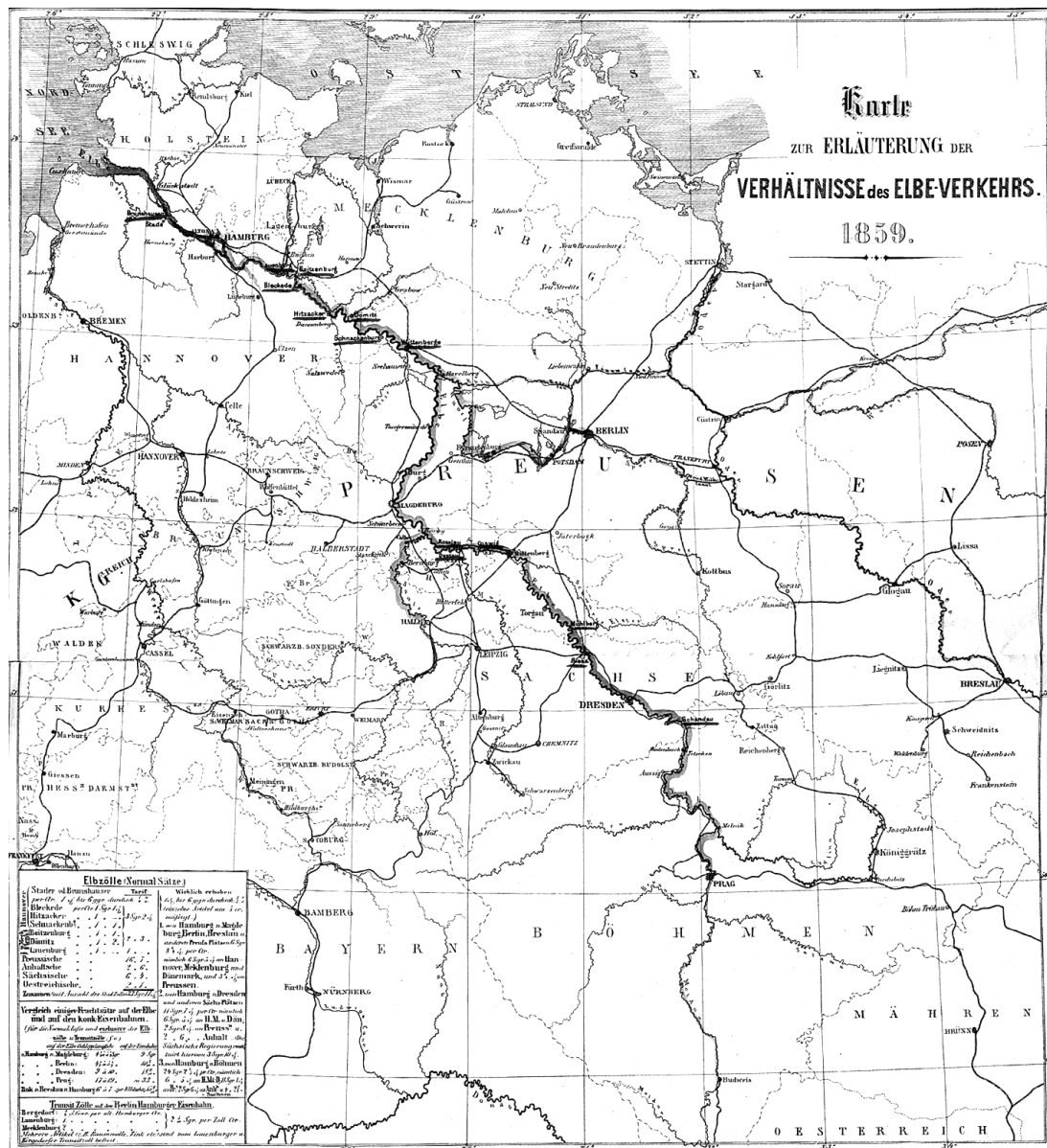


Abbildung 15: Übersicht über die Zollerhebung der Elbschifffahrt aus dem Jahre 1859. Quelle: Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek, S 599 Nr. 22 rot.

Demnach musste eine Schiffsladung, die von der Elbmündung nach Dresden transportiert wurde, insgesamt 14 Zollstationen passieren, um am Bestimmungsort anzukommen.⁴²⁷ Der leichteste Weg für die Hamburger Regierung diese massive Zollbelastung spürbar zu reduzieren, wäre gewesen, bereits frühzeitig in den Deutschen Zollverein einzutreten, um gewisse Handels- und Zollprivilegien erlangen zu können. Doch in Bezug auf die Frage, inwieweit die Staatsführung der Elbmetropole bereit war, für den erleichterten Zugang zu den deutschen Absatzmärkten wirtschaftliche wie

⁴²⁷ Die Zollstationen waren in folgenden Städten und Gemeinden ansässig: Stade, Lauenburg, Boizenburg, Bleckede, Hitzacker, Dömitz, Schnackenburg, Coswig, Wittenberg, Rosslau, Dessau, Mühlberg, Riesa und Schandau. Siehe Abb. 15.

politische Befugnisse an den von Preußen dominierten Zollverein zu übertragen, herrschte bereits seit den 1830er-Jahren Uneinigkeit. Während gerade diejenigen Hamburger Wirtschaftsbranchen, wie ein Teil des Handelsgewerbes, die Industrie oder auch einige Reeder, wie Ferdinand Laeisz⁴²⁸, die versuchten, ihre Produkte vor allem im Deutschen Raum abzusetzen, für den Zollvereinsbeitritt bzw. sogar für ein geeintes Deutschland plädierten, nahm insbesondere die Mehrheit aller im Überseehandel aktiven Kaufleute sowie der politischen Gremien eine dem entgegengesetzte Haltung ein. So befürchtete beispielsweise der spätere Wasserbaudirektor Johannes Dalmann, dass die Erhebung eines Eingangszolls im Zuge der Zollvereinsmitgliedschaft durch mindestens 1.500 zusätzliche Zollbeamte umgesetzt werden müsste, was wiederum zu einer starken Schädigung des hamburgischen Handelsverkehrs führen würde.⁴²⁹

Während daher bis zur Mitte der 1850er-Jahre bei der Elbzollfrage keine weiteren Fortschritte mehr erzielt werden konnten, boten die Verhandlungen um die Aufhebung des Sundzolls aus Hamburger Sicht mehr Anlaß zur Hoffnung. Schließlich waren in den Gesprächen mit der dänischen Krone nicht nur die Hansestädte, sondern sämtliche führende Handelsnationen wie Frankreich, Russland, die USA und auch das Vereinigte Königreich involviert, die ihren politischen Einfluss geltend machen konnten.⁴³⁰ Dabei war es zunächst schwierig, das dänische Königshaus zu einer Kompromisslösung zu bewegen, da der Sundzoll, den jedes Schiff bei der Passage des Öresunds bezahlen musste, eine der Haupteinahmequellen des dänischen Staatshaushaltes war. Letztendlich konnte, insbesondere auf Druck des Vereinigten Königreiches, am 2. April 1857 ein Vertrag ratifiziert werden, der die dänische Regierung dazu brachte, ihre Politik zu überdenken, sodass sie zusicherte,

„weder einen Zoll, noch Tonnen-, Feuer-, Leuchtturm-, und Bakengeld, oder irgend eine andere Abgabe zu erheben von den Schiffsgefäßen oder deren Ladungen, welche aus der Nordsee in die Ostsee oder umgekehrt gehend, den Sund oder die Belte passiren, sei es, daß dieselben die Dänischen Gewässer nur durchschneiden, sei es, daß Wind und Wetter oder Handelsgeschäfte sie veranlassen, daselbst zu ankern oder in einen Hafen einzulaufen. Es soll hinfort

⁴²⁸ Ahrens, Gerhard / Hauschild-Thiessen, Renate: Die Reeder. Laeisz, Ballin. Hamburg 1989. S. 17.

⁴²⁹ Vgl. Dalmann 1868. S. 20. Vgl. auch: Lotz 1998. S. 17.

⁴³⁰ Zudem auch Preußen, Belgien, Österreich, Schweden-Norwegen, Hannover, Mecklenburg-Schwerin, Oldenburg und die Niederlande. Vgl. „Vertrag zwischen der freien und Hansestadt Hamburg und Sr. Majestät dem Könige von Dänemark wegen Ablösung des Sundzolles“ (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek, S 599 Nr. 32.2 rot).

kein Schiff, unter welchem Vorwande es immer sein möge, bei der Durchfahrt durch den Sund oder die Belte mehr angehalten oder irgend einer Belästigung unterworfen werden dürfen“⁴³¹.

Im Gegenzug erklärten sich die übrigen Vertragsstaaten bereit, für die Zollbefreiung eine Entschädigungsleistung von insgesamt 30.476.326 dänischen Rigsdalers R.M.⁴³² in 40 Halbjahresraten an das dänische Königshaus zu entrichten. Die Hauptlast dieser Zahlungen trugen dabei mit 10.126.855 Rd. bzw. 28,93 Prozent das Vereinigte Königreich, gefolgt von Russland mit 9.739.993 Rd. bzw. 27,83 Prozent sowie Preußen, das 4.440.027 Rd. bzw. 12,69 Prozent aller Zahlungen entrichten musste.⁴³³ Die Elbmetropole musste hingegen mit insgesamt 107.017 Rd. bzw. 0,31 Prozent nur für einen Bruchteil dieses Betrages aufkommen, sodass der Hamburger Senat auf die Inanspruchnahme der Ratenzahlung gänzlich verzichten konnte, indem er die Ausgleichssumme sofort nach Kopenhagen transferierte.⁴³⁴ Obwohl die Befreiung vom Sundzoll für die internationale Schifffahrt ein wichtiger Schritt zur Liberalisierung des Ostseehandels war, konnte die Hansestadt nur eingeschränkt davon profitieren. Einerseits war der Hamburger Hafen mit diesem Vertrag in der Lage, seine Position als wichtigster kontinentaler Warenumschlagsplatz für die nord- bzw. nordosteuropäischen Märkte durch den ungehinderten Zugang zum Ostseeraum weiter zu festigen. Andererseits bestand jedoch die Gefahr, dass durch den Wegfall des Sundzolls weniger Waren über die für Hamburg wichtige Landverbindung nach Lübeck transportiert werden würden, da im Gegensatz zum Sundverkehr auf jener Strecke weiterhin Transitzölle an den dänischen Staat zu entrichten waren.⁴³⁵ Diese Abgaben wurden auch nach dem militärischen Sieg gegen Dänemark im Jahre 1864 noch von den unter preußischer sowie österreichischer Kontrolle stehenden Herzogtümern Schleswig und

⁴³¹ Vgl. Verordnungen von 1857. Bd. 26. In: Sammlung der Verordnungen der freien Hanse-Stadt Hamburg seit 1814. Hamburg 1858. S. 58–94.

⁴³² Das Kursverhältnis des dänischen Rigsdalers R.M. (Rd.) zum Preußisch Taler Kurant betrug in etwa 1,33 zu 1, sodass die Vertragssumme letztendlich mit knapp 23 Millionen Preußisch Taler Kurant beziffert wurde. Vgl. Handelsstatistisches Bureau (Hg.): Tabellarische Übersichten des Hamburgischen Handels. Jahrgang 1857. Hamburg 1858. S. 128.

⁴³³ Vgl. „Vertrag zwischen der freien und Hansestadt Hamburg und Sr. Majestät dem Könige von Dänemark wegen Ablösung des Sundzolles“ (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek, S 599 Nr. 32.2 rot).

⁴³⁴ Vgl. Hamburgische Rath- und Bürgerschlüsse vom Jahre 1857. Hamburg 1858. S. 26.

⁴³⁵ Wie wichtig dieser Transithandel via Lübeck für Hamburg war, stellen die Importdaten Schwedens aus dem Jahre 1853 dar. Schweden importierte in diesem Jahr Waren im Wert von ca. 34.387.000 Bco. von denen ca. 30 Prozent, also Waren im Werte von ca. 10.075.000 Bco. via Hamburg und Lübeck transportiert wurden. Vgl. Börsenhalle vom 02.04.1856 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek).

Holstein erhoben, sodass sie den Hamburger Handelsverkehr potenziell weiterhin belasteten. Erst mit der Gründung des Norddeutschen Bundes im Jahre 1867 und der damit verbundenen Einführung des Zollvereinstarifs wurden diese Transitabgaben zum Vorteil Hamburgs endgültig abgeschafft.⁴³⁶ Die auf politischen Druck der großen Weltmächte zustande gekommene Ablösung des Sundzolls ist, trotz des vorläufigen Weiterbestehens der innerdeutschen Handelshemmnisse, dennoch ein Beleg für die zunehmende Akzeptanz die der Freihandelsbewegung auf internationaler Ebene zu Teil wurde.

Ein weiterer Durchbruch bei den internationalen Zollverhandlungen, der erst aufgrund der Intervention des Vereinigten Königreiches zustande kam, war die Aufhebung des Stader Zolls am 1. Juli 1861.⁴³⁷ Dem vorausgegangen waren Jahrzehnte schwieriger multilateraler Gespräche, bei denen die bereits seit dem Wiener Kongreß bestehende Frage erörtert wurde, wie die Zollfreiheit auf allen deutschen Wasserstraßen umgesetzt werden könne. Während die Aufhebung der Weserzölle im Jahre 1856 in Hamburg die Hoffnung aufkommen ließ, dass zukünftig auch der Handelsverkehr auf der Elbe von jeglicher Gebührenlast befreit werden würde, so machte sich mit dem weitestgehenden Scheitern der 4. Hamburger Elbschiffahrtskonferenz im Jahre 1858 schnell wieder Ernüchterung breit. So stimmte zwar das Königreich Dänemark im Gegenzug für die im Jahre 1858 erfolgte Aufhebung des gemeinsam von Hamburg und Lübeck erhobenen Esslinger Zolls, letztendlich doch für die Halbierung einiger Elbzolltarife, dennoch blieben die Forderungen Hamburgs nach einer Befreiung der Elbschiffahrt von jeglicher Zollbelastung weiterhin unberücksichtigt.⁴³⁸ Vor allem das Königreich Hannover nutzte in dieser Hinsicht die ökonomische Stärke des Hamburger Hafens aus, indem es einen Großteil der über den Seehandel in die Hansestadt verschifften Güter mit einer Abgabe versah, welche an der Zollstelle in Stade-Brunshausen erhoben wurde. Aus den bereits beschriebenen Gründen⁴³⁹, zeigte sich das Königreich Hannover gegenüber dem Vorschlag der Hamburger Regierung, den Zoll mit einer Einmalzahlung abzulösen, weitgehend uneinsichtig. Zwar wurden einerseits den Hamburger Reedern durch das hannoveranische Differentialzollsystem weitreichende Handelsprivilegien eingeräumt, die letztendlich dem heimischen Schiffsverkehr zu Gute kamen, andererseits gehörten etwa 83 Prozent der in der

⁴³⁶ Vgl. Baasch 1915. S. 45.

⁴³⁷ Vgl. Jahres des Vereins für Handelsfreiheit vom Mai 1862. In: Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek, S 599 Nr. 22 rot.

⁴³⁸ Vgl. Soetbeer 1860. S. 280.

⁴³⁹ Siehe Kapitel 6.3.

Hansestadt jährlich einlaufenden Schiffe ausländischen Eignern, die wiederum jene Konzessionen nicht nutzen konnten.⁴⁴⁰ Der Stader Zoll wurde somit zunehmend von den am Verhandlungsprozess beteiligten europäischen Staaten wie u. a. das Vereinigte Königreich, Frankreich, Russland, Österreich, Dänemark und Preußen als ein gegen sie gerichteter Affront gewertet. Zur Abwägung des künftigen Vorgehens gegen die Hannoveraner Handelspolitik richtete das britische Parlament (House of Commons) am 28. April 1858 eine Kommission ein, in der u. a. auch der Hamburger Kaufmann August Sanders⁴⁴¹ vorgeladen wurde, um die Praxis der Elbzollerhebung darzulegen. Sanders wies dabei auf die systematische Benachteiligung der britischen Reeder gegenüber den deutschen Schiffseignern hin, indem er belegen konnte, dass diese teilweise im Vergleich zu den deutschen Reedern den doppelten Zolltarif zu zahlen hatten. Insbesondere der britische Kohleexport nach Deutschland, der zwischen 1857 und 1860 eine durchschnittliches Jahresgewicht von 1.099.541 Tonnen⁴⁴² erreichte, wurde auf diese Weise gegenüber der auf deutschsprachigem Gebiet abgebauten Braun- und Steinkohle künstlich verteuert, sodass für die britischen Rohstoffhändler die Gefahr bestand, zukünftig vom deutschen Absatzmarkt verdrängt zu werden.⁴⁴³ Die Kommission legte daraufhin dem Parlament eine Resolution zur Abstimmung vor, in welcher die Auflösung des seit dem Jahre 1844 bestehenden britisch-hannoveranischen Zollvertrages mit der Begründung empfohlen wurde, dass die britische Wirtschaft durch die hohen Zolltarife des Königreiches Hannover unangemessen benachteiligt werde und daher erheblichen Schaden erleide.⁴⁴⁴ Das britische Parlament teilte die Ansicht der Kommission und kündigte das bilaterale Abkommen mit Hannover am 13. Januar 1859 endgültig auf. Zudem machte das Vereinigte Königreich deutlich, dass es zukünftig jegliche Zahlungen verweigern werde, die im Zusammenhang mit dem Stader Zoll

⁴⁴⁰ Im Jahre 1859 liefen insgesamt 4.554 Schiffe den Hamburger Hafen an, von denen wiederum 737 unter hamburgischer Flagge, 1.642 unter britischer Flagge sowie 2.175 unter der Flagge eines Drittlandes fuhren. Vgl. Handelsstatistisches Bureau (Hg.): Tabellarische Übersichten des Hamburgischen Handels. Jahrgang 1859. Hamburg 1860. S. 101.

⁴⁴¹ August Sanders (1809–1881) war ein in Hamburg ansässiger Kaufmann und Reeder jüdischen Glaubens sowie Vorstandsmitglied der Elbe-Humber-Steam Navigation-Company, die bereits ab dem Jahre 1846 mit mehreren eigenen Frachtschiffen eine regelmäßige Schifffahrtsverbindung zwischen der englischen Hafenstadt Hull und Hamburg betrieb. Des Weiteren war er zwischen den Jahren 1848 und 1855 der Vorsteher der Deutsch-Israelitischen Gemeinde sowie Mitglied der Hamburger Commerzdeputation und nach seinem dortigen Ausscheiden auch Abgeordneter der Hamburger Bürgerschaft. Vgl. Report from the Select Committee on the Stade Toll to the House of Commons vom 14.07.1858 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek, S 599 Nr. 30 rot).

⁴⁴² Vgl. Krawehl 1977. S. 277.

⁴⁴³ Vgl. Report from the Select Committee on the Stade Toll to the House of Commons vom 14.07.1858. In: Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek, S 599 Nr. 30 rot.

⁴⁴⁴ Vgl. Resolution's from the Select Committee on the Stade Toll to the House of Commons vom 19.07.1858. (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek, S 599 Nr. 30 rot).

standen.⁴⁴⁵ Mit dieser Erklärung hatte das Königreich Hannover keine andere Wahl mehr, als den Stader Zoll aufzuheben. Wäre es auf der Elbe zu einer Konfrontation zwischen britischen Schiffen und Hannoveraner Marineeinheiten gekommen, wäre die angestrebte Zollfreiheit auf der Unterelbe seitens Großbritanniens vermutlich mit Waffengewalt durchgesetzt worden.

Obwohl das Königreich Hannover nun in der Pflicht stand, mit allen am Verhandlungsprozess beteiligten Staaten einen kompromissfähigen Lösungsansatz zu finden, um mögliche Repressalien gezielt unterbinden zu können, wurde dennoch versucht, eine möglichst hohe Entschädigungszahlung herauszuhandeln. Demzufolge forderte der Hannoveraner Unterhändler eine Ausgleichssumme, die mit ca. 4.608.610 Thaler Courant ($\cong$ 9.194.159 Bco.)⁴⁴⁶, in etwa dem 25-fachen Ertrag des Stader Zolls aus dem Jahre 1860 entsprach.⁴⁴⁷ Obwohl der Hamburger Senat sehr daran interessiert war, die Zollfrage so schnell wie möglich zu klären, war diese Summe aufgrund ihrer Höhe nicht hinnehmbar, da sie in etwa den jährlichen Staatsausgaben der Hansestadt entsprach. Trotz der unterschiedlichen Vorstellungen der einzelnen Regierungen, gelang es dem Vereinigten Königreich nach zwei Jahren Verhandlungsdauer einen tragfähigen Konsens zu erzielen, indem die fällige Entschädigungssumme auf insgesamt 2.857.338,66 Thaler Courant ($\cong$ 5.700.390 Bco.) taxiert wurde, also in etwa dem 15,5-fachen Jahresertrag des Stader Zolls von 1860.⁴⁴⁸ Als Zahlungsmodalität wurde festgelegt, dass das Vereinigte Königreich sowie die Hansestadt Hamburg jeweils 1.033.333,33 Thaler Courant ($\cong$ 2.061.500 Bco.) der ausgehandelten Entschädigung an das Königreich Hannover zu zahlen hatten. Die restliche Summe von insgesamt 790.672 Thaler Courant ($\cong$ 1.577.390 Bco.) sollte von den am Verhandlungsprozess beteiligten Drittstaaten aufgebracht werden. Dies führte dazu, dass Länder wie Dänemark mit 209.543 Thaler Courant ($\cong$ 418.038 Bco.) oder auch Preußen mit 34.489 Thaler Courant ($\cong$ 68.805 Bco.) nur vergleichsweise marginale Geldbeträge zu zahlen hatten, obwohl sie ebenso wie Hamburg von der erreichten Zollfreiheit auf der Unterelbe

⁴⁴⁵ Vgl. Börsenhalle vom 15.01.1859 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek).

⁴⁴⁶ Der hier gewählte Wechselkurs zwischen dem Thaler Courant und der Bco. von 1 zu 1,995 basiert auf dem öffentlich gemachten Durchschnittskurs des Jahres 1861. Vgl. Handelsstatistisches Bureau (Hg.): Tabellarische Übersichten des Hamburgischen Handels. Jahrgang 1861. Hamburg 1862. S. 141.

⁴⁴⁷ Die jährlichen Einnahmen des Königreiches Hannover durch den Stader Zoll betrugen in etwa 27.500 britische Pfund, sprich ca. 184.340 Thaler Courant oder etwa 367.766 Bco. Vgl. Handelsstatistisches Bureau (Hg.): Tabellarische Übersichten des Hamburgischen Handels. Jahrgang 1861. Hamburg 1862. S. 141.

⁴⁴⁸ Vgl. Böhm 1981. S. 34–35. Vgl. Verordnungen von 1861 und 1862. Bd. 30. In: Sammlung der Verordnungen der freien Hanse-Stadt Hamburg seit 1814. Hamburg 1863. S. 92–93.

profitieren konnten.⁴⁴⁹ Letztendlich hatten jedoch das Vereinigte Königreich sowie insbesondere die Hamburger Wirtschaft ein beträchtliches Interesse daran, den Schifffahrtsweg von der Unterelbe bis zur Nordsee von jeglicher Abgabenlast zu befreien, um ihren Handelsverkehr intensivieren zu können. Darüber hinaus war gerade die angestrebte Zollfreiheit auf der Unterelbe für die Elbmetropole ein Akt der wirtschaftspolitischen Selbstbestimmung, um sich dem zunehmenden Einfluss des Deutschen Zollvereines zu entziehen. Denn als am 1. Januar 1854 das Königreich Hannover seinen Beitritt zu diesem unter preußischer Hegemonie stehenden Wirtschaftsbündnis erklärte, waren damit alle südlich der Hamburger Staatsgrenze gelegenen Gebiete Teil des Deutschen Zollvereines.⁴⁵⁰ Es wäre daher zumindest theoretisch möglich gewesen, die Hamburger Schifffahrt gezielt mit Sonderabgaben zu belasten, um die Durchsetzung von politischen oder wirtschaftlichen Forderungen zu erzwingen. Aus diesem Grund ist es ersichtlich, dass der Hamburger Senat stets bei den multilateralen Zollverhandlungen versuchte, das Vereinigte Königreich für sich einzunehmen.

Mit der Aufhebung des Stader Zolls konnte die Gefahr jedoch weitgehend eliminiert werden, da die am Vertragswerk beteiligten europäischen Staaten den neu erreichten Status quo garantierten. Zudem musste sich das Königreich Hannover vertraglich verpflichten, im Gegenzug zu den Entschädigungszahlungen zukünftig:

*„1) den bisher von den Ladungen der Schiffe , welche bei der Auffahrt in der Elbe die Mündung des Flusses, genannt Schwinge, passieren, erhobenen Zoll, welcher gewöhnlich mit dem Namen Stader oder Brunshäuser Zoll bezeichnet ist, vollständig und für immer aufzugeben; 2) an die Stelle des Zolles, dessen Abschaffung durch den vorhergehenden Paragraphen festgesetzt ist, keine neue, sei es das Schiffsgefäß oder die Ladungen betreffende Abgabe irgend welcher Art von den die Elbe auf- oder abwärts fahrenden Schiffen zu erheben.“*⁴⁵¹

Im Gegensatz zum Stader Zoll konnte der Hamburger Handelsplatz bei den Verhandlungen um die Abschaffung der verschiedensten Abgaben auf der Oberelbe nicht auf die Unterstützung des Vereinigten Königreiches bauen. Ohne internationalen

⁴⁴⁹ Vgl. Verordnungen von 1861 und 1862. Bd. 30. In: Sammlung der Verordnungen der freien Hanse-Stadt Hamburg seit 1814. Hamburg 1863. S. 92–93.

⁴⁵⁰ Vgl. Behnke 1976. S. 118–121.

⁴⁵¹ Vgl. Verordnungen von 1861 und 1862. Bd. 30. In: Sammlung der Verordnungen der freien Hanse-Stadt Hamburg seit 1814. Hamburg 1863. S. 91–93.

Druck waren die Elbanrainerstaaten während der 1840er- und 1850er-Jahre nicht in der Lage, entscheidende Fortschritte bei den Zolltarifsverhandlungen zu erzielen, da insbesondere Hannover und Mecklenburg jeglichen Konsens, aufgrund der aus ihrer Sicht unzureichenden Abfindungsangebote, verweigerten.⁴⁵² Um dennoch eine Lösung dieses Dilemmas herbeizuführen, erklärten sich alle beteiligten Staaten bereit, die Elbzollfrage im Rahmen der 5. Elbschiffahrtskonferenz erneut zu verhandeln. Bei diesen Beratungen, die zwischen November 1861 und April 1863 in Hamburg stattfanden, blieben zwar die Forderungen der Hansestadt nach einer völligen Aufhebung der Elbzölle weiterhin unberücksichtigt, dennoch konnten dort wichtige Reformen ratifiziert werden, die den Schiffsverkehr auf der Elbe künftig erleichterten. So wurde neben der Senkung einiger Zolltarife für bestimmte Warengruppen u.a. die Errichtung einer zentralen Zollstelle in Wittenberge beschlossen, die fortan sämtliche Abgaben auf der Oberelbe erheben sollte, um diese an die jeweiligen Länder weiterzuleiten.⁴⁵³ Damit wurde der Handelsverkehr auf der Elbe zumindest im bürokratischen Sinne stark vereinfacht, da die Binnenschiffe künftig nur noch einmal zolltechnisch behandelt werden mussten, um an ihren Bestimmungsort zu gelangen. Der aus Hamburger Sicht wohl bedeutsamste Erfolg dieser Konferenz lag jedoch darin, dass fortan der Schiffsverkehr auf der Elbe zwischen der Flussmündung und der Stadt Wittenberge keiner Zollerhebung mehr unterlag.⁴⁵⁴ Mit dieser Entscheidung trugen die Mitgliedstaaten des Zollvereins wesentlich dazu bei, dass sich der Hamburger Hafen bis zur Jahrhundertwende zu einem der größten Seehäfen der Welt entwickeln konnte. Die diesbezüglich gewährten Zollprivilegien sowie die scheinbare Unantastbarkeit der Elbmetropole gegenüber den Einflussphären großer Staaten wie Preußen, Dänemark oder auch Österreich resultierten daraus, dass Hamburg und Bremen eine Duopolstellung in der deutschen Seefahrt einnahmen. Diese beiden Hansestädte

⁴⁵² Vgl. Börsenhalle vom 09.04.1863 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek).

⁴⁵³ Hierbei verpflichteten sich Österreich, Preußen, Sachsen, Hannover, Dänemark, Mecklenburg-Vorpommern, das Herzogtum Anhalt-Dessau, das Fürstentum Anhalt-Bernburg sowie Hamburg und Lübeck im „Übereinkommen zwischen den Elbuferstaaten in Betreff einer neuen Regulierung der Elbzölle nebst dem Schluß-Protokolle der fünften Elbschiffahrts-Revisions-Commission vom 31. März und 4. April 1863“ dazu, dass auf der Elbe zukünftig nur noch stromaufwärts ab der Zollstation Wittenberge ein gemeinsamer Zoll erhoben werden solle (Art. 1). Um die Rückgänge der Zolleinnahmen bei einigen Vertragsstaaten auszugleichen, erklärten sich Preußen, Hamburg, Österreich und Sachsen dazu bereit, eine Entschädigungssumme von insgesamt 264.000 preußischen Talern an die Nehmerländer Hannover (59.250 Thl.), Dänemark (19.350 Thl.), Mecklenburg (41.400 Thl.) und die beiden Anhalter Fürstentümer (zusammen 12.000 Thl.) zu zahlen. Hamburgs Anteil an dieser Summe entsprach 30 Prozent bzw. 79.200 Talern. Vgl. Verordnungen von 1863. Bd. 31. In: Sammlung der Verordnungen der freien Hanse-Stadt Hamburg seit 1814. Hamburg 1864. S. 147–222.

⁴⁵⁴ Vgl. Schlussprotokoll der 5. Elbschiffahrts-Revisions-Commission vom 20.04.1863 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek, S 599 Nr. 26 rot, S. 125).

bildeten dabei die wichtigsten logistischen Schnittpunkte zwischen der deutschen Volkswirtschaft und dem Weltmarkt, ohne deren Funktionalität der während der Gründerzeit erreichte Konjunkturaufschwung nicht möglich gewesen wäre. Selbst Preußen, das im Grunde über keinen bedeutenden Überseehafen verfügte, war von den Hansestädten abhängig, da die eigene Volkswirtschaft zum einen zwingend auf die Versorgung mit Rohstoffen und technischem Gerät aus dem britischen Weltreich angewiesen war, um weiterhin expandieren zu können, und es zum anderen den Zugang zum Weltmarkt für die produzierten landwirtschaftlichen Produkte benötigte.⁴⁵⁵ Aus diesen Gründen war es nur folgerichtig, dass Preußen am 6. Februar 1863 allen hamburgischen Schiffen das Recht auf freie Küstenschiffahrt innerhalb des preußischen Staatsterritoriums einräumte.⁴⁵⁶

Für das preußische Königreich waren die gewährten Zollkonzessionen auch ein probates Mittel, um die seit der vorherigen Wirtschaftskrise bestehenden diplomatischen Spannungen mit Hamburg wieder zu entschärfen. Rückblickend war es ein strategischer Fehler der Berliner Regierung, dass sie im Jahre 1857 die Chance ungenutzt ließ, die Elbmetropole mit großzügigen finanziellen Hilfen näher an den Deutschen Zollverein und somit an Preußen zu binden.⁴⁵⁷ So blieben große Teile des Hamburger Stadtgebietes rund um den Hafen sowie der Innenstadt, selbst nach der eigentlichen Reichsgründung noch bis zum Jahre 1888 vollständig vom Deutschen Zollgebiet separiert. Danach erfuhr das Freihafengebiet zwar durch den Bau der Speicherstadt eine erhebliche räumliche Zentrierung, dennoch blieb es, trotz aller Widerstände, bis zu seiner Auflösung im Jahre 2013 weiterhin als zentraler Bestandteil des Hamburger Hafens bestehen.

Auch wenn durch die Verhandlungen im Rahmen der 5. Elbschiffahrtskonferenz vorerst nicht die vollständige Beseitigung der Elbzölle erzielt wurde, so waren diese Gespräche insgesamt für den Hamburger Handelsplatz erfolgreich verlaufen. Einerseits wurde der für die Hansestadt wichtige Schifffahrtsverkehr auf der Unterelbe im Jahre 1863 von jeglichen Zollabgaben befreit, sodass die Elbmetropole mehr denn je zum zentralen Umschlaghafen Nord- und Mitteleuropas avancierte. Andererseits gelang es dem Hamburger Senat, seine wichtigste strategische Position⁴⁵⁸ gegenüber den beiden deutschen Hegemonialmächten

⁴⁵⁵ Vgl. Böhm 1981. S. 55–56.

⁴⁵⁶ Vgl. Verordnungen von 1863. Bd. 31. In: Sammlung der Verordnungen der freien Hanse-Stadt Hamburg seit 1814. Hamburg 1864. S. 54.

⁴⁵⁷ Vgl. Kindleberger / Aliber 2011. S. 237.

⁴⁵⁸ Gemeint ist diesbezüglich der Erhalt des Freihafens, die Befreiung der Schifffahrtspassage von Wit-

Preußen und Österreich nachhaltig durchzusetzen, ohne dabei dem Deutschen Zollverein beitreten zu müssen.

7.4 Der Sardinische Krieg von 1859

Am 29. April des Jahres 1859 begann in Europa mit dem Sardinischen Krieg ein knapp drei Monate andauernder militärischer Konflikt zwischen Österreich auf der einen und dem Königreich Sardinien sowie Frankreich auf der anderen Seite, der auf den ersten Blick keine unmittelbaren Auswirkungen auf die Entwicklung des Hamburger Handels- und Finanzplatzes zu haben schien, da sich dessen Kampfhandlungen einzig auf den heutigen norditalienischen Raum erstreckten. Auf den zweiten Blick bestand jedoch für die Hansestadt durchaus die Gefahr, dass es aufgrund der von Österreich an den Deutschen Bund gerichteten Note vom 5. Februar 1859 dazu gedrängt werden konnte⁴⁵⁹, dem Bündnispartner Österreich militärischen Beistand zu leisten, was einerseits de facto einer Kriegserklärung an Frankreich gleichgekommen wäre und andererseits womöglich auch andere Großmächte wie England oder Russland in diese Konfrontation hineingezogen hätte.⁴⁶⁰ Obwohl zwar keine der genannten Großmächte ein Interesse daran hatte, diesen an sich regionalen Konflikt weiter eskalieren zu lassen, wollten die jeweiligen Staatsführungen bei den stattfindenden Friedensgesprächen keinesfalls den Eindruck von politischer Schwäche vermitteln. Es folgte bis zum Beginn der Kampfhandlungen eine Phase des diplomatischen Säbelrasselns, auf dessen Höhepunkt die preußische Regierung damit drohte, im Falle eines koordinierten französisch-russischen Angriffskrieges gegen Österreich, unmittelbar zugunsten Wiens militärisch zu intervenieren.⁴⁶¹ Dass dieser Einschüchterungsversuch durchaus ernst gemeint war, belegt die unmittelbar danach erfolgte Mobilmachung der preußischen Armee am 20. April 1859 sowie die der restlichen bundesdeutschen Streitkräfte drei Tage später. Nach den verheerenden napoleonischen Kriegen 44 Jahre zuvor stand Europa damit erneut vor einem drohenden

tenberge bis zur Nordsee von jeglichen Zollgebühren sowie die Bewahrung der eigenen politischen und wirtschaftlichen Souveränität gegenüber den Einflüssen von Drittstaaten.

⁴⁵⁹ In der Österreichischen Note vom 05.02.1859 forderte Wien alle Mitgliedstaaten des Deutschen Bundes dazu auf, im Falle eines feindlichen Angriffs der Donaumonarchie politischen wie auch militärischen Beistand zu leisten.

⁴⁶⁰ Vgl. Rogosch 1990. S. 44–46.

⁴⁶¹ Dülffer, Jost / Kröger, Martin u. a.: Vermiedene Kriege. Deeskalation von Konflikten der Großmächte zwischen Krimkrieg und Erstem Weltkrieg 1865–1914. München 1997. S. 36.

kontinentalen Flächenbrand, dessen mögliche Auswirkungen nicht nur in der Elbmetropole mit größter Sorge betrachtet wurden. Vor allem wurde dabei dem Szenario Rechnung getragen, dass ein möglicher Deutsch-Französischer Krieg unmittelbar eine Blockade der wichtigsten deutschen Seehäfen seitens der französischen Flotte zur Folge haben würde.

Unter diesem Gesichtspunkt ist es zu verstehen, dass das Hamburger Bürgertum, trotz der nach wie vor vorhandenen Dankbarkeit gegenüber der gewährten Finanzhilfen aus Wien während der Wirtschaftskrise von 1857, dem österreichischen Hilfsgesuch am Vorabend des Krieges mehrheitlich ablehnend gegenüberstand.⁴⁶² Selbst der österreichische Generalkonsul in Hamburg Ernst Merck schlug dem Senat vor, vorerst keine rechtsverbindlichen Aussagen gegenüber dem Anliegen Österreichs zu treffen sowie eine möglichst neutrale Haltung in diesem Konflikt einzunehmen. Zudem befürwortete er ein Bündnis mit England im Falle eines Krieges mit Frankreich, da er davon ausging, dass nur britische Kriegsschiffe in der Lage sein würden, die Elbe vor einer französischen Blockade hinreichend zu schützen. Um in dieser Angelegenheit des Weiteren ein größeres politisches Gewicht innerhalb des Deutschen Bundes zu erlangen, wurde mit den beiden Hansestädten Lübeck und Bremen ein koordiniertes Vorgehen verabredet, mit dem Ziel eine evtl. Kriegserklärung seitens des Deutschen Bundes an Frankreich zu vermeiden.⁴⁶³ Doch auch die preußische Regierung relativierte ihre zuvor pro-österreichische Haltung in diesem Konflikt, da es keineswegs in ihrem Interesse lag, zusammen mit der Donaumonarchie in einen militärischen Konflikt gegen Frankreich hineingezogen zu werden, denn auch ein schneller militärischer Erfolg seitens der deutschen Armee hätte den Führungsanspruch Österreichs im Deutschen Bund nur noch weiter gefestigt und dass wäre allein aufgrund der von Preußen gewollten kleindeutschen Lösung nicht hinnehmbar gewesen. So ist es nicht verwunderlich, dass der preußische Minister für auswärtige Angelegenheiten Graf von Schleinitz auch noch den von Österreich geforderten Bündnisfall ablehnte, als es bereits am 29. April 1859 zu ersten Kampfhandlungen zwischen österreichischen und sardischen Truppenkontingenten gekommen war.⁴⁶⁴ Wie bereits während des Krimkrieges war die preußische Regierung auch dieses Mal nicht bereit, die Außenpolitik des österreichischen Kaisers mitzutragen.⁴⁶⁵ Der seit dem Wiener

⁴⁶² Vgl. Rogosch 1990. S. 46.

⁴⁶³ Vgl. Rogosch 1990. S. 44–48.

⁴⁶⁴ Vgl. Dülffer / Kröger u. a. 1997. S. 39–41.

⁴⁶⁵ Vgl. Döring-Manteuffel 2010. S. 38.

Kongress im Jahre 1815 bestehende Führungsanspruch Österreichs innerhalb des Deutschen Bundes war dadurch de facto inexistent.

In der Hansestadt wurde die Nachricht über den Beginn des Krieges mit großer Besorgnis aufgenommen, da nun davon ausgegangen wurde, dass der deutsche Bündnisfall einträte. Der Hamburger Senat setzte sich dennoch weiterhin für die Neutralitätspolitik der Deutschen Bundesstaaten ein. Wichtigstes Ziel der diplomatischen Bemühungen seitens der Elbmetropole blieb weiterhin die Aufrechterhaltung der Handelsschifffahrt auf der Elbe. Im Geheimen und ohne offiziellen Auftrag aus Hamburg, kontaktierte der Hanseatische Gesandte in Paris Vincent Rumpff das französische Außenministerium, um mit diesem die Frage zu erörtern, ob der neutrale Handelsverkehr auch bei einer evtl. räumlichen Ausdehnung des Kriegsgeschehens weiterhin von Frankreich gewährleistet werden würde. Die insbesondere für die hanseatischen Kaufleute beruhigende Stellungnahme der französischen Seite wurde dem Senat in einer Note vom 5. Mai 1859 mitgeteilt, einen Tag vor dem offiziellen Kriegseintritt Frankreichs. Hierbei verpflichtete sich das Pariser Königshaus gegenüber Hamburg zur Einhaltung der Seerechtsdeklaration vom 16. April 1856⁴⁶⁶, wodurch zumindest der neutrale Handelsverkehr, sprich der Transport feindlicher Güter unter neutraler Flagge bzw. neutrale Güter unter feindlicher Flagge, zu Kriegszeiten vor jeglicher Form der Kaperei geschützt sein würde.⁴⁶⁷

Trotz des Erfolges der hamburgischen Diplomatie war die drohende Kriegsgefahr für den Deutschen Bund auch während der folgenden Monate keineswegs gebannt. So schien es bereits im Mai 1859 so, als ob eine weitere räumliche Ausweitung des Konfliktes unmittelbar bevor stehen würde, sodass sich der Senat letztendlich am 13. Mai 1859 dazu veranlasst sah, die Mobilmachung des Hamburger Bürgermilitärs zu befehlen.⁴⁶⁸ Hinzu kam, dass die österreichische Regierung wegen der zunehmenden militärischen wie auch wirtschaftlichen Belastungen in den beiden folgenden Monaten versuchte, die restlichen deutschen Bundesstaaten zum Kriegseintritt zu bewegen, indem es u. a. am 7. Juli 1859 in der Bundesversammlung einen Antrag auf eine generelle Mobilmachung der Bundestruppen stellte, der sich auch Hamburg nicht mehr

⁴⁶⁶ Die Seerechtsdeklaration vom 16. April 1856 legte fest, dass u. a. im Falle eines Krieges neutrale Güter unter feindlicher Flagge bzw. feindliche Güter unter neutraler Flagge, nicht mehr von den involvierten Kriegsparteien beschlagnahmt werden dürfen. Vgl. dazu: Kempe, Michael: Fluch der Weltmeere: Piraterie, Völkerrecht und internationale Beziehungen 1500–1900. Frankfurt a. M. 2010. S. 340–341.

⁴⁶⁷ Vgl. Rogosch 1990. S. 54–55.

⁴⁶⁸ Die am 13. Mai 1859 erfolgte Mobilmachung des Hamburger Bürgermilitärs wurde jedoch kurz darauf wieder zurückgenommen. Vgl. Börsenhalle vom 14.05.1859 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek).

ohne Weiteres entziehen konnte.⁴⁶⁹ Aufgrund weiterer schwerer militärischer Niederlagen des österreichischen Militärs gegen die französische, aber auch gegen die sardische Armee, war das Kaiserhaus in Wien jedoch bereits am 11. Juli 1859 letztendlich gezwungen, mit dem Vorfrieden von Villafranca ein Waffenstillstandsabkommen mit Frankreich zu schließen.⁴⁷⁰

Obwohl mit diesem Vertrag die Gefahr eines kontinentalen Flächenbrandes vorerst gebannt werden konnte, hatte dieser Konflikt, gerade in Bezug auf künftig zu erwartende militärische Auseinandersetzungen, erneut offenbart, welche Risiken mit der bedeutenden geopolitischen Stellung der Hansestadt einhergingen. Wie bereits bei der Schleswig-Holsteinischen Erhebung zehn Jahre zuvor⁴⁷¹, war auch bei diesem Konflikt das Gefahrenszenario imminent, dass die Elbe im Falle einer deutschen Kriegsbeteiligung umgehend von den jeweilig feindlichen Mächten wie u. a. Frankreich, England oder auch Dänemark mit einer Blockade belegt werden könnte, um den stetig wachsenden globalen Seehandelsverkehr des Deutschen Bundes zu schwächen. Den deutschen Elbanrainerstaaten war diese Gefahr durchaus bewusst. Seit dem Jahre 1848 gab es bereits einschlägige Verhandlungen innerhalb des Deutschen Bundes, bei denen die Optionen für den Aufbau von militärischen Befestigungsanlagen an der deutschen Küste eruiert wurden. Während Hamburg hierbei die Ansicht vertrat, dass ein militärischer Küstenschutz nur auf Bundesebene, also durch Truppen und Marine des Deutschen Bundes, gewährleistet werden könnte, beharrten gerade Österreich und die süddeutschen Staaten auf dem Standpunkt, dass der Bau von militärischen Befestigungsanlagen an der deutschen Küste Sache der jeweiligen Anrainerstaaten sei. Preußen war zwar bereit, einen Großteil der Baukosten für Bollwerke und Kriegsschiffe zu übernehmen, jedoch stieß die damit verbundene Forderung auf alleinigen Führungsanspruch der geplanten Flottille nicht nur in Hamburg auf breite Ablehnung.⁴⁷² Bis zur Gründung des Deutschen Reiches im Jahre 1871 konnte in dieser Frage kein mehrheitsfähiger Kompromiss gefunden werden, da die jeweiligen einzelstaatlichen Interessen die Schaffung eines gemeinschaftlichen Konsens verhinderten. Für die Elbmetropole bedeutete dies, dass der Senat, auch 45 Jahre nach der französischen Besatzungszeit, weiterhin über kein schlüssiges Verteidigungskonzept verfügte, welches den Hafen im Falle eines Krieges vor einer feindlichen Seeblockade effektiv schützen

⁴⁶⁹ Vgl. Rosenberg 1974. S. 140.

⁴⁷⁰ Vgl. Rogosch 1990. S. 52–53.

⁴⁷¹ Vgl. Kapitel 3.2.

⁴⁷² Vgl. Rogosch 1990. S. 59–63 sowie 90–91.

konnte. In Voraussicht auf die während der folgenden Jahre stattfindenden Deutschen Einigungskriege stellte diese militärstrategische Schwäche eine der Hauptgefahren für den hamburgischen Handels- und Finanzplatz dar.

8. Die ökonomische Entwicklung Hamburgs während der 1860er-Jahre

8.1 Der Hafenausbau

Auch wenn die Auswirkungen der Weltwirtschaftskrise von 1857 für einen Großteil der Hamburger Bevölkerung noch immer spürbar waren, wurden die ökonomischen Zukunftsaussichten der Stadt spätestens zu Beginn des neuen Jahrzehnts wieder wesentlich optimistischer eingeschätzt. So fasste die Commerzdeputation die wirtschaftspolitische Situation der Elbmetropole in einem am 1. Januar 1861 veröffentlichten Zeitungsartikel unter der Überschrift „Übersicht des Hamburger Handels im Jahre 1860“ wie folgt zusammen:

„Bei Beginn des nunmehr verflossenen Jahres 1860 waren die Aussichten im Ganzen einer Neubelebung des Geschäfts recht günstig. Die politischen Verhältnisse schienen sich consolidieren zu wollen, wenigstens waren die Befürchtungen eines neuen Krieges unter den Grossmächten Europas in den Hintergrund getreten und die damaligen Feindseligkeiten zwischen Spanien und Marocco, die anfänglich Aussicht auf neue Verwicklungen gaben, hatten in ihren Zwecken bereits solche Einschränkungen erfahren, dass man ihnen keine weitreichende Wichtigkeit mehr beimass. Dabei hatte auch der Handel in der letzten Hälfte des Jahres 1859 allmählig die schlimmen Folgen des italienischen Krieges verschmerzt; die Ernte der nothwendigsten Lebensmittel hatte überall ein ziemlich zufriedenstellendes Resultat ergeben. [...] Die Geldverhältnisse waren nach dem furchtbaren Schlage der 1857er Krisis wieder gesundet, der Disconto niedrig und Capital bei dem wiederhergestellten Vertrauen zu allen legitimen Operationen leicht zu haben.“⁴⁷³

Die Einschätzung der Commerzdeputation wird durch das in der Tabelle Nr. 12 dargestellte Zahlenmaterial entsprechend bestätigt.⁴⁷⁴ So konnten u. a. die Warenimporte der Hansestadt bereits im Jahre 1863 auf einen Wert gesteigert werden, der die bisherige Rekordsumme aus dem Jahre 1857 von 688.849.300 Bco. noch um etwa 50.000.000

⁴⁷³ Vgl. Börsenhalle vom 01.01.1861 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek).

⁴⁷⁴ Siehe Tabelle 12. S. 149.

Bco. übertraf. Beim Vergleich dieses Wertes mit den Einfuhren des Jahres 1858 von 502.206.800 Bco., lässt sich des Weiteren feststellen, dass sich die Importe nach Hamburg in nur sechs Jahren um knapp 50 Prozent erhöht hatten.⁴⁷⁵

Tabelle 14

Hamburger Importstatistik 1861–1864

Wert aller Warenimporte nach Hamburg von 1861 bis 1864 (in Bco.)

Jahr	1861	1862	1863	1864
Seewärts	255.169.230	275.477.440	341.716.770	355.369.440
Über Altona	60.941.340	56.355.490	56.521.600	51.041.400
Land & Fluß	296.571.430	309.009.030	340.427.140	366.605.930
Total	612.682.000	640.841.960	738.665.510	773.016.770

Quelle: Eigene tabellarische Zusammenstellung. Vgl. Handelsstatistisches Bureau (Hg.): Tabellarische Übersichten des Hamburgischen Handels. Jahrgang 1865. Hamburg 1866. S. 7.

Dieser neue Wirtschaftsboom in der Hansestadt war, trotz der eingeleiteten Reformen, vor allem der Belebung des globalen Handelsverkehrs zuzurechnen. In der Tat sprach zu Beginn der 1860er-Jahre vieles dafür, dass die Weltwirtschaft wieder an das konjunkturelle Wachstum der frühen und mittleren 1850er-Jahre anknüpfen würde. Einerseits konnten die militärischen Konflikte in Indien und Italien nach kurzer Zeit beigelegt werden, sodass die internationalen Handelsströme weitestgehend davon unbeeinflusst blieben. Andererseits hatten sich die Kapitalmärkte in Europa und Nordamerika wieder soweit stabilisiert, dass die ab 1860 getätigten Auslandsinvestitionen die von 1856 und 1857 bereits wieder übertrafen. So erhöhten sich beispielsweise die jährlichen Auslandsinvestitionen des Vereinigten Königreichs als größte Kreditgebernation der damaligen Zeit allein zwischen den Jahren 1855 und 1870 von etwa 9,7 auf insgesamt 20,1 Milliarden Goldmark p. a.⁴⁷⁶

In der Hansestadt wirkte sich dieser vermehrte Investitionsmittelzufluss vor allem auf die Realisierungsprozesse bei größeren Infrastrukturprojekten aus. Neben den

⁴⁷⁵ Siehe Tabelle 11. S. 140.

⁴⁷⁶ Vgl. H. Pohl 1989. S. 272.

bereits erwähnten Eisenbahnprojekten⁴⁷⁷ wurde nun seitens der Politik sowie der Commerzdeputation seit dem Ende der 1850er-Jahre besonderes Augenmerk auf den zügigen Ausbau des Hamburger Hafens gelegt. Diese Maßnahmen waren gerade deshalb als alternativlos anzusehen, da sich der technische Wandel bei der Güterlogistik sowie dem Schiffbau ab der Mitte des 19. Jahrhunderts extrem beschleunigt hatte. Obwohl die weltweit vorhandene Schiffstonnage, in Relation zur Segel- bzw. Dampfschiffahrt gesetzt, selbst im Jahre 1875 noch ein Verhältnis von etwa 1 zu 0,7 aufwies, herrschte dennoch auch in Hamburg weitgehende Gewissheit, dass sich die neue Antriebstechnik langfristig gegenüber der traditionellen Segelschiffahrt durchsetzen würde, da sie die größeren Warenkontingente weitaus schneller und, spätestens seit der Erfindung der Dampfturbine im Jahre 1894 auch kostengünstiger zu den jeweiligen Absatzmärkten transportieren konnte.⁴⁷⁸ Die folgende Tabelle über das quantitative Seeschiffsaufkommen zwischen den Jahren 1848 und 1876 in Hamburg soll diese Entwicklung anhand des vorliegenden statistischen Materials verdeutlichen.

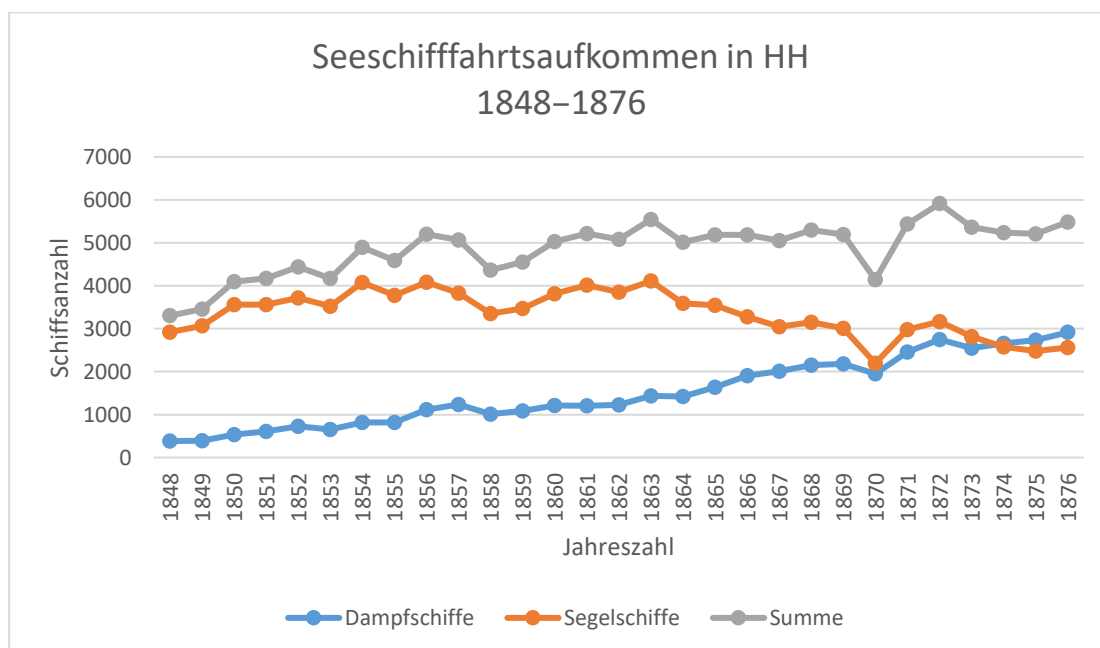


Abbildung 16: Eigene grafische Zusammenstellung. Vgl. Handelsstatistisches Bureau (Hg.): *Tabellarische Übersichten des Hamburgischen Handels. Jahrgänge 1854. Hamburg 1855. S. 140; 1865. Hamburg 1866. S. 116; 1872. Hamburg 1873. S. 68; 1877. Hamburg 1878. S. 1.*

Während noch im Jahre 1863 insgesamt 4.110 Segelschiffe den Hamburger Hafen anliefen, sank ihre Zahl bis zum Jahre 1876 auf insgesamt 2.565 herab. Da sich

⁴⁷⁷ Siehe Kapitel 7.3.

⁴⁷⁸ Vgl. H. Pohl 1989. S. 214.

im Gegensatz dazu das Aufkommen von Dampfschiffen in der Hansestadt innerhalb des hier dargestellten Betrachtungszeitraums von 383 auf insgesamt 2.916 fast verachtfachte, war es bereits während der 1860er-Jahre vorauszusehen, dass zukünftig mehr Schiffe mit der neuen Antriebstechnik die Elbmetropole anlaufen würden als traditionelle Segelschiffe. Obwohl sich die jährliche Gesamtzahl der innerhalb des Hamburger Hafens abgefertigten Schiffe damit gerade zwischen den Jahren 1856 und 1876 nicht gravierend veränderte⁴⁷⁹, konnte dennoch die durchschnittliche Ladekapazität pro Schiff allein zwischen den Jahren 1848 und 1873 von 123 auf ca. 358 Registertonnen fast verdreifacht werden.⁴⁸⁰ Einen ähnlichen Innovationsschub wie die Seeschifffahrt erfuhr ebenfalls der Schiffsverkehr auf der Oberelbe, auch wenn jener aufgrund des zunehmenden Wettbewerbs mit dem expandierenden Schienengüterverkehr weniger ausgeprägt war. So kamen zwar auch hier ab den 1850er-Jahren vermehrt Dampfschiffe zum Einsatz, dennoch blieb das Segelschiff, bedingt durch seinen niedrigen Tiefgang sowie die geringen Transportkosten beim Massengutverkehr, auch im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts das prägende Transportmittel auf dem Elbstrom. Die folgende Tabelle über das oberelbische Schiffsaufkommen in Hamburg gibt einen besseren Überblick über die Anzahl der verschiedenen Schiffstypen, die zwischen den Jahren 1851 und 1874 die Oberelbe befuhren.

⁴⁷⁹ Während im Jahre 1856 etwa 5.201 Schiffe den Hamburger Hafen anliefen, waren es 20 Jahre später etwa 5.481 Schiffe.

⁴⁸⁰ Im Schnitt kamen zwischen den Jahren 1846 bis 1850 p. a. etwa 3.763 Seeschiffe nach Hamburg, die bei einem summierten Raumgehalt von 461.770 Registertonnen über ein durchschnittliches Volumen pro Schiff von ca. 123 Registertonnen verfügten. 1873 liefen insgesamt 5.363 Seeschiffe in den Hamburger Hafen ein, die wiederum über einen Gesamtraumgehalt von 1.887.057 Registertonnen bzw. ein durchschnittliches Volumen von etwa 352 Registertonnen verfügten. Vgl. Statistisches Bureau der Steuer-Deputation (Hg.): Statistisches Handbuch für den Hamburgischen Staat. Bd. 2. Hamburg 1880. S. 88.

Tabelle 15

Das oberelbische Schiffsaufkommen in Hamburg 1851–1875

Zeitspanne	Transportfahrzeuge				Ges.-zahl	Tragfähig- keit (Ztr.)
	Segelschiffe	Dampfsch.	Schleppsch.	Holzflösse		
1851–1855	3.623	82	98	190	3.993	7.059.564
1856–1860	4.054	179	338	199	4.770	9.406.772
1861–1865	3.677	504	573	173	4.927	9.971.958
1866–1870	3.950	647	582	118	5.297	11.059.450
1871–1875	3.365	1.059	622	114	5.160	12.572.761

Quelle: Eigene tabellarische Zusammenstellung. Vgl. Statistisches Bureau der Steuer-Deputation (Hg.): Statistisches Handbuch für den Hamburgischen Staat. Bd. 2. Hamburg 1880. S. 98.

Die zur Mitte des 19. Jahrhunderts einsetzende Verdrängung der traditionellen Segelschiffahrt durch moderne Dampfschiffe hatte zur Folge, dass insbesondere die größeren Hafenstädte jener Zeit zwingend den Ablauf ihres Warenumschlages neu konzipieren mussten, um weiterhin eine führende Rolle im globalen Seeverkehr einnehmen zu können. Ein wesentlicher Kernpunkt bei der Umsetzung dieses Vorhabens bildete dabei die tiefgreifende logistische Vernetzung von Entlade- und Lagermöglichkeiten des Hamburger Hafens mit dem bundesdeutschen Verkehrsnetz zu Land und zu Wasser. Dass dieses Unterfangen jedoch erheblicher finanzieller Ressourcen bedurfte, zeigt allein die Tatsache, dass die Elbmetropole bis in die 1860er-Jahre hinein über keine modernen Kaianlagen mit Eisenbahnanschluss verfügte. Bis dahin wurde das Gros der Schiffe an eigens für deren Be- bzw. Entladung eingelassenen Pfahlwerken an beiden Seiten der Elbe festgemacht, um anschließend die Ware von dort mit kleineren Barken in die städtischen Lagerhäuser zu transportieren. Die aufwendige Schiffsabfertigung an diesen sogenannten Duckdalben war jedoch hinsichtlich der rasant ansteigenden Ladekapazitäten der Dampfschiffe weder kosten- noch zeiteffizient. So konnten aufgrund des erheblichen Tidenhubs der Elbe an den Pfahlbauten keine Dampfkräne zur Abfertigung der Schiffe eingesetzt werden, selbst wenn eine direkte Verbindung zum Kai bestand. Häufig waren die Schiffe in mehreren Reihen ohne direkten Kontakt zum Pier vertaut, was letztendlich eine weitreichende Standardisierung des Lade- bzw. Entladevorganges nahezu unmöglich machte. Doch gerade die Hamburger Kaufleute, die im Handelsgeschäft oftmals gleichzeitig als Einkäufer,

Finanziers, Reeder und Verkäufer der Ware agierten, hatten ein besonderes Interesse daran, die Liegezeiten und damit auch die Transportkosten ihrer Schiffe im Hamburger Hafen nachhaltig zu senken, um im Vergleich mit anderen Häfen konkurrenzfähig zu bleiben.⁴⁸¹ Die Hafenplaner der Elbmetropole standen damit vor der Herausforderung, feste Ladeplätze für die immer größer werdenden Schiffe zu bauen, die einerseits über moderne Entladevorrichtungen und Lagerhäuser verfügten und andererseits an das im Aufbau befindliche Eisenbahnnetz anschlossen.⁴⁸²

Bevor jedoch die nötige Infrastruktur an Land geschaffen werden konnte, musste zunächst definiert werden, ob der Hamburger Hafen wie bisher als offener Tidewasserhafen weiter bestehen oder ob er in Anlehnung an die englischen Häfen in London und Liverpool zu einem modernen Dockhafen umgebaut werden sollte. Während zumindest am Anfang des damit einhergehenden Planungsprozesses die Idee eines von Schleusen reguliertes Hafenbeckens in Hamburg viel Fürsprache fand, wurde dieses Konzept jedoch nach langwieriger Prüfung seitens des damaligen Wasserbaudirektors der Elbmetropole Johannes Dalmann wieder verworfen.⁴⁸³ Zwar wäre insbesondere der Entladevorgang der Schiffe in einem Dockhafen angesichts des regulierten Wasserstandes erheblich einfacher gewesen als in einem offenen Tidewasserhafen, jedoch sprach sich der Senat im Jahre 1860 aufgrund der zu erwartenden langen Bauzeit bzw. der damit einhergehenden Behinderung des Elbschiffverkehrs sowie der hohen Konstruktions- sowie späteren Wartungskosten für eine Modernisierung des bereits bestehenden Tidewasserhafens aus.⁴⁸⁴

Das Hauptaugenmerk bei der Umsetzung des sogenannten Hagen-Dalmannschen-Planes lag auf dem Bau von neuen Kaianlagen und Lagerstätten auf dem Großen Grasbrook sowie auf der Anbindung dieser modernen Schiffs Liegeplätze an das bestehende Eisenbahnnetz, um zukünftig den stark anwachsenden Direktumschlag von Handelsgütern effektiver abwickeln zu können.⁴⁸⁵ Bereits sechs Jahre später, am 11. August 1866, konnte im Zuge dieser Planung mit dem neu entstandenen Sandtorhafen eine der zu jener Zeit modernsten Anlagen dieser Art eröffnet werden.⁴⁸⁶ Der von der staatlichen Kaiverwaltung der Hansestadt kontrollierte Hafen verfügte über eine

⁴⁸¹ Vgl. Osterhammel 2011. S. 408.

⁴⁸² Vgl. Dalmann 1868. S. 6–7.

⁴⁸³ Johannes Dalmann (1823–1875) war ab 1864 alleiniger Wasserbaudirektor Hamburgs und maßgeblich an der Planung und Umsetzung des Hafenausbaus beteiligt.

⁴⁸⁴ Vgl. Dalmann 1868. S. 8. Vgl. auch: Kludas / Maass / Sabisch 1988. S. 22.

⁴⁸⁵ Vgl. Hinz 1998. S. 37–41.

⁴⁸⁶ Marten, Florian: Die HHLA und der Hafen im 20. Jahrhundert. In: Hamburg im 20. Jahrhundert: Kunst– Literatur–Kultur, Flandziu-Halbjahresblätter für Literatur der Moderne in Verbindung mit der Internationalen Wolfgang Koeppen Gesellschaft 2 (2014). S. 97.

hölzerne Ufereinfassung mit einer Länge von insgesamt 819,59 Metern an der 17 bewegliche Dampf- und acht Handkräne die Abfertigung der Dampfschiffe erleichtern sollten.⁴⁸⁷ Dahinter befanden sich fünf Lagerschuppen mit einer Gesamtlänge von 733,62 Metern, die wiederum direkt an die von der Berlin-Hamburger-Eisenbahngesellschaft verwalteten Hafenbahn angeschlossen waren.⁴⁸⁸ Trotz der Dimension dieses prestigeträchtigen Infrastrukturprojektes zeichnete sich bereits vor seiner Eröffnung ab, dass die eingeplante Abfertigungskapazität des Sandtorkais von etwa 650 bis 700 Dampfschiffen p.a. zukünftig nicht mehr den Anforderungen eines bedeutenden international agierenden Seehafens entsprechen würde.⁴⁸⁹ Die folgende Tabelle zeigt deutlich, dass bereits im Jahre 1869 die Auslastung des Sandtorhafens mit insgesamt 685 Schiffsabfertigungen nahezu am Kapazitätsmaximum des neu errichteten Kais lag.

Tabelle 16

Schiffsabfertigungen am Sandtor- und Kaiserkai 1869–1873

Jahr	Segelschiffe		Dampfschiffe	
	Anzahl	Registertons	Anzahl	Registertons
1869	3	418	682	341.320
1870	5	770	549	290.190
1871	7	1.075	613	341.442
1872	9	887	989	540.837
1873	6	838	1.273	706.962

Quelle: Eigene tabellarische Zusammenstellung. Vgl. Statistisches Bureau der Steuer-Deputation (Hg.): Statistisches Handbuch für den Hamburgischen Staat. Bd. 1. Hamburg 1874. S. 70.

Folgerichtig begannen daher bereits parallel zum Bau des Sandtorkais die Planungen für weitere großflächige Infrastrukturprojekte innerhalb des Hamburger Hafens. Der im Jahre 1872 eröffnete Kaiserkai verfügte dabei erstmals über eine gemauerte Umfassung mit einer Gesamtlänge von 738,78 Metern, an der insgesamt 23 Dampf, zwei Schwerlast- sowie 10 Handkräne die Abfertigung der Frachtschiffe

⁴⁸⁷ Vgl. Dalmann 1868. S. 9.

⁴⁸⁸ Ebd. S. 19.

⁴⁸⁹ Vgl. Verhandlungen zwischen Senat und Bürgerschaft im Jahre 1872. Hamburg 1873. S. 302. Vgl. auch: Kludas / Maass / Sabisch 1988. S. 26–29.

vornahmen.⁴⁹⁰ Neben dem im gleichen Jahr vollendeten Magdeburger Hafen mit einer Kailänge von 269,38 Metern wurden in den Folgejahren weitere Projekte umgesetzt wie u.a. der Kaispeicher A im Jahre 1875, als das bis dahin größte backsteinernde Lagerhaus der Hansestadt, sowie der Grasbrookhafen im Jahre 1876, mit dem die Hansestadt erstmals über eine überdachte Kaimauer von 500 Metern Länge verfügte.⁴⁹¹

Doch auch abseits des eigentlichen Hafengebietes versuchte die Hamburger Politik in Zusammenarbeit mit der Commerzdeputation mit der technischen Entwicklung jener Zeit Schritt zu halten. So wurde u.a. durch den Bürgerschaftsbeschluss vom 22. Juli 1864 die Errichtung einer elektrischen Telegrafie-Verbindung zwischen Hamburg und Lübeck beschlossen, um die Kommunikation zwischen den beiden Hansestädten zu verbessern.⁴⁹² Auf internationaler Ebene trat die Elbmetropole am 9. November 1865 zudem einem multilateralen Abkommen bei, das zukünftig die länderübergreifende Kommunikation mit dieser neuen Technik regeln bzw. sicherstellen sollte.⁴⁹³ Auf diese Weise war es möglich, Daten und Nachrichten über große Entfernungen auszutauschen, ohne dabei einen nennenswerten Zeitverlust zu erleiden.⁴⁹⁴ Ein am 2. Juli 1865 abgeschlossener Vertrag seitens der Hamburger Regierung mit der englischen Submarine-Telegraph-Company über den Bau einer direkten Telegrafie-Verbindung zwischen der Hansestadt und London konnte nicht umgesetzt werden, da es Unstimmigkeiten bezüglich der Finanzierung zwischen beiden Vertragspartnern gab.⁴⁹⁵

Des Weiteren wurde im Jahre 1872 der bereits seit der Mitte des 19. Jahrhunderts geforderte Wiederaufbau⁴⁹⁶ einer festen Elbquerung realisiert, um den

⁴⁹⁰ Vgl. Verhandlungen zwischen Senat und Bürgerschaft im Jahre 1872. Hamburg 1873. S. 303.

⁴⁹¹ Der Eröffnung des Grasbrookhafens folgte die Fertigstellung des Dalmannkais im Jahre 1876, des Petroleumhafens im Jahre 1880, des Hübenerkais im Jahre 1881 sowie dem Strandkai im Jahre 1884. Vgl. Kludas / Maass / Sabisch 1988. S. 29. Vgl. auch: Verhandlungen zwischen Senat und Bürgerschaft im Jahre 1872. Hamburg 1873. S. 305.

⁴⁹² Vgl. Verordnungen von 1865. Bd. 33. In: Sammlung der Verordnungen der freien Hanse-Stadt Hamburg seit 1814. Hamburg 1866. S. 115–123.

⁴⁹³ Vgl. Verordnungen von 1865. Bd. 33. In: Sammlung der Verordnungen der freien Hanse-Stadt Hamburg seit 1814. Hamburg 1866. S. 403.

⁴⁹⁴ McInnis, Marvin: The Emergence of a World Economy in the latter half of the Nineteenth Century. In: The emergence of a world economy 1500–1914. Hrsg. v. Hermann Kellenbenz. Stuttgart 1986. S. 367.

⁴⁹⁵ Der Vertrag wurde daraufhin von der Hamburger Regierung bereits im Jahre 1867 annulliert. Vgl. Verordnungen von 1867. Bd. 35. In: Sammlung der Verordnungen der freien Hanse-Stadt Hamburg seit 1814. Hamburg 1868. S. 508–520. (Bürgerschaftsprotokolle von 1867, S. 149, 38ste Sitzung der Bürgerschaft)

⁴⁹⁶ Bereits während der Hamburger Franzosenzeit wurde im Jahre 1814 eine hölzerne Brücke gebaut, die Harburg und Hamburg verband. Sie wurde bereits drei Jahre später wieder demontiert. Vgl. Kopitzsch / Tilgner (Hg.): Hamburg-Lexikon 2010. Art.>Elbbrücken> S. 198. Vgl. auch: Progress of the Trade of Hamburg for the years 1841–1890. In: Reports on subjects of General and Commercial Interest Germany No. 237 Miscellaneous Series. Hrsg. v. British Foreign Office. London 1892. S. 3.

Eisenbahnverkehr auf der Nord-Südachse zu stärken.⁴⁹⁷ Dieser Schritt wurde notwendig, da das damals zum Königreich Hannover gehörende Harburg bereits seit dem 1. Dezember 1847 über einen Eisenbahnanschluss verfügte, der diesen in Konkurrenz zu Hamburg stehenden Hafen mit den südlich der Elbe gelegenen Ländern des Deutschen Bundes verband. Neben der kompletten Fertigstellung der Hamburger Verbindungsbahn am 18. Juni 1866, die den Altonaer Schienenverkehr mit seinem Hamburger Pendant vernetzte, hatte die Schaffung einer festen Elbquerung für die Hansestadt oberste Priorität, um die Vor- und Nachläufe ihrer Güterströme weiter zu optimieren. Zwar gab es seit dem Jahre 1864 bei Lauenburg eine Flussfähre, die auch für den Transport von Eisenbahnwaggons ausgelegt war, dennoch reichte deren Kapazität nicht aus, um den steigenden Schienengüterverkehr über die Elbe zu bewältigen.⁴⁹⁸ Die Freigabe des Schienenverkehrs auf den neu errichteten Elbbrücken erwies sich, nur ein Jahr nach der deutschen Reichsgründung, als wegweisend für die weitere ökonomische Entwicklung Hamburgs hin zu einem der wichtigsten logistischen Drehkreuze des transkontinentalen Handelsverkehrs jener Zeit. Denn die weitreichende Anbindung der Elbmetropole an das stark expandierende europäische Schienennetz ermöglichte es den Hamburger Kaufleuten, die Distribution ihrer Waren schneller und, aufgrund der hohen Transportkapazität des Schienengütertransportes, auch kostengünstiger vorzunehmen, ohne weiterhin nur auf Fuhrwerke sowie Binnenschiffe angewiesen zu sein. Das seit der Hansezeit für den Fortbestand des Hamburger Hafens so wichtige europäische Einzugsgebiet, welches von Norwegen über Russland bis nach Österreich und Frankreich reichte, erfuhr somit durch den Bau der Elbquerung eine weitere Aufwertung seiner logistischen Infrastruktur, ohne die die spätere Entwicklung der Elbmetropole zu einem der global führenden Hafenstädte nicht möglich gewesen wäre.

Somit erkannten sowohl die Hamburger Regierung als auch die Commerzdeputation spätestens ab den 1860er-Jahren die Notwendigkeit, dass ihre wirtschaftliche Infrastruktur in zunehmendem Maße an die Gegebenheiten des technischen Fortschritts angepasst werden müsse, um auch in Zukunft gegenüber anderen großen Seehäfen konkurrenzfähig zu bleiben. Die damit einhergehende Industrialisierung der Schiffsabfertigung, in der u. a. erstmals eine Vielzahl von großen Dampfkräne genutzt wurden, um die stetig größer werdenden Schiffe zu entladen,

⁴⁹⁷ Vgl. Kludas / Maass / Sabisch 1988. S. 33–34.

⁴⁹⁸ Steinke, Lorenz: Die Bedeutung der Lübeck-Büchener Eisenbahn für die Wirtschaft der Region Hamburg-Lübeck in den Jahren 1851 bis 1937. Lübeck 2006. S. 309–317.

spiegelte dabei nur den Beginn dieser Entwicklung wider. Neben größeren Lagerhäusern, Eisenbahnanschlüssen oder steinernen Kaimauern wurden mit dem Eintritt des Dampfschiffzeitalters fortan auch große Werften benötigt, um diese Schiffe reparieren und gegebenenfalls auch bauen zu können. Der zunehmende Tiefgang der eisernen Dampfschiffe machte zudem auch in immer kürzeren Intervallen eine Vertiefung des Elbstroms von seiner Mündung bis nach Hamburg notwendig. Zwar hatten die Menschen bereits seit dem Mittelalter einen großen Einfluss auf dessen Verlauf genommen, dennoch offenbarten sich den Hamburger Wasserbaudirektoren mit den nun zur Verfügung stehenden technischen Geräten ganz neue Möglichkeiten, diesen Strom zu formen bzw. zu modifizieren.⁴⁹⁹ Die Industrielle Revolution veränderte ab den 1860er-Jahren das Gesicht der alten Handelsstadt, indem diese zu jener Zeit endgültig den Sprung von einem präindustriellen Warenumschlagsplatz zu einer Handelsstadt mit modernem Universalhafen vollziehen konnte.

8.2 Der Cobden-Chevalier-Vertrag

Große Hafenstädte wie Hamburg waren naturgemäß daran interessiert, etwaige Handelshemmnisse abzubauen, um den internationalen Warenaustausch zu vereinfachen. Aus diesem Grund war das Bürgertum der Stadt bereits seit der Gründung des Deutschen Bundes das Sprachrohr der nationalen Freihandelsbewegung gewesen. Zwar konnten bereits während der 1850er-Jahre einige Fortschritte auf diesem Gebiet erzielt werden, dennoch lag das große Ziel eines deutschen Wirtschaftsraumes ohne Transitzölle auch zu Beginn des nächsten Jahrzehnts in weiter Ferne. Um so überraschender muss es für die Hamburger Kaufmannschaft gewesen sein, als Frankreich und das Vereinigte Königreich am 23. Januar 1860 mit dem Cobden-Chevalier-Vertrag ein gegenseitiges Freihandelsabkommen ratifizierten, das maßgeblichen Einfluss auf die Wirtschaftspolitik des Deutschen Bundes nehmen sollte.⁵⁰⁰

Im Vordergrund dieses bilateralen Vertrages stand im Wesentlichen die Liberalisierung des bereits bestehenden Handelsverkehrs zwischen den beiden zu jener Zeit bedeutendsten Handelsnationen der westlichen Welt. Dieses Ziel sollte einerseits

⁴⁹⁹ So wurde das Fahrwasser der Unterelbe zwischen den Jahren 1818 und 2010 schrittweise von 3,5 Metern unter Seekartennull auf insgesamt 17 Meter unter Seekartennull vertieft. Vgl. Meier, Dirk: Die Unterelbe, vom Urstromtal bis zur Elbvertiefung. Heide 2014. S. 190–191.

⁵⁰⁰ Vgl. Dülffer 1997. S. 52.

durch eine erhebliche Reduzierung der Zollgebühren auf Warengruppen wie z.B. Agrarprodukte, Kohle, Eisenerze, Nahrungsmittel, Textilien, Werkzeuge und technische Geräte, andererseits durch die Aufhebung aller bestehenden Aus- und Einfuhrverbote bzw. sämtlicher Exportzölle erreicht werden.⁵⁰¹ Das Vereinigte Königreich versprach sich davon im Wesentlichen zwei strategische Vorteile von der angestrebten Zusammenarbeit mit dem bis dahin wohl mächtigsten Konterpart des britischen Weltreiches seit dem frühen 18. Jahrhundert. Zum einen setzte die Regierung in London darauf, dass aufgrund des Abkommens mit Frankreich auch die übrigen europäischen Staaten genötigt sein würden, ihre protektionistisch ausgelegte Wirtschaftspolitik durch die von England propagierte Freihandelsideologie zu ersetzen.⁵⁰² Die britische Volkswirtschaft, in der Anfang der 1860er-Jahre etwa 40 bis 45 Prozent aller weltweit produzierten Industrieerzeugnisse hergestellt wurden, erhoffte sich auf diese Weise den Zugang zu neuen Absatzmärkten für ihre Exportwaren. Zum anderen war mit der durch den Handelsvertrag beabsichtigten Verflechtung der europäischen Volkswirtschaften auch die politische Absicht verbunden, die essenziellen Absatz- und Beschaffungsmärkte der britischen Ökonomie sowohl wirtschaftlich als auch politisch zu vernetzen, um auf so größeren Einfluss auf sie ausüben zu können. Mit anderen Worten sollte der Cobden-Chevalier-Vertrag vor allem die europäischen Staaten dazu ermutigen, Kriege zukünftig auf Basis der wirtschaftspolitischen Zusammenarbeit in friedlicher Weise beizulegen, anstatt den erreichten Wohlstand durch zerstörerische Kampfhandlungen nachhaltig zu gefährden.⁵⁰³ Dass die Hoffnung auf eine Umsetzung dieser Vision durchaus berechtigt war, zeigt die Vielzahl der auf den Cobden-Chevalier-Vertrag beruhenden Handelsverträge, die im europäischen Raum in den Jahren 1861 bis 1866 ratifiziert wurden.⁵⁰⁴

Für Hamburg war diese Hochphase der zwischenstaatlichen Annäherungspolitik mehr als verheißungsvoll, da die jeweiligen handelspolitischen wie auch pazifistischen Folgewirkungen dieser Abkommen in allen wesentlichen Punkten den außen- sowie wirtschaftspolitischen Interessen der Elbmetropole entsprachen. Die Hansestadt hatte

⁵⁰¹ Vgl. Howe 1997. S. 92–94.

⁵⁰² Henderson, W. O.: Cobden-Vertrag und handelspolitischer Liberalismus. In: Die Auswirkungen von Zöllen und anderen Handelshemmnissen auf Wirtschaft und Gesellschaft vom Mittelalter bis zur Gegenwart – Referate der 11. Arbeitstagung der Gesellschaft für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte vom 9. Bis 13. April 1985 in Hohenheim. Hrsg. v Hans Pohl. Stuttgart 1987. S. 226–227.

⁵⁰³ Vgl. Metzler 1997. S. 139–144.

⁵⁰⁴ Wie u. a. die Handelsverträge zwischen Frankreich und Belgien (März 1861), Frankreich und dem Deutschen Zollverein (August 1862), Frankreich und Italien (Januar 1863), Frankreich und der Schweiz (Juni 1864), Österreich und dem Vereinigten Königreich (Dezember 1865) sowie Frankreich und Österreich (Dezember 1866). Vgl. Metzler 1997. S. 250. Vgl. auch: Henderson 1987. S. 234.

lange versucht, die Prinzipien des freien Warenhandels innerhalb des Deutschen Bundes durchzusetzen, jedoch waren diese Bemühungen aufgrund ihres mangelnden politischen Einflusses stets gescheitert. Mit dem deutlichen Bekenntnis zum Freihandel seitens der Regierungen in London und Paris waren nun vor allem die deutschen Hegemonialmächte Preußen und Österreich gezwungen, einen macht- wie auch wirtschaftspolitischen Strategiewechsel ihrer Außenpolitik vorzunehmen. Hierbei kam vor allem zum Tragen, dass es sich keiner dieser beiden Staaten auf Dauer leisten konnte, durch die Beibehaltung des bis dahin verfolgten ökonomischen Protektionismus, den Zugang zum französischen sowie vor allem zum britischen Wirtschaftsraum zu verlieren, denn durch die stark voranschreitende Vernetzung des globalen Handelsverkehrs war es für die beiden deutschen Hegemonialstaaten von essenzieller Bedeutung, neben den notwendigen militärischen Mitteln auch über entsprechende ökonomische Ressourcen zu verfügen, um weiterhin als europäische Großmächte wahrgenommen zu werden. Zwar traten bis zu diesem Zeitpunkt weder Preußen noch Österreich als bedeutende Verfechter der kostspieligen europäischen Expansionsbestrebungen in die Überseegebiete in Erscheinung, dennoch hatten gerade die militärischen Konflikte auf der Krim und in Italien gezeigt, dass es auch ohne weitreichende imperialistische Ziele erheblicher volkswirtschaftlicher Ressourcen bedurfte, um zumindest in Europa die eigenen machtpolitischen Interessen durchsetzen zu können.

Aus diesen Gründen war es nur eine Frage Zeit, bis andere Staaten dem Beispiel Englands und Frankreichs folgen würden, um ebenfalls von den Freihandelsprivilegien des Cobden-Chevalier-Vertrages zu profitieren. Auf diese Weise diente das Abkommen bis zur Mitte der 1860er-Jahre als Blaupause für andere europäische Handelsverträge wie z.B. zwischen Frankreich und Belgien vom 1. März 1861, Frankreich und Italien vom 17. Januar 1863 sowie Frankreich und der Schweiz vom 30. Juni 1864.⁵⁰⁵ Von diesen Vereinbarungen profitierte indirekt Großbritannien, da es im Sinne der des Cobden-Chevalier-Vertrages zu Grunde liegenden Meistbegünstigtenklausel stets die gleichen Handelsprivilegien wie Frankreich zugesprochen bekam.⁵⁰⁶ Aus Hamburger Sicht stellte sich in diesem Zusammenhang die Frage, wie die deutschen Hegemonialmächte Preußen und Österreich auf diese Entwicklung reagieren würden. Während die wirtschaftlich starken Länder des Deutschen Bundes, zu denen

⁵⁰⁵ Vgl. Metzler 1997. S.179. Vgl. auch: Verhandlungen zwischen Senat und Bürgerschaft im Jahre 1865. Hamburg 1866. S. 228.

⁵⁰⁶ Vgl. Howe 1997. S. 94.

insbesondere Preußen zählte, sich mehrheitlich für die Ratifizierung entsprechender Freihandelsabkommen einsetzten, um u. a. dadurch die Habsburger Monarchie sowohl ökonomisch wie auch politisch weiter zu isolieren, waren vor allem Staaten wie Österreich, Bayern oder auch Württemberg stets gegen eine entsprechende Vertragsratifizierung eingetreten, um stattdessen einen protektionistisch ausgelegten deutschen Binnenmarkt zu schaffen.⁵⁰⁷ Dem Wiener Kaiserhof war in diesem Zusammenhang bewusst, dass ein entsprechendes Handelsabkommen des Zollvereins mit Frankreich oder England unweigerlich dazu führen würde, dass alle zuvor erhaltenen Wirtschaftsprivilegien durch die deutschen Zollvereinsstaaten wertlos werden würden, da sich in diesem Falle sämtliche Partnerstaaten auf den gleichen Rechtsanspruch berufen konnten. Aus diesem Grund nahm der bereits seit der Gründung des Zollvereins bestehende Gegensatz zwischen Österreich und Preußen ab dem Jahre 1860 an Brisanz zu, sodass die von Hamburg verfolgte Absenkung von Handelshemmnissen innerhalb des Deutschen Bundes unter Wahrung des Status Quo nahezu unmöglich wurde. Auf diese Weise wurden dringend notwendige handelspolitische Neuerungen, wie z.B. die Schaffung eines einheitlichen Maß-, Gewichts- und Währungssystems, das für die Stärkung des deutschen Wirtschaftsraumes unerlässlich war, nicht umgesetzt, weil sie den jeweiligen machtpolitischen Interessen Preußen oder Österreichs widersprachen. Der Hamburger Senatssyndikus Carl Hermann Merck fasste diesen Zustand in einem am 10. Dezember 1855 an seinen lübeckischen Amtskollegen Peter Ludwig Elder geschriebenen Brief wie folgt zusammen:

*„Ueber handelspolitische Fragen herrschen im Allgemeinen in Deutschland so wenig richtige Ansichten, sie werden so oft, namentlich von den größeren Regierungen des Bundes, die entweder europäische Großmächte sind oder sein wollen, mit politischen Motiven vermischt, daß die Hansestädte einen schlechten Tausch machen würden, wenn sie ihre practischen Erfahrungen den Theorien der Bureaukraten opfern sollten.“*⁵⁰⁸

⁵⁰⁷ Jansen, Christian: Gründerzeit und Nationsbildung 1849–1871. Paderborn 2011. S. 63. Vgl. auch: H. Pohl 1989. S. 45.

⁵⁰⁸ Müller 1998. Entnommen aus einem dort abgedruckten Briefwechsel vom 10.12.1855 von Carl Hermann Merck an Peter Ludwig Elder. S. 416–417.

Da diesbezüglich in der Frankfurter Bundesversammlung bis zum Anfang des Jahres 1862 kein Konsens gefunden werden konnte, entschied sich Preußen am 29. März dafür, eigenmächtig einen entsprechenden Handelsvertrag mit Frankreich abzuschließen, der sich weitestgehend am Cobden-Chevalier-Vertrag orientierte. Die Mitgliedstaaten des Deutschen Bundes waren nun gezwungen, sich entweder den Vorgaben Preußens anzuschließen und sich somit gegen die großdeutsche Lösung Österreichs zu stellen, oder aber den Fortbestand des für sie lukrativen Zollvereins zu gefährden. Obwohl die Regierung in Wien in Folge vehement für die Bildung einer mitteleuropäischen Zollunion warb, bekannten sich bis zum Jahre 1864 sämtliche deutsche Klein- und Mittelstaaten zum Vertragsentwurf Preußens und somit zum für sie lukrativen Weiterbestehen des Zollvereins unter Ausschluss Österreichs.⁵⁰⁹ Die Umsetzung des von der österreichischen Politik geforderten Modell eines großdeutschen Wirtschaftsraumes war somit de facto gescheitert.⁵¹⁰ Zwar forderten die österreichischen Gesandten in der Bundesversammlung noch ein Jahr später die Ablehnung eines Handelsvertrages zwischen dem Zollverein und Frankreich zugunsten der Gründung einer großdeutschen Lösung, doch fand dieser Antrag keine Mehrheit, da Preußen damit drohte, aus dem Zollverein auszutreten. Mit der anschließenden Annahme des deutsch-französischen Handelsvertrages⁵¹¹ und der damit einhergehenden Zuwendung zur Freihandelspolitik war die Deutsche Frage bereits ökonomisch sowie politisch zugunsten Preußens entschieden und konnte von Österreich nur noch militärisch beeinflusst werden.⁵¹² Die Regierung in Wien musste derweil ihre Niederlage einräumen und ihrerseits multilaterale Handelsverträge schließen, so u. a. im April 1865 mit dem Zollverein und im Dezember 1866 mit Frankreich, wodurch die letzten Differentialzölle zwischen dem Deutschen Bund und den beiden europäischen Großmächten Frankreich und Großbritannien wegfielen.⁵¹³

Aus Hamburger Sicht konnte vor allem die Commerzdeputation mit dem Ausgang dieser Verhandlungen sehr zufrieden sein, da der Zollverein in der Folgezeit schrittweise seine Außenhandelsbeschränkungen reduzierte, indem er allein bis zum

⁵⁰⁹ Trotz der Unterstützung der preußischen Politik seitens der Mehrheit der Zollvereinsstaaten zogen sich die Verhandlungen aufgrund strategischer Einwände Bayerns und Württembergs bis zum 12. Oktober 1864 hin. Erst dann sicherten diese beiden Staaten die Ratifizierung des Handelsvertrages zwischen dem Zollverein und Frankreich zu. Vgl. Henderson 1987. S. 244.

⁵¹⁰ Vgl. Doering-Manteuffel 2010. S. 39.

⁵¹¹ Mit dem Vereinigten Königreich wurde im gleichen Jahr ein vergleichbares Handelsabkommen geschlossen. Vgl. Howe 1997. S. 94.

⁵¹² Vgl. Nipperdey 1983. S. 713–714.

⁵¹³ Vgl. Henderson 1987. S. 245. Vgl. auch: Metzler 1997. S. 250.

Jahre 1870 insgesamt 21 Handelsverträge mit anderen Staaten abschloss.⁵¹⁴ Für die Elbmetropole lag der ökonomische Nutzen dieser Vielzahl von Handelsverträgen auf der Hand. Da nämlich einerseits bereits ein Handelsabkommen zwischen der Hansestadt und dem Vereinigten Königreich bestand und andererseits am 10. Mai 1865 ein vergleichbarer Vertrag mit Frankreich abgeschlossen wurde, konnten die heimischen Kaufleute, u. a. aufgrund der bestehenden Meistvergünstigtenklauseln, für die Zukunft auf steigende Handelserträge hoffen.⁵¹⁵ Dabei war für diesen Personenkreis ohne Zweifel der Handelsvertrag vom 30. Mai 1865 zwischen dem Vereinigten Königreich und dem Zollverein von noch größerer Bedeutung als die en Abkommen mit Ländern wie Frankreich oder auch Italien. Preußen konnte erreichen, dass der Warenverkehr zwischen dem Zollverein und dem gesamten britischen Weltreich künftig frei von jeglicher Abgabenlast sein sollte. Da der überwiegende Teil des Handelsaufkommens zwischen diesen beiden Wirtschaftsräumen über den Hamburger Hafen abgewickelt wurde, sollte sich die Hansestadt damit in der Folgezeit als größter Profiteur dieses Handelsvertrages erweisen.⁵¹⁶

Obwohl sich in diesem Kontext nicht zweifelsfrei belegen lässt, in welchem Maße der Cobden-Chevallier-Vertrag die Weltwirtschaft stimulierte, so ist doch allein die mit ihm einhergegangene Erstarkung der zwischenstaatlichen Diplomatie als maßgeblicher Erfolg zu werten. Zwar wurde der Zeitraum zwischen 1864 und 1871 aus deutscher Sicht von insgesamt drei Kriegen geprägt, die allesamt durchaus eine Gefahr für den Fortbestand der deutschen Staaten darstellten, dennoch ist, anders als beispielsweise beim Krimkrieg, letztendlich kein lang andauernder militärischer Konflikt aus ihnen erwachsen. Einer der Hauptgründe war, dass sich weder beim Deutsch-Dänischen noch beim Deutsch-Französischen Krieg das Vereinigte Königreich dazu hinreißen ließ, militärisch zu intervenieren. Aus ökonomischer Perspektive war diese Sichtweise durchaus verständlich, da der Welthandel während der 1860er-Jahre wieder ein durchschnittliches Wachstum von ca. 4,73 Prozent aufweisen konnte. Zwar lag diese Zahl um knapp die Hälfte unter dem Vergleichswert von 8 Prozent p. a. aus

⁵¹⁴ Vgl. Henning 1995. S. 171.

⁵¹⁵ Der Handels- und Schiffahrtsvertrag zwischen den drei deutschen Hansestädten Bremen, Lübeck und Hamburg auf der einen Seite sowie Frankreich auf der anderen Seite wurde am 04.03.1865 ratifiziert und trat am 01.07.1865 in Kraft. Für den Hamburger Seeverkehr war vor allem der 1. Artikel dieses Abkommens von großer Bedeutung, der u. a. folgendes gewährleistete: „Es soll vollständige Freiheit des Handels und der Schifffahrt zwischen den Einwohnern Frankreichs und der drei Städte Lübeck, Bremen und Hamburg stattfinden“ Da diese Richtlinie zudem auch die gewerbliche Niederlassungsfreiheit einschloss, waren die Hamburger Kaufleute nun u. a. berechtigt, in Frankreich Grundstücke und Gebäude zu erwerben, um darauf Handelsniederlassungen zu betreiben. Vgl. Verhandlungen zwischen Senat und Bürgerschaft im Jahre 1865. Hamburg 1866. S. 192–197 u. 228.

⁵¹⁶ Vgl. Metzler 1997. S. 243.

den 1850er-Jahren, dennoch hatte die US-amerikanische Finanzkrise von 1857 allen Staaten deutlich vor Augen geführt, dass nicht nur kriegerische Konflikte potenzielle ökonomische wie politische Systemkrisen auslösen können, sondern dass dies auch durch das Platzen von Spekulationsblasen geschehen könne.⁵¹⁷ Der durch die Industrielle Revolution entstandene Wirtschaftsaufschwung in der westlichen Welt hatte demnach während der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts eine friedensfördernde Wirkung auf das Staatengefüge in Europa. Der gesellschaftliche Wert des Cobden-Chevallier-Vertrages ging somit über dessen handelspolitische Zielsetzung hinaus.

8.3 Der US-amerikanische Bürgerkrieg von 1861 - 1865

Auch wenn die Auswirkungen der Weltwirtschaftskrise von 1857 für viele Hamburger noch immer spürbar waren, so wurden die ökonomischen Zukunftsaussichten der Stadt spätestens zu Beginn des neuen Jahrzehnts wieder wesentlich optimistischer eingeschätzt. Die Commerzdeputation fasste die wirtschaftspolitische Situation der Elbmetropole in einem am 1. Januar 1861 veröffentlichten Zeitungsartikel mit dem Titel „Übersicht des Hamburger Handels im Jahre 1860“ wie folgt zusammen:

„Bei Beginn des nunmehr verflossenen Jahres 1860 waren die Aussichten im Ganzen einer Neubelebung des Geschäfts recht günstig. Die politischen Verhältnisse schienen sich consolidieren zu wollen, wenigstens waren die Befürchtungen eines neuen Krieges unter den Grossmächten Europas in den Hintergrund getreten und die damaligen Feindseligkeiten zwischen Spanien und Marocco, die anfänglich Aussicht auf neue Verwicklungen gaben, hatten in ihren Zwecken bereits solche Einschränkungen erfahren, dass man ihnen keine weitreichende Wichtigkeit mehr beimass. Dabei hatte auch der Handel in der letzten Hälfte des Jahres 1859 allmählig die schlimmen Folgen des italienischen Krieges verschmerzt; die Ernte der nothwendigsten Lebensmittel hatte überall ein ziemlich zufriedenstellendes Resultat ergeben. [...] Die Geldverhältnisse waren nach dem furchtbaren Schlage der 1857er Krisis wieder gesundet, der

⁵¹⁷ Vgl. H. Pohl 1989, S. 186.

Disconto niedrig und Capital bei dem wiederhergestellten Vertrauen zu allen legitimen Operationen leicht zu haben.“⁵¹⁸

Die Einschätzung der Commerzdeputation wird durch das in der Tabelle Nr. 12 dargestellte Zahlenmaterial bestätigt. So konnten u. a. die Warenimporte der Hansestadt bereits im Jahre 1863 auf einen Wert gesteigert werden, der die bisherige Höchstsumme aus dem Jahre 1857 von 688.849.300 Bco. noch um etwa 50.000.000 Bco. übertraf.⁵¹⁹ Beim Vergleich dieses Wertes mit den Einfuhren des Jahres 1858 von 502.206.800 Bco. lässt sich des Weiteren feststellen, dass sich die Importe nach Hamburg in nur sechs Jahren um knapp 50 Prozent erhöht hatten.

Tabelle 17

Hamburger Importstatistik 1861–1864

Wert aller Warenimporte nach Hamburg von 1861 bis 1864 (in Bco.)

Jahr	1861	1862	1863	1864
Seewärts	255.169.230	275.477.440	341.716.770	355.369.440
Über Altona	60.941.340	56.355.490	56.521.600	51.041.400
Land & Fluß	296.571.430	309.009.030	340.427.140	366.605.930
Total	612.682.000	640.841.960	738.665.510	773.016.770

Quelle: Eigene tabellarische Zusammenstellung. Vgl. Handelsstatistisches Bureau (Hg.): Tabellarische Übersichten des Hamburgischen Handels. Jahrgang 1865. Hamburg 1866. S. 7.

Dieser neue Wirtschaftsboom in der Hansestadt war jedoch, trotz der eingeleiteten Reformen, vor allem der Belebung des globalen Handelsverkehrs zuzurechnen. In der Tat sprach zu Beginn der 1860er-Jahre vieles dafür, dass die Weltwirtschaft an das konjunkturelle Wachstum der frühen und mittleren 1850er-Jahre anknüpfen würde. Einerseits konnten die militärischen Konflikte in Indien und Italien nach kurzer Zeit beigelegt werden, sodass die internationalen Handelsströme davon weitestgehend unbeeinflusst blieben. Andererseits hatten sich die Kapitalmärkte in

⁵¹⁸ Vgl. Börsenhalle vom 01.01.1861 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek).

⁵¹⁹ Siehe Tabelle 11. S. 140. Siehe auch: Kapitel 7.2.

Europa und Nordamerika wieder soweit stabilisiert, dass die ab dem Jahre 1860 getätigten Auslandsinvestitionen diejenigen von 1856 und 1857 wieder übertrafen. So erhöhten sich beispielsweise die jährlichen Auslandsinvestitionen des Vereinigten Königreichs als größter Kreditgebernation der damaligen Zeit allein zwischen den Jahren 1855 und 1870 von 9,7 auf insgesamt 20,1 Milliarden Goldmark p. a.⁵²⁰

Einen zusätzlichen Wachstumsimpuls erhielt der globale Handelsverkehr ferner von dem am 23. Januar 1860 ratifizierten Freihandelsabkommen zwischen Frankreich und dem Vereinigten Königreich, dem sich während der folgenden Jahre die meisten anderen europäischen Großmächte anschlossen.⁵²¹ Als Zielsetzung des sogenannten Cobden-Chevalier-Vertrages sollten jedoch nicht nur bestehende Handelshemmnisse abgebaut werden, vielmehr wurde mit ihm auch die Hoffnung verbunden, dass drohende militärische Auseinandersetzungen zwischen den Partnerstaaten künftig auf Basis der diplomatischen Zusammenarbeit friedlich beigelegt werden könnten. All diese Entwicklungen führten letztendlich dazu, dass der Welthandel während der 1860er-Jahre im Durchschnitt um 4,73 Prozent p. a. wachsen konnte. Zwar lag diese Zahl um knapp die Hälfte unter dem Vergleichswert von 8 Prozent p. a. aus den 1850er-Jahren, dennoch hatte die US-amerikanische Finanzkrise aus dem Jahre 1857 allen Volkswirtschaften deutlich vor Augen geführt, dass letztendlich nicht nur kriegsrische Konflikte ökonomische wie politische Systemkrisen auslösen können. Vielmehr musste damit gerechnet werden, dass zukünftig vor allem jene ökonomischen Verwerfungen den gleichen Effekt haben könnten, welche durch Spekulationsblasen bzw. unkontrolliertes Wirtschaftswachstum hervorgerufen werden.⁵²²

Dass im Jahre 1861 gerade der zwischen den Süd- und den Nordstaaten ausgebrochene Bürgerkrieg in den USA drohte, die globale Wirtschaft in eine weitere schwere Krise zu stürzen, wäre noch zehn Jahre zuvor weitestgehend undenkbar gewesen. Die US-amerikanische Wirtschaft hatte sich insbesondere während der 1850er-Jahre neben den asiatischen Märkten zum wichtigsten Handels- und Finanzpartner Europas entwickelt. Der damit einhergehende Anstieg des transatlantischen Waren- und Kapitalverkehrs war dabei vor allem für die großen Überseehäfen des Kontinents ein wichtiger Eckpfeiler ihrer Geschäftsbasis geworden. Auf Hamburg bezogen, bestand eine direkte Abhängigkeit im Bereich der Passagierschiffahrt sowie bei der Einfuhr von verschiedenen Agrarprodukten wie

⁵²⁰ Vgl. H. Pohl 1989, S. 272.

⁵²¹ Vgl. Dülffer 1997, S. 52.

⁵²² Vgl. H. Pohl 1989, S. 186.

Tabak und vor allem Baumwolle.⁵²³ Obwohl die Hamburger Kaufleute anfänglich befürchteten, dass eine Eskalation des US-amerikanischen Konfliktes zu einem Einbruch der Auswanderer- bzw. Passagierschiffahrt führen würde, stellte sich diese Sorge schnell als unbegründet heraus. Zwar emigrierten im Jahre 1861, bedingt durch den am 12. April erfolgten Kriegsbeginn, mit insgesamt 9.370 Personenzunächst knapp 3.000 Menschen weniger über die Elbmetropole in die USA als im Vorjahreszeitraum, dennoch war dieser Effekt nur von kurzer Dauer. Bereits im Folgejahr konnten die US-Emigrationszahlen der Hansestadt mit 14.287 Personen, trotz der stark zunehmenden kriegsbedingten Opferzahlen ein höheres Niveau aufweisen als vor Ausbruch des Krieges. Dass bis zur Kapitulation der Südstaaten im Jahre 1865 noch einmal 64.733 Menschen das Risiko auf sich nahmen, über die Elbmetropole in das Bürgerkriegsland einzureisen, lässt sich aus heutiger Sicht nur schwer nachvollziehen.⁵²⁴ Ein wichtiger Grund für dieses Verhalten ist jedoch darin zu sehen, dass die Auswirkungen des nach heutigen Gesichtspunkten wohl ersten modernen Krieges der Menschheitsgeschichte für die meisten Emigranten nicht vorstellbar waren. Der letzte große militärische Konflikt, in den die deutschen Staaten involviert waren, lag zu jener Zeit 46 Jahre zurück. Im Gegensatz zum Napoleonischen Krieg, bei denen sich die Soldaten während der meist kurzen Kampfhandlungen geordnet und mit einfacher Bewaffnung auf die gegnerischen Linien zubewegten, war der Sezessionskrieg geprägt von längerfristigen, stationären Abnutzungsschlachten, bei denen vermehrt industriell gefertigte Waffengattungen, wie u.a. das Maschinengewehr zur Anwendung kamen.⁵²⁵ Dass dennoch nur etwa ein Sechstel der insgesamt ca. 200.000 deutschstämmigen Unionssoldaten zwangsweise rekrutiert wurden, macht deutlich, dass die überwiegende Mehrheit dieser Emigranten sich entweder aus politischer Überzeugung oder aus finanzieller Not heraus freiwillig an diesem militärischen Konflikt beteiligten.⁵²⁶

⁵²³ Vgl. Handelsstatistisches Bureau (Hg.): Tabellarische Übersichten des Hamburgischen Handels. Jahrgang 1860. Hamburg 1861. S. 21.

⁵²⁴ Die jährlichen Auswanderungszahlen (direkter Seeweg) via Hamburg in die USA lassen sich im Zeitraum von 1860–1865 wie folgt beziffern: 1860 = 12.199 Emigranten; 1861 = 9.370 Emigranten; 1862 = 14.287 Emigranten; 1863 = 15.692 Emigranten; 1864 = 17.050 Emigranten; 1865 = 31.991 Emigranten. Vgl. Handelsstatistisches Bureau (Hg.): Tabellarische Übersichten des Hamburgischen Handels. Jahrgang 1865. Hamburg 1866. S. 140.

⁵²⁵ Ransom, Robert: Conflict and Compromise – The Political Economy of Slavery, Emancipation, and the American Civil War. Cambridge 1989. S. 189–190. Vgl. auch: Helbich / Kamphoefner 2002. S. 69.

⁵²⁶ Alle männlichen Einwanderer in die Unionsstaaten, die die dortige Staatsbürgerschaft erhalten wollten, waren durch den Enrollment Act vom März 1863 an verpflichtet, ihren Wehrdienst abzuhalten. In den Konföderierten Staaten gab es dieses Gesetz bereits seit April 1862. Vgl. Helbich / Kamphoefner, Walter 2002. S. 52, 71–78.

Auch wenn die Wachstumsraten der Hamburger Auswandererbeförderung in die USA bedingt durch den dortigen Sezessionskrieg niedriger ausfielen als während der 1850er-Jahre, so war dieses lukrative Geschäftsfeld jedoch zu keiner Zeit nachhaltig gefährdet. So verdoppelte sich allein zwischen den Jahren 1864 und 1866 die Zahl der jährlich über Hamburg emigrierten Personen in die Vereinigten Staaten von 17.050 auf 35.056 Personen.⁵²⁷ Wesentlich mehr Probleme bereitete allen europäischen Industrie- und Handelsnationen der durch den Kriegsbeginn zu versiegen drohende Zugang zum wichtigsten Rohstoff der kontinentalen Textilproduktion: der Baumwolle. Auf den Plantagen der US-amerikanischen Südstaaten wurden ca. drei Viertel des jährlichen Weltbedarfs dieses landwirtschaftlichen Erzeugnisses angebaut, um es nach der Ernte größten Teils über die Häfen in New Orleans, Mobile, Savannah oder auch Charleston nach Europa zu verschiffen. Dort wurde dieser Rohstoff vor allem in englischen, aber zunehmend auch in kontinentaleuropäischen Baumwollspinnereien industriell verarbeitet.

Nach Ausbruch des US-amerikanischen Bürgerkrieges am 12. April 1861 versuchten die Konföderierten Staaten dieses Quasi-Monopol in ihre Kriegsstrategie einfließen zu lassen, indem sie den Export der Baumwolle nach Europa blockierten. Mit dieser Maßnahme sollten insbesondere das Vereinigte Königreich sowie Frankreich dazu gedrängt werden, gegen die Militärpolitik der Unionsstaaten zu intervenieren. Im Gegenzug verhängten die Unionsstaaten am 19. April 1861 eine Blockade aller konföderierten Seehäfen, um ihrerseits den Export der Baumwolle sowie den Import von Kriegsmaterial in die Südstaaten zu unterbinden.⁵²⁸ Vor allem auf den britischen Inseln wurden im Zuge der sogenannten Trent-Affäre massive Stimmen laut, die ein aggressives politisches wie militärisches Vorgehen gegen die Regierung in Washington für eine legitime Option erachteten.⁵²⁹ Für das Vereinigte Königreich, als damalig größte Seemacht der Welt, war die am 8. November 1861 in neutralen Gewässern stattfindende Kaperung des britischen Postschiffes „Trent“ durch das US-amerikanische

⁵²⁷ Vgl. Handelsstatistisches Bureau (Hg.): Tabellarische Übersichten des Hamburgischen Handels. Jahrgang 1866. Hamburg 1867. S. 94.

⁵²⁸ Vgl. Ransom 1989. S. 179–180.

⁵²⁹ Richard Cobden erwog in diesem Zusammenhang sogar die politische Anerkennung der Konföderation als souveränen Staat, um auf diese Weise den für die britische Wirtschaft wichtigen Baumwollhandel zu sichern. In einem Brief vom 1. Januar 1862 schreibt er an John Bright Folgendes: „You will see that the temptation to acknowledge the South will be that thenceforth the Mississippi river being neutralised (from flowing through two independent States) becomes ipso facto free from blockades & the North would have to go to war with all Europe if it enforced the Blockade. It is useless moralizing, the imperious necessities of the case will lead to this unless the North raise the blockade.“ Vgl. Cobden, Richard: The Letters of Richard Cobden. Edited with notes and an introduction by Anthony Howe and Simon Morgan. Volume Four 1860–1865. Oxford 2015. S. 249.

Kriegsschiff „San Jacinto“ ein schwerwiegender Affront internationalen Ausmaßes. Die Unionsstaaten, die sich vorher stets geweigert hatten, die Pariser Deklaration aus dem Jahre 1856 zum Schutz der neutralen Schifffahrt in Kriegszeiten anzuerkennen, wollten mit dieser Aktion zwei konföderierte Diplomaten daran hindern, an politischen Gesprächen mit den europäischen Mächten teilzunehmen. Zur Legitimation dieser Maßnahme verwies die Washingtoner Regierung auf die im Jahre 1823 formulierte Monroe-Doktrin, in der die USA u.a. erklärt hatten, dass zukünftig jeglicher Versuch der europäischen Mächte ihren politischen wie militärischen Einfluss auf amerikanischem Boden geltend zu machen, unweigerlich zu einer US-amerikanischen Intervention führen würde. Die Regierung in London sah sich daraufhin genötigt, die Anzahl der in der britischen Kolonie Kanada stationierten Soldaten sukzessive zu erhöhen, da davon ausgegangen werden musste, dass die Union aufgrund ihrer Aussage dort möglicherweise eine militärische Invasion plane.⁵³⁰ Letztendlich konnte die drohende Eskalation dieses Konfliktes durch die Freilassung der beiden konföderierten Unterhändler James Murray Mason und John Slidell bereits am 1. Januar 1862 abgewendet werden.⁵³¹ Weder die Unionsstaaten noch das Vereinigte Königreich verfügten über die Ressourcen oder den Willen, sich in einen unkalkulierbaren Krieg, der für die Nordstaaten wohl mit einer Niederlage geendet hätte, hineinziehen zu lassen.⁵³² Es ist zudem mehr als zweifelhaft, ob die Londoner Regierung im Falle eines Krieges überhaupt die moralische Unterstützung ihrer Bevölkerung erhalten hätte, zugunsten einer Macht Partei zu ergreifen, die sich für den Fortbestand der Sklaverei einsetzte.

Auch wenn die Beilegung der Trent-Affäre den bis dahin bestehenden Konflikt zwischen den USA und dem Vereinigten Königreich entschärfen konnte, so war die Kriegsgefahr zwischen beiden Staaten keineswegs gebannt, da die von der Union verhängte Seeblockade weiterhin der britischen Wirtschaft einen essenziellen Schaden zufügte.⁵³³ Vor allem der transatlantische Baumwollhandel erreichte zu jener Zeit ein kritisches Niveau. Das Vereinigte Königreich, als weltweit größter Importeur dieses Agrarerzeugnisses, versuchte, zunächst mit mäßigem Erfolg, den für die heimischen

⁵³⁰ Vgl. Dülffer 1997. S. 71–73.

⁵³¹ In London wurde diese Information jedoch erst am 8. Januar 1862 publik. Vgl. Cobden 2015. S. 251–252.

⁵³² Vgl. Dülffer 1997. S. 82.

⁵³³ Richard Cobden schreibt in diesem Zusammenhang am 1. April 1863 an John Bright Folgendes: „I don't know what action we can take to prevent our ruling class from getting us into a war with the U-States.- I fear if some chance collision take place between an American & British gun boat on the coast of South Carolina we shall be as powerless as we were in the case of the Trent.“ Vgl. Cobden 2015. S. 383.

Textilspinnereien existenziellen Bedarf an Bauwolle durch Lieferungen aus Indien, Ägypten sowie der heutigen Türkei zu ersetzen.⁵³⁴ Diese Lieferungen erreichten jedoch weder qualitativ noch quantitativ den bis dahin bestehenden Standard der US-amerikanischen Baumwolle, sodass es in Folge des gesunkenen Angebotes zu massiven Preissteigerungen auf dem Weltmarkt kam. Bezogen auf den Hamburger Wirtschaftsstandort hatte dies zur Folge, dass sich zwischen den Jahren 1860 und 1862 das jährliche Importgewicht der Baumwolle von 537.251 Zentner auf insgesamt 231.681 Zentner verringerte. Aufgrund des gesunkenen Angebots stiegen daraufhin bis zum Jahre 1864 die Verkaufspreise von 34,11 Bco. je Zentner auf 145,35 Bco. je Zentner sprunghaft an.⁵³⁵ Der Hamburger Senat fand hinsichtlich des entstandenen Schadens durch die Seeblockade der konföderierter Häfen durch die Union kritische Worte und äußerte sich in der Senatserklärung vom 19. Juli 1861 wie folgt dazu:

*„In Veranlassung der in den Vereinigten Staaten von Nordamerika eingetretenen Ereignisse bringt der Senat in Erinnerung, daß nach der Bekanntmachung, betreffend die Pariser Congreß-Declaration über Anwendung des Seerechts in Kriegszeiten d. d. 7. Juli 1856, die Kaperei gänzlich abgeschafft und demnach untersagt ist, sich auf irgend eine Weise mit Kaperei zu befassen, oder sich bei derselben, sei es durch eigen Ausrüstung von Kaperschiffen, sei es durch mittelbare Unterstützung zu betheiligen.“*⁵³⁶

Dass in diesem Kontext diejenigen Hamburger Kaufleute große Profite erzielten, die es verstanden, diese Situation für sich zu nutzen, indem sie große Bestände der Baumwolle in ihren Lagerhäusern einlagerten und so das Angebot weiter verknappten, um sie später gewinnbringend verkaufen zu können, verschweigt diese Senatserklärung. Obwohl in Europa weitestgehend die Meinung vorherrschte, dass die Seeblockade der

⁵³⁴ Jährlicher nationaler Durchschnittsverbrauch an Rohbaumwolle zwischen den Jahren 1855–1864: 1.) Vereinigte Königreich = 396.400 Tonnen; 2.) USA = 126.000 Tonnen; 3.) Frankreich = 74.100 Tonnen; 4.) Deutscher Bund = 42.000 Tonnen; 5.) Belgien = 12.800 Tonnen. Vgl. Allen 2009. S. 211.

⁵³⁵ Hamburger Baumwollimporte nach Gewicht, Warenwert und Zentnerpreis zwischen den Jahren 1860 und 1866: 1860: 537.251 Zentner $\triangleq$ 18.325.760 Bco. $\triangleq$ 34,11 Bco./Zentner; 1861: 475.005 Zentner $\triangleq$ 20.330.650 Bco. $\triangleq$ 42,80 Bco./Zentner; 1862: 231.681 Zentner $\triangleq$ 28.273.310 Bco. $\triangleq$ 78,87 Bco./Zentner; 1863: 360.521 Zentner $\triangleq$ 44.965.430 Bco. $\triangleq$ 124,72 Bco./Zentner; 1864: 448.506 Zentner $\triangleq$ 65.189.110 Bco. $\triangleq$ 145,35 Bco./Zentner; 1865: 564.049 Zentner $\triangleq$ 42.016.080 Bco. $\triangleq$ 74,49 Bco./Zentner; 1866: 753.577 Zentner $\triangleq$ 65.844.850 Bco. $\triangleq$ 87,38 Bco./Zentner. Vgl. Handelsstatistisches Bureau (Hg.): Tabellarische Übersichten des Hamburgischen Handels. Jahrgänge 1859. Hamburg 1860. S. 13; 1862. Hamburg 1863. S. 13; 1864. Hamburg 1865. S. 13; 1866. Hamburg 1867. S. 13.

⁵³⁶ Verordnungen von 1861 und 1862, nebst Register über den zehnten bis zum dreißigsten. Bd. 30. In: Sammlung der Verordnungen der freien Hanse-Stadt Hamburg seit 1814. Hamburg 1863. S. 96–97.

Union unzulässig war, gab es bis auf die britischen sowie die französischen Seestreitmächte keine andere Macht, die sich dem widersetzen konnte. Da die Regierung in London, wie dargestellt, nicht gewillt war, militärisch gegen die Unionsstaaten vorzugehen, blieb auch den Kaufleuten in Hamburg nichts anderes, als sich mit den Gegebenheiten zu arrangieren. Zukünftig brauchten alle ausländischen Reeder, die mit ihren Schiffen die US-amerikanischen Häfen anlaufen wollten, ein von der Washingtoner Regierung selbst oder einer ihrer Botschaften ausgestelltes Zertifikat, das ihnen dieses Recht offiziell einräumte.⁵³⁷ Diese Handelseinschränkung blieb bis zum 23. Juni 1865 erhalten, sodass der transatlantische Schiffsverkehr während der gesamten Dauer des Sezessionskrieges stark reglementiert blieb.⁵³⁸

Aufgrund dieser erheblichen Warenverkehrshemmnisse verzeichnete der Hamburger Hafen zwischen den Jahren 1862 und 1865 eine Verringerung der US-amerikanischen Direkt-Importe gegenüber dem Jahr 1861 von bis zu 20 Prozent.⁵³⁹ Zwar konnte dieser Rückgang gerade zu Beginn des Krieges durch steigende Exporte von Kriegsmaterial in die USA zumindest in gewissem Maße ausgeglichen werden, dennoch sank das jährliche Hamburger Importvolumen US-amerikanischer Produkte während dieser Phase auf einen Warenwert von etwa 13,5 Millionen Bco. herab.⁵⁴⁰ Erst nach Kriegsende konnte der Hamburger Warenverkehr mit den USA wieder spürbar ansteigen. So erhöhte sich zwischen den Jahren 1865 und 1868 der Wert aller US-amerikanischen Einfuhren in die Elbmetropole von 13,9 Millionen auf insgesamt 28,6 Millionen Bco.

⁵³⁷ Vgl. Senatsbekanntmachung vom 22.09.1861. S. 114.

⁵³⁸ Vgl. Verordnungen von 1865, nebst Register über den zehnten bis zum dreiunddreißigsten Bd. Bd. 33. In: Sammlung der Verordnungen der freien Hanse-Stadt Hamburg seit 1814. Hamburg 1866. S. 226.

⁵³⁹ Siehe Abb. 17. S. 205

⁵⁴⁰ Aufgrund der im Jahre 1862 bestehenden Nachfrage nach Kriegsmaterialien konnte beispielsweise die HAPAG zu jener Zeit einen Rekordgewinn ausweisen. Vgl. Wiborg / Wiborg 1997. S. 49–50.

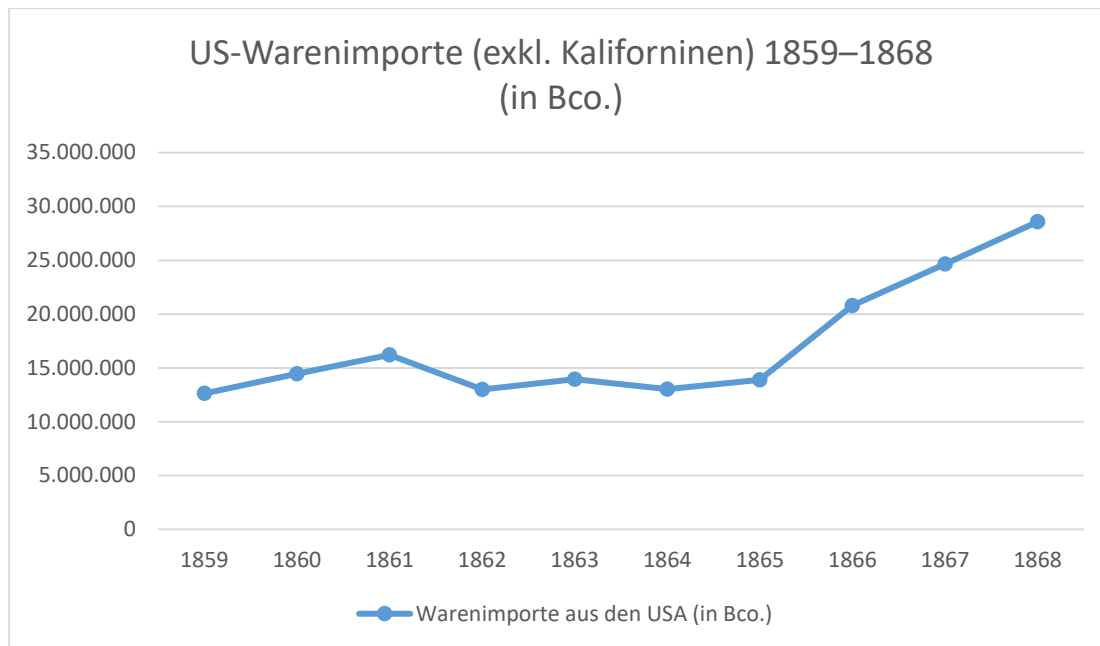


Abbildung 17: Eigene grafische Zusammenstellung. Vgl. Handelsstatistisches Bureau (Hg.): Tabellarische Übersichten des Hamburgischen Handels. Jahrgänge 1864. Hamburg 1865. S. 6-7; 1868. Hamburg 1869. S. 6-7.

Auch im Vereinigten Königreich wurde, gerade im Hinblick auf die verheerenden Auswirkungen der Weltwirtschaftskrise von 1857 auf den Hamburger Handelsplatz, zu Beginn des US-amerikanischen Bürgerkrieges zunächst mit großer Sorge auf die Entwicklung des für die britische Wirtschaft wichtigsten kontinentaleuropäischen Seehafen geschaut. Der am 31. August 1863 vom britischen Generalkonsul der Hansestadt an das Außenministerium in London gesendete Bericht über den Zustand der Hamburger Wirtschaft zeigt jedoch auf, dass es die ortsansässigen Kaufleute in der Elbmetropole diesmal verstanden, erheblichen Profit aus den wirtschaftspolitischen Verhältnissen in Nordamerika zu schlagen.

„The civil war in America unfortunately continues a disturbing cause to the commercial prosperity of Germany, and the ports of Hamburg and Bremen have of course felt its effects during the last two years. On the other hand many of the Hamburg merchant have realized large profits by carrying on an indirect trade with the United States through Mexico, and the port of Matamoras has acquired a great and sudden importance as a point of attraction to the German as well as to the British adventures. The direct Exportations from Germany to New York and other parts in the United States of arms, ammunition, cloth and blankets for troops and other manufactures had also much increased in 1862, as compared

*with the previous year; against which Germany received from the American ports large supplies of lard, tobacco, salt-pork, butter and other provisions; so that the commercial intercourse between Hamburg and the United States has in fact anything but stagnant for many months past. The year 1862 cannot be regarded otherwise than as a favourable one for the general commerce of Hamburg.*⁵⁴¹

Hier wird den am transatlantischen Warenverkehr beteiligten Hamburger Unternehmen im Grunde direkt unterstellt, dass sie genauso wie die britischen Kaufleute nicht nur durch die Lieferungen von Waffen und anderer für den Krieg notwendiger Materialien an die Unionsstaaten enorme Profite erzielen würden, sondern dass sie sogar unter Umgehung des bestehenden Handelsembargos, über das von einer französischen Invasion betroffene Mexiko eben diese Waren auch an die Konföderierten Staaten verkauften. Im Gegenzug wurden für diese Güter dringend benötigte Tabak- und Baumwollprodukte in die Hansestadt importiert. Durch den weitreichenden Erfolg des von der Union initiierten Anakonda-Planes, der die Eroberung aller wichtigen See- sowie Flusshäfen der Südstaaten vorsah, wurde es jedoch zunehmend schwer für die Europäer, diesen Handel zu betreiben. Bereits am 11. Juni 1862 informierte der Senat die Hamburger Commerzdeputation dahingehend, dass die konföderierten Häfen Beaufort in North-Carolina, Port Royal in South-Carolina sowie New Orleans in Louisiana von der Unionsarmee erobert worden waren.⁵⁴² Alle ausländischen Schiffe, die diese Städte zukünftig anlaufen wollten, brauchten fortan entweder eine offizielle Erlaubnis seitens der US-amerikanischen Regierung in Washington oder des ebenfalls dort ansässigen Finanzministeriums.⁵⁴³ Aus diesem Grund reduzierte sich der Warenverkehr zwischen Europa und den Konföderierten Staaten im weiteren Verlauf des Krieges auf die Hafenstadt Mobile in Alabama sowie die mexikanisch-texanische Grenzstadt Matamoras.

Auch wenn der Handelsverkehr zwischen der Elbmetropole und den Vereinigten Staaten in Folge des dortigen Sezessionskrieges negativ beeinträchtigt wurde, gefährdeten die damit einhergehenden Verluste zu keiner Zeit die wirtschaftliche Prosperität der Hansestadt, da beispielsweise die US-amerikanischen Direktimporte des

⁵⁴¹ Report by Her Majesty's Consul-General William Ward at Hamburg on the trade of that port in 1862 to Earl Russell, 31st. of August 1863 (National British Archiv, London, Signatur: FO 33/ 183).

⁵⁴² Vgl. Verordnungen von 1863, nebst Register über den zehnten bis zum einunddreißigsten Bd. Bd. 31.

In: Sammlung der Verordnungen der freien Hanse-Stadt Hamburg seit 1814. Hamburg 1864. S. 412–413.

⁵⁴³ Ebd. S. 414–415.

Jahres 1862 in Höhe von 12.997.300 Bco. gerade einmal etwa zwei Prozent der Hamburger Einfuhren jener Zeit von insgesamt 640.841.960 Bco. ausmachten.⁵⁴⁴ Wesentlich problematischer waren die mit diesem Konflikt einhergehenden Auswirkungen auf den Hamburger Finanzplatz. Wie bereits im Jahre 1857 belastete die wieder prekärer gewordene Illiquidität des dortigen Kapitalverkehrs das konjunkturelle Wachstum der Hansestadt. Begründet werden kann diese Entwicklung damit, dass einerseits viele Hamburger Kapitalanleger ihr Geld in US-amerikanische Staatsanleihen investiert hatten, welche aufgrund der für die Unionsstaaten essenziellen Kriegsfinanzierung eine hohe Umlaufrendite aufwiesen. Neben diesem außerordentlichen Abfluss von Investitionsmitteln wurde auch die zunehmend praktizierte Wechselreiterei wieder zu einem ernsthaften Problem für die Stabilität des hamburgischen Finanzplatzes. Denn mit dem seit dem Jahre 1861 begonnenen Preisanstieg der Baumwolle sowie anderer kriegswichtiger Güter, waren die Hamburger Kaufleute gezwungen, größere Finanzierungskredite in Form von Handelswechsel zu beziehen. Der Höhepunkt dieser Preisspirale wurde im Jahre 1864 erreicht, als sich der Wert der Baumwolle mehr als vervierfachte. Im Monat September erreichte der Diskontsatz an der Hamburger Börse eine Höhe von 6,75 Prozent, was dazu führte, dass die ansässigen Handelsunternehmen zunehmend Mühe hatten, ihre Wechseldokumente bei einer Bank oder einer dritten Person diskontieren zu lassen.⁵⁴⁵ Der Generalkonsul des Vereinigten Königreiches William Ward fasst die mit dieser Entwicklung einhergehenden Risiken für den Hamburger Handels- und Finanzplatz im Jahre 1865 wie folgt zusammen:

„Hamburg like other great European ports has felt sharply the effect of the cotton-crises in America and it's money market has been much disturbed by the large sums, which during the civil war, have been invested on German account in American State-bonds and Government securities. Those investments are without doubt a primary cause of the tightness of money, and high rate of discount, which have prevailed at Hamburg for some months past. Nothing like a financial crisis has however been experienced here, and very few bankruptcies have been declared in the course of the year. Many of the merchants had already realized so large profits from the high prices to which certain articles had been

⁵⁴⁴ Vgl. Tabelle 12. S. 149.

⁵⁴⁵ Vgl. Handelsstatistisches Bureau (Hg.): Tabellarische Übersichten des Hamburgischen Handels. Jahrgang 1864. Hamburg 1865. S. 145.

raised by the American civil war, that they could well afford to bear the reduction of prices which has since supervened.“⁵⁴⁶

Warum kam es nun, trotz aller struktureller Parallelen, die im Jahre 1857 zu der Hamburger Finanzkrise geführt hatten, nicht auch sieben Jahre später zu einer ähnlich verheerenden Entwicklung in der Hansestadt? Schließlich führten in beiden Fällen vor allem kriegsbedingte Preissteigerungen zur Bildung von Spekulationsblasen an den US-amerikanischen sowie europäischen Kapital- und Finanzmärkten, deren Platzen wiederum das jeweilige Ende eines Konjunkturzyklusses markierte. William Ward verweist zwar diesbezüglich in seinem Bericht auf die vorhandenen Kapitalreserven, die die Hamburger Kaufleute insbesondere aufgrund ihrer zwischen den Jahren 1861 und 1863 erwirtschafteten Gewinne angehäuft hatten, sodass sie die ab dem Jahre 1864 durch den Verfall der Baumwollpreise entstandenen Verluste gut kompensieren konnten, dennoch kann dies nicht der alleinige Grund für die scheinbare Robustheit des Hamburger Finanzplatzes gewesen sein. Wie schon während der 1850er-Jahre war die konjunkturelle Entwicklung der Elbmetropole auch zu Beginn der 1860er-Jahre in erster Linie von der Stabilität der englischen Volkswirtschaft abhängig und nicht etwa von der des Deutschen Bundes oder gar von der US-amerikanischen. Im Gegensatz zur vorangegangenen Wirtschaftskrise, bei der britische Anleger aufgrund ihres finanziellen Engagements in den Vereinigten Staaten massive Verluste erlitten hatten, war es im Jahre 1861 wegen der Kriegsrisiken sowie der besagten Trent-Affäre bereits vor dem Verfall der Baumwollpreise zu erheblichen Kapitalmittelabflüssen in den Vereinigten Staaten seitens der britischen Investoren gekommen. Diese frei gewordenen Gelder wurden, im Zuge der Neuausrichtung der britischen Wirtschaftspolitik, vor allem in den eigenen Kolonien, aber auch in Europa reinvestiert, da dies den Anlegern höhere Renditen sowie mehr Sicherheit versprach.⁵⁴⁷ Durch die Verlagerung des Investitionsflusses nach Indien und Ägypten gelang es dem Vereinigten Königreich bis zum Jahre 1864 relativ schnell, die US-amerikanischen Baumwolllieferungen zu ersetzen.⁵⁴⁸ Im Gegensatz zu Frankreich, dessen Börse aufgrund des massiv einsetzenden Preisverfalls der Baumwolle im Januar des Jahres 1864 einen massiven

⁵⁴⁶ Report by Mr. Ward, Her Majesty's and Consul-General to the Earl of Clarendon, on the Trade of Hamburg in the year 1865 (National British Archiv, London, Report 1866, Signatur: FO33/197).

⁵⁴⁷ Vgl. Metzler 1997. S. 77.

⁵⁴⁸ Vgl. Bayly 2004. S. 162.

Kursrutsch erlebte, konnte der britische Finanzmarkt damit zumindest vorerst vor einer drohenden Wirtschaftskrise bewahrt werden.

Aufgrund dessen blickten die Hamburger Kaufleute zu Beginn des Jahres 1864, trotz der nach wie vor bestehenden ökonomischen Risiken, weitgehend gelassen auf das zurückliegende Geschäftsjahr zurück.⁵⁴⁹ Nicht nur, dass die Spekulation auf höhere Baumwollpreise den Hamburger Kaufleuten hohe Profite beschert hatte, sie waren zudem maßgeblich an der Missachtung der US-amerikanischen Seeblockade beteiligt, um den Handelsverkehr mit den Konföderierten Staaten aufrechterhalten zu können. Der weitaus wichtigste Nutzen, den der Hamburger Handelsplatz aufgrund des Sezessionskrieges erwarb, kam jedoch erst nach der Beendigung dieses Konfliktes spürbar zur Geltung. Während die stark expandierende US-amerikanische Handelsmarine vor allem während der 1840er- und 1850er-Jahre ein ernst zu nehmender Konkurrent für die europäische Schifffahrt wurde, setzte mit der Kapitulation der Konföderierten Staaten ein wirtschaftspolitischer Wandlungsprozess in den USA ein. Während vor diesem Krieg der Ausbau der ökonomischen Strukturen an der US-amerikanischen Atlantik- und Golfküste Vorrang hatte, um am transatlantischen Handel partizipieren zu können, verschob sich dieser Fokus auf die Erschließung der weitgehend unbesiedelten Gebiete jenseits des Mississippi sowie auf die Stärkung des eigenen Binnenmarktes. Die dafür benötigten Rahmenbedingungen wichen von den Anforderungen während der 1850er-Jahre ab, da die Vereinigten Staaten anstatt auf den Ausbau der US-amerikanischen Schiffskapazitäten zu setzen, nun vermehrt in die qualitative sowie quantitative Erweiterung der ländlichen Verkehrsinfrastruktur investierten. Zwar konnte die US-amerikanische Handelsmarine während der 1860er-Jahre einen Anstieg der Tragfähigkeit ihrer Handelsschiffe von 1.539.252 auf 1.655.400 Nettoregistertonnen (NRT) aufweisen, jedoch verlor sie während dieser Zeitspanne, aufgrund der annähernden Verdoppelung des weltweit zur Verfügung stehenden Schiffsraumes von 9.108.000 auf 17.800.000 NRT, zunehmend Marktanteile an andere Industrienationen.⁵⁵⁰ Während beispielsweise sowohl das Vereinigte Königreich als auch der Deutsche Bund ihren jeweiligen Marktanteil an der Frachtschifffahrt bei etwa

⁵⁴⁹ „Zweierlei bestimmte vorzugsweise den Character des Geschäftes im verflossenen Jahre: die durch die Verhältnisse in Nordamerica hervorgerufene Baumwoll-Conjunctur und die fortwährende Furcht vor politischen Verwicklungen. Unter deren Einfluss konnte der Handel während des ganzen Jahres nicht zu seiner vollen ruhigen Entwicklung gelangen; zu keiner Periode wäre es möglich gewesen, auf einige Monate im Voraus mit Sicherheit Dispositionen zu treffen.“ Vgl. Börsenhalle vom 01.01.1864 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek).

⁵⁵⁰ Der Anteil des transatlantischen Frachtschiffverkehrs am globalen Frachtschiffverkehrs lag im Jahre 1860 mit einer Kapazität von 7.452.000 NRT bei etwa 82 Prozent sowie im Jahre 1870 mit insgesamt 14.319.000 NRT bei etwa 80 Prozent. Vgl. Fischer / Nordvik 1986. S. 526.

40 bzw. 7 Prozent konstant halten konnte, waren beispielsweise einige Länder wie Italien, Norwegen oder auch Kanada in der Lage gewesen, trotz des erheblichen quantitativen Anstiegs der verfügbaren Schiffstonnage, ihre verfügbaren Schiffskapazitäten überproportional auszubauen. Der Marktanteil der USA an der globalen Handelsschifffahrt, welcher noch im Jahre 1860 bei einem Anteil von 16,9 Prozent lag, reduzierte sich bis zum Jahre 1870 auf etwa 9,3 Prozent.⁵⁵¹ Die Hamburger und die Bremer Reedereien nutzten diese frei gewordenen Lücken im Transatlantikgeschäft aus, indem sie anfangen, die Transportkapazitäten ihrer Handelsflotte stark auszubauen. Auf die Hamburger Schiffseigner bezogen bedeutete dies, dass die Zahl ihrer Schiffe, die jährlich von Hamburg aus die US-amerikanischen Häfen anliefen, zwischen den Jahren 1860 und 1869 von 49 auf 120 gesteigert werden konnte. Im gleichen Zeitraum erhöhten sich die verfügbaren Frachtkapazitäten der unter Hamburger Flagge fahrenden Schiffe von 18.655 auf insgesamt 91.653 Kommerzlasten.⁵⁵²

In diesem Kontext legte vor allem die HAPAG, als größte Reederei der Elbmetropole, trotz der Vielzahl der ökonomischen wie politischen Krisen innerhalb des Deutschen Bundes, gerade während der 1860er-Jahre den Grundstein für ihren Aufstieg zum bedeutendsten Schifffahrtskonzern der damaligen Welt. In Absprache mit dem Norddeutschen Lloyd in Bremen wurde der von den deutschen Häfen ausgehende Transatlantikverkehr in die USA entsprechend angepasst, um den bisher geführten ruinösen Wettbewerb beider Unternehmen künftig zu vermeiden. So eröffneten beide Gesellschaften im Jahre 1863 ein gemeinschaftlich genutztes Waren- und Passagierzentrum in Hoboken / New Jersey, welches im Wechsel angefahren wurde, um die Auslastung ihrer jeweiligen Schiffe zu optimieren.⁵⁵³ Trotz der vielen Einschränkungen, die der TransatlantikschiFFfahrt in Folge des US-amerikanischen Bürgerkrieges auferlegt wurde, gelang es somit der HAPAG wie auch dem Norddeutschen Lloyd, zu den weltweit führenden Reedereien aus dem Vereinigten Königreich aufzuschließen. Der boomende Handel sowohl mit den Unions- als auch mit den Konföderierten Staaten bildete dabei neben der Passagier- und Postschifffahrt vor allem für die HAPAG das operative Rückgrat des von ihr betriebenen Geschäftes.

⁵⁵¹ Ebd. S. 527.

⁵⁵² Die Kommerzlast bezog sich auf das Raummaß der Schiffe. Umgerechnet entspricht eine Kommerzlast in etwa einem Ladegewicht von zwei Tonnen. Vgl. Handelsstatistisches Bureau (Hg.): Tabellarische Übersichten des Hamburgischen Handels. Jahrgänge 1860. Hamburg 1861. S. 88; 1870. Hamburg 1871. S. 67.

⁵⁵³ Vgl. Wiborg / Wiborg 1997. S. 44.

Jährliche Dividendenzahlungen von bis zu 20 Prozent während der 1860er-Jahre sind dabei nicht nur Ausdruck des unternehmerischen Erfolges dieses international agierenden Schifffahrtskonzerns, sie zeigen auch auf, dass der Hamburger Wirtschaftsstandort an sich zu dieser Zeit den Wandel von einer reinen Hafenmetropole zu einem modernen Handels- und Finanzzentrum bereits vollzogen hatte⁵⁵⁴, denn ohne eine Diversifikation der Hamburger Wirtschaft, die u.a. sowohl einen modernen Banken- und Versicherungssektor als auch einen effizienten Dienstleistungssektor einschließt, wäre der Erfolg der HAPAG in dieser Dimension bei Weitem nicht möglich gewesen. Die wirtschaftliche Expansion dieser Reederei wurde somit zum Sinnbild des ökonomischen Aufstieges einer ganzen Stadt.

8.4 Der Deutsch-Dänische Krieg von 1864

Im Jahre 1863 wurde deutlich, dass die im Londoner Protokoll von 1852 getroffenen Bestimmungen zur Beilegung des Schleswig-Holsteinischen Konfliktes nicht ausreichten, um eine nachhaltige Befriedung dieses Gebietes zu erreichen. Gerade die territoriale Zugehörigkeit des Herzogtums Schleswig blieb in diesem Zusammenhang ungelöst, da in dieser Frage zwischen Dänemark und Preußen weiterhin ein Interessenkonflikt bestand. Obwohl dieser Disput somit während der 1850er-Jahre weiterhin präsent war, sorgten der Krimkrieg wie auch die militärische Auseinandersetzung um das Königreich Sardinien dafür, dass sich der politische Fokus der internationalen Staatengemeinschaft in Richtung dieser neuen Krisenherde verschob.⁵⁵⁵

Elf Jahre nach der Unterzeichnung des Londoner Protokolls gewann dieser bis dahin schwelende Konflikt wieder deutlich an Schärfe, als der dänische König Friedrich VII. am 15. November 1863 unerwartet verstarb. Ausschlaggebend war der erneute Versuch Dänemarks, im Herzogtum Schleswig eine dänische Verfassung einzuführen und es somit de facto in den dänischen Staat einzugliedern. Aufgrund früherer Provokationen seitens der Regierung in Kopenhagen wurde bereits am 12. August 1858 mit einer militärischen Intervention des Deutschen Bundes gedroht, falls Dänemark die Herzogtümer vollständig okkupieren sollte. Zwar führte dieses Vorgehen kurzfristig zu einer Stabilisierung der politischen Lage zwischen den Parteien, da sich die dänische

⁵⁵⁴ Ebd. 1997. S. 50.

⁵⁵⁵ Vgl. Nipperdey 1983. S. 692.

Führung dem Druck vorübergehend beugte, dennoch blieb die Schleswig-Holstein-Frage weiterhin brisant. Als ab dem 13. November 1863 zunächst von Friedrich VII. bzw. nach seinem Tod auch von dessen Nachfolger Christian IX. versucht wurde, Schleswig vollständig in das dänische Königreich zu integrieren, nutzten die beiden Herzogtümer die Möglichkeit, sich von der dänischen Hegemonie loszusagen, indem sie eigenmächtig den Erbprinz Friedrich von Augustenburg an die Spitze eines geeinten Herzogtums Schleswig-Holstein stellten.⁵⁵⁶

In der Hamburger Bürgerschaft verlangten zuvor insbesondere jene Abgeordnete eine eindeutige politische Positionierung der eigenen Regierung zugunsten der beiden Herzogtümer Schleswig und Holstein, die der Patriotischen Gesellschaft nahestanden.⁵⁵⁷ Der Senat lehnte diese Forderung jedoch ab, da ein evtl. aus dieser Entwicklung heraus entstehender militärischer Konflikt unmittelbar an der Staatsgrenze Hamburgs zu einer nicht abschätzbaren Zerstörung der Stadt hätte führen können. Damit teilte er die mehrheitlich von den kleinen sowie mittelgroßen Staaten des Deutschen Bundes geäußerten Bedenken hinsichtlich der Rechtmäßigkeit eines von Österreich sowie Preußen initiierten Krieges gegen Dänemark.⁵⁵⁸ Auch aus handelspolitischer Sicht entsprach eine direkte Interventionspolitik Hamburgs gegen das dänische Königreich in keiner Weise den ökonomischen Interessen der Stadt.⁵⁵⁹ Die Elbmetropole war beispielsweise im Jahre 1859 mit einem Handelsvolumen im Wert von ca. 28.400.000 Rigsdalern, nach dem Vereinigten Königreich mit 54.500.000 Rigsdalern, der zweitgrößte ausländische Handelspartner der Dänischen Volkswirtschaft. Eine Führungsposition hatte die Elbmetropole zudem beim Warenverkehr mit den beiden nördlich der Elbmetropole gelegenen Herzogtümern inne.⁵⁶⁰ Über die Hansestadt wurden im Jahre 1861 insgesamt über 36 Prozent des schleswigschen sowie über 60 Prozent des holsteinischen Handelsverkehrs abgefertigt.⁵⁶¹ Da zudem ein Großteil des für die Hamburger Kaufmannschaft so wichtigen Skandinavienverkehrs via Lübeck abgewickelt wurde, hätte eine mögliche lang anhaltende dänische Blockade dieser Handelsroute erhebliche Umsatzeinbußen der betroffenen Handelshäuser generiert.

⁵⁵⁶ Vgl. Dülffer 1997. S. 112–113.

⁵⁵⁷ Vgl. Wohlwill 1903. S. 92.

⁵⁵⁸ Vgl. Dülffer 1997. S. 113.

⁵⁵⁹ Vgl. Rogosch 1990. S. 122–124.

⁵⁶⁰ Krieger, Martin: Die wirtschaftliche Entwicklung Schleswig-Holsteins nach 1864: Kontinuität und Wandel. In: 1864 - Menschen zwischen den Mächten. Hrsg. v. Rainer Hering u. Hans Schultz Hansen. Hamburg 2015. S. 417–419.

⁵⁶¹ Vgl. Börsenhalle vom 13.12.1861 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek).

Trotz der in der Elbmetropole vorhandenen Ressentiments gegen die offenen Kriegsabsichten Österreichs und Preußens wollte der Senat seine politischen Beziehungen zu diesen beiden Ländern nicht weiter belasten. Aus diesem Grund entschied sich die hamburgische Regierung dazu, sich bei der Abstimmung der Frankfurter Bundesversammlung bezüglich der Frage, ob eine militärische Besetzung Schleswigs durch deutsche Truppenverbände vorgenommen werden sollte, zu enthalten.⁵⁶² Angesichts der beträchtlichen militärischen Ressourcen der beiden deutschen Hegemonialmächte wusste der Senat nur allzu gut, dass nicht allein von den dänischen Streitkräften eine erhebliche Gefahr für die Unabhängigkeit Hamburgs ausging, sondern dass auch Preußen ein merkliches Interesse daran hatte, seinen machtpolitischen Einfluss auf die Elbmetropole zu vergrößern. Dieser Aspekt war unbedingt zu bedenken, falls die Hansestadt genötigt sein würde, sich im Kriegsfall unter preußischen Schutz zu stellen. Wenn erst einmal deren Truppenkontingente innerhalb der Hamburger Staatsgrenzen fest stationiert worden wären, wäre auch der Weg zu einer zwangsweisen Eingliederung der Hansestadt in das preußische Staatsgebiet nicht mehr ausgeschlossen gewesen.⁵⁶³ Hamburg stand somit geografisch wie auch politisch zwischen den beiden Konfliktparteien. Die Zielsetzung des Senates musste daher sein, im Falle eines Krieges den bestmöglichen Weg zu finden, um zum einen die eigenen Handelsinteressen zu schützen und zum anderen die vollständige Bewahrung der eigenstaatlichen Souveränität gewährleisten zu können.

Dass sich mit dem Inkrafttreten der Bundesexekution gegen die Herzogtümer Holstein und Lauenburg dieses Szenario im Dezember des Jahres 1863 bewahrheiten sollte, ließ in der Hansestadt die bereits während der ersten Schleswig-Holsteinischen Erhebungen vorhandenen Befürchtungen eines Krieges vor der eigenen Staatsgrenze wieder aufleben. Trotz der bestehenden Diskrepanz zwischen Senat und Bürgerschaft bezüglich der strategischen Positionierung Hamburgs in diesem Konflikt herrschte bei beiden Institutionen Einigkeit, dass im Falle eines Krieges unter allen Umständen versucht werden müsse, die Elbe von einer möglichen dänischen Seeblockade freizuhalten.⁵⁶⁴ So wurde seitdem zwar eine Vielzahl von Möglichkeiten zum militärischen Schutz der Hansestadt diskutiert, jedoch aus verschiedenen Gründen bis zum Ausbruch der Kampfhandlungen nicht umgesetzt. Die Verhandlungen über den

⁵⁶² Die besagte Abstimmung der Bundesversammlung vom 14. Januar 1864 fiel mit 11 zu 5 Stimmen gegen eine militärische Okkupation Schleswigs aus. Vgl. Börsenhalle vom 15.01.1864 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek).

⁵⁶³ Vgl. Rogosch 1990. S. 140–142.

⁵⁶⁴ Vgl. Wohlwill 1903. S. 94.

Bau von Befestigungsanlagen an beiden Seiten der Elbe wären in diesem Krieg ohnehin weitestgehend sinnlos gewesen, da zum einen die Gefahr einer Flussblockade durch Dänemark von einem der Elbanrainerstaaten ausging und zum anderen im Falle einer Beteiligung Englands oder Frankreichs ohnehin keine dieser Schutzanlagen einem gezielten Angriff dieser Seestreitkräfte standgehalten hätte.⁵⁶⁵ Daher forderten Teile des Senats bereits während der 1850er-Jahre den Aufbau einer hamburgischen oder auch bundesdeutschen Kriegsmarine, die die deutsche Küste vor feindlichen Übergriffen schützen sollte. Der in diesem Zusammenhang im Jahre 1861 von Preußen vorgebrachte Planungsentwurf, sich am Bau von 20 Kanonenbooten zu beteiligen, falls die Hansestädte Hamburg und Bremen die restlichen Kosten übernehmen würden, fand jedoch keine Zustimmung im Senat. Insbesondere Ernst Merck, der bis zu seinem Tode im Jahre 1863 in die Verhandlungen involviert war, lehnte das Berliner Angebot mit der Befürchtung ab, dass auf diese Weise die Elbmetropole ihre Unabhängigkeit in Fragen der Landesverteidigung endgültig an Preußen verlieren würde.⁵⁶⁶ Letztendlich waren die Sorgen innerhalb der Hamburger Bevölkerung, dass es zu einer umfassenden Flussblockade der Elbe seitens der dänischen Marine kommen könnte, während des im Jahre 1864 stattfindenden achtmonatigen Krieges weitgehend unbegründet. Zwar kontrollierten dänische Kriegsschiffe ab dem 15. März 1864 die Zufahrtswege zu den preußischen Ostseehäfen, dennoch wurde diese Maßnahme bereits am 12. Mai des Jahres wieder aufgehoben.⁵⁶⁷ In diesem Zusammenhang wird in der Börsenhalle über etwaige Vorfälle berichtet, bei denen einzelne Hamburger Handelsschiffe während des Krieges von dänischen Marineeinheiten aufgebracht wurden, dennoch konnten diese, falls keine feindliche Kriegskontrabande gefunden wurden, ungehindert passieren.⁵⁶⁸

Ebenfalls zugunsten Hamburgs wirkte sich die Tatsache aus, dass sowohl England als auch Frankreich zu Beginn des Krieges signalisiert hatten, dass sie die Missachtung des Londoner Protokolls seitens Preußens und Österreichs zwar verurteilen würden, jedoch letztendlich nicht gewillt waren Dänemark auf militärischen Wege zu unterstützen. Vor allem im Vereinigten Königreich war diese Entscheidung nicht von

⁵⁶⁵ So wurden letztendlich erst am 22. Juni des Jahres 1864 von Hamburger Seite die Errichtung von zwei Strandbatterien bei Cuxhaven per Antrag beschlossen, die die Aufgabe hatten, die Elbe vor einer möglichen Seeblockade zu schützen. Vgl. Verordnungen von 1864, nebst Register über den zehnten bis zweiunddreißigsten Bd. 32. In: Sammlung der Verordnungen der freien Hanse-Stadt Hamburg seit 1814. Hamburg 1865. S. 90–91 (Staatsbibliothek Hamburg).

⁵⁶⁶ Vgl. Rogosch 1990. S. 88–91.

⁵⁶⁷ Vgl. Börsenhalle vom 12.05.1864 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek).

⁵⁶⁸ Vgl. Börsenhalle vom 11.03.1864 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek).

vornherein absehbar gewesen. In einem Brief an den britischen Politiker Thomas Bayley Potter vom 10. Mai 1864 beschrieb Richard Cobden die politische Atmosphäre in England wie folgt: „There has been a great effort to inflame the public mind through the press upon the Danish Question. – Whilst the majority of the Cabinet have been for peace, the Morning Post has been calling incessantly for war.“⁵⁶⁹ Während andere europäische Großmächte wie Russland und Frankreich eine militärisches Beteiligung an diesem Konflikt strikt ausgeschlossen hatten, übte die Regierung in London bedeutend mehr politischen Druck auf die Konfliktparteien aus, eine schnelle Einigung in der Schleswig-Holstein-Frage herbeizuführen. Insbesondere aus ökonomischen Überlegungen heraus hatte das Vereinigte Königreich ein Interesse daran, einen Krieg in dieser Region zu vermeiden. Neben der geostrategischen Bedeutung des Hamburger Hafens waren vor allem die verschiedenen Absatz- und Beschaffungsmärkte im Ostseeraum von fundamentaler Wichtigkeit für die britische Wirtschaft. So hatte diese Region im Zeitraum von 1848 bis 1864 einen jährlichen Anteil an den britischen Warenimporten von durchschnittlich etwa 13 Prozent sowie etwa 10 Prozent an den Warenexporten.⁵⁷⁰ Aber auch aus politischem Kalkül heraus konnte es die zu der Zeit führende Weltmacht nicht ungestraft zulassen, dass das im Jahre 1852 ausgehandelte Londoner Protokoll von einer der Konfliktparteien missachtet wurde.

Während jedoch noch zehn Jahre zuvor die britische Bevölkerung zum größten Teil ein militärisches Engagement ihrer Armee am Schwarzen Meer befürwortet hatte, war dies nun aufgrund der allseits vorherrschenden Kriegsmüdigkeit nicht mehr der Fall.⁵⁷¹ In diesem Zusammenhang wurde nämlich befürchtet, dass ein weiterer verlustreicher Konflikt abseits der Krim, dessen Ausgang aufgrund der militärischen Stärke Preußens sowie Österreichs nicht absehbar gewesen wäre, die vorhandenen Ressourcen des britischen Weltreiches übersteigen würde. Daher herrschte in einem Großteil der britischen Gesellschaft die Auffassung vor, dass sich das eigene Parlament in erster Linie auf den Ausbau und die Stabilisierung der eigenen Kolonialgebiete konzentrieren und sich nicht unnötig in einen ausländischen Krieg hineinziehen lassen sollte. Dennoch bemühte sich die britische Regierung auf dem diplomatischen Wege, eine Lösung für diesen Konflikt herbeizuführen, indem sie Vertreter Dänemarks, Preußens, Österreichs, Russlands, Frankreichs und des Deutschen Bundes zu Gesprächen in London einlud. Auf dieser von April bis Juni des Jahres 1864

⁵⁶⁹ Vgl. Cobden 2015. S. 505.

⁵⁷⁰ Vgl. Dülffer 1997. S. 120.

⁵⁷¹ Vgl. Metzler 1997. S. 237.

stattfindenden Konferenz wurde versucht, nach der bereits feststehenden militärischen Niederlage der dänischen Armee, ein es Friedensabkommen zwischen den Kriegsparteien auszuhandeln.⁵⁷²

Dass diese Verhandlungen von vornherein zum Scheitern verurteilt waren, hing neben der nach wie vor strittigen Grenzfrage zwischen Dänemark und dem Deutschen Bund auch damit zusammen, dass das Vereinigte Königreich zu diesem Zeitpunkt weder den nötigen Willen noch die notwendigen militärischen Ressourcen besaß, um Sanktionen gegen etwaige Verstöße des Londoner Protokolls zu verhängen.⁵⁷³ Für die vom Königreich Preußen verfolgte Zielsetzung der Vereinigung der deutschen Einzelstaaten unter Ausschluss Österreichs war die mit diesem Schritt deutlich erkennbar gewordene Hinwendung des Vereinigten Königreiches zu einer Politik des Isolationismus von herausragender Bedeutung. Während bis dahin eine auf militärischem Wege erzwungene Lösung der Deutschen Frage aufgrund des von der britischen Regierung innerhalb Europas verfolgten Interventionismus als nicht umsetzbar erschien, wurde dies spätestens im Jahre 1864 zu einer realistischen Option für die preußischen Streitkräfte, da neben Österreich nur noch Frankreich über eine nennenswerte Landarmee verfügte, die diesem Vorhaben Einhalt gebieten konnte. Der während der 1860er-Jahre vollzogene Rückzug des britischen Weltreiches in die selbstgewählte „Splendid Isolation“ begünstigte somit maßgeblich den Verlauf der deutschen Einigungskriege, da es Bismarck verstand, das dadurch entstandene Machtvakuum im europäischen Raum für die Umsetzung seiner Interessen zu nutzen.⁵⁷⁴ Bezogen auf den Krieg mit Dänemark bedeutete dies, dass Preußen die Vermittlungsversuche der britischen Verhandlungsführer ablehnte und sich zusammen mit Österreich auf eine Wiederaufnahme der Kampfhandlungen in Jütland sowie auf der Insel Alsen verständigte, aufgrund derer sich das dänische Militär letztendlich genötigt sah, die Armeeführung der beiden deutschen Hegemonialmächte am 18. Juli 1864 um einen Waffenstillstand zu ersuchen. Im Zuge des daraufhin am 30. Oktober des Jahres ratifizierten Friedensvertrages von Wien musste sich das dänische Königsreich dazu verpflichten, die Herzogtümer Lauenburg, Holstein und Schleswig an Österreich und Preußen abzutreten. Für die Hansestadt ging dieser neunmonatige Konflikt zu Ende, ohne dass das eigene Staatsgebiet von physischen Kriegsschäden tangiert wurde.⁵⁷⁵

⁵⁷² Vgl. Rogosch 1990. S. 142–143.

⁵⁷³ Vgl. Metzler 1997. S. 240.

⁵⁷⁴ Ebd. S. 289.

⁵⁷⁵ Vgl. Rogosch 1990. S. 124–126.

Auch die zuvor befürchtete Beeinträchtigung des Hamburger Handelsverkehrs trat, mit Ausnahme der Durchsuchungen einzelner Schiffe, nur marginal ein.

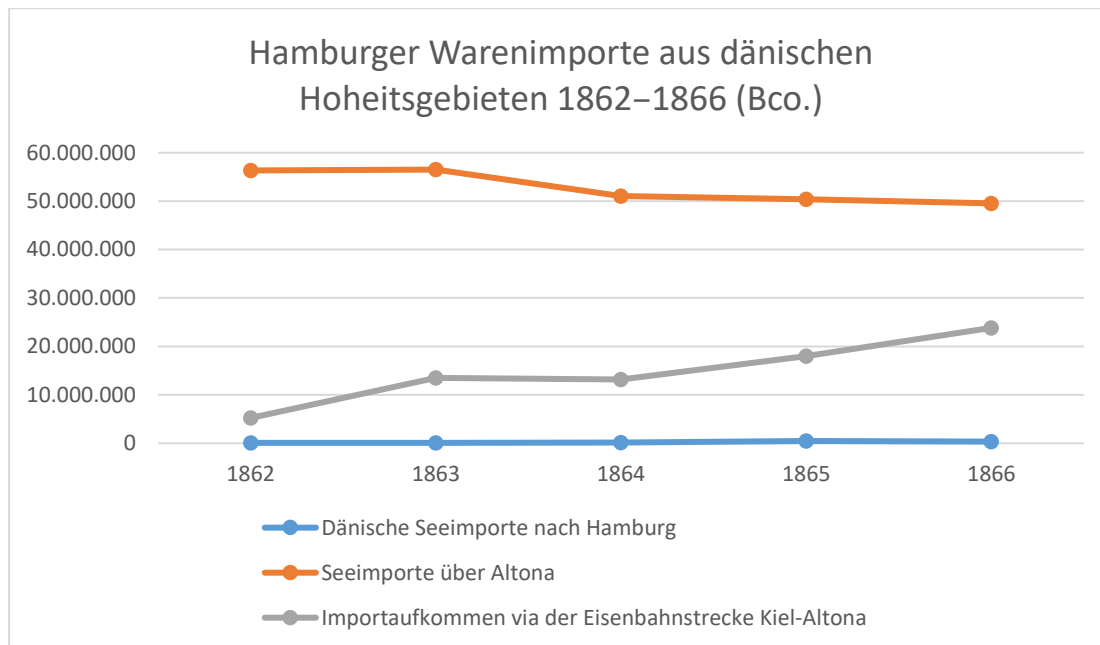


Abbildung 18: Eigene grafische Zusammenstellung. Vgl. Handelsstatistisches Bureau (Hg.): Tabellari-
sche Übersichten des Hamburgischen Handels. Jahrgänge 1864. Hamburg 1865. S. 6–7; 1866. Hamburg
1867. S. 6–7.

So sank der Wert der dänischen Warenimporte in die Elbmetropole im Vergleich zum Jahre 1863 zwar von insgesamt 70.129.910 auf 64.337.990 Bco, dennoch wurde dieser partielle Rückgang durch den Anstieg der Gesamteinfuhren von 738.665.510 auf 773.016.770 Bco. mehr als ausgeglichen.⁵⁷⁶ Ein erheblicher Vorteil für den Hamburger Hafenplatz entstand zudem aus der Tatsache, dass mit der vollzogenen Annexion der schleswig-holsteinischen Herzogtümer jegliche Gefahr einer See- oder Flussblockade durch dänische Seestreitkräfte vermutlich auf längere Sicht gebannt war. Die nun vollständig unter der Kontrolle der beiden deutschen Hegemonialmächte stehenden Gebiete nördlich der Elbmetropole wurden zum „Hinterland“ Hamburgs, welches aus politischer Sicht einen gewissen Schutz vor feindlichen Armeen sowie ökonomisch eine wesentlich effektivere Vernetzung der Handelswege versprach.

⁵⁷⁶ Siehe Tabelle 12. S. 149.

Gerade diese geografische Umklammerung des Stadtgebietes von Österreich und dem Zollverein brachte jedoch für die Hansestadt sowohl macht- als auch zollpolitische Abhängigkeiten mit sich. Bereits während des Aufmarsches österreichischer und preußischer Truppen in den Monaten Januar und Februar des Jahres 1864 kam es diesbezüglich in der Hansestadt zu einer ersten Unstimmigkeit zwischen der Hamburger Regierung und der auswärtigen Armeeführung. In diesem Zusammenhang sprach der Senat am 19. Januar in einer von ihm herausgegebenen Bekanntmachung über folgenden Tatbestand seinen Unmut aus:

*„Dem Senat ist abseiten des betreffenden Militaircommandos erst heute die Anzeige zugegangen, daß morgen, Mittwoch den 20. d. M., und an den folgenden Tagen K. Preußischer Truppen auf dem Durchmarsche von Harburg nach Hamburg kommen und theilweise bis zum folgenden Tage hier unterzubringen sein werden. Da eine vorgängige Communication abseiten der K. Preußischen Regierung nicht stattgefunden hat, so hat der Senat beschlossen, deshalb Aufklärung zu verlangen und Beschwerde zu führen, übrigens aber die Central-Commission für die Einquartierung behufs thunlichst gleichmäßiger Vertheilung dieser nicht wohl abzuwendenden Last aufgefordert, wegen Unterbringung der Truppen die erforderlichen Einrichtungen zu treffen.“*⁵⁷⁷

Insbesondere mit der im letzten Satz gewählten Formulierung bezüglich „dieser nicht wohl abzuwendenden Last“ machte der Senat gegenüber Österreich und Preußen mit ungewohnter Schärfe deutlich, dass dieser die Kriegspläne der beiden deutschen Hegemonialstaaten gegen Dänemark verurteilte. Folgerichtig reichte der Senat deshalb bereits einen Tag später in Frankfurt eine offizielle Beschwerde gegen die weder von der Bundesversammlung noch vom Senat genehmigte Durchquerung preußischer Truppenteile durch das Hamburger Staatsgebiet mit der Begründung ein, dass diese Maßnahme ein „Eingriff in die Selbständigkeit Hamburg’s“⁵⁷⁸ darstelle. Für den Ablauf des Truppenaufmarsches der beiden deutschen Hegemonialstaaten hatte die vorgebrachte Kritik des Senates zwar keine unmittelbaren Auswirkungen, da die Hansestadt, trotz des geäußerten Vorbehaltes, während des gesamten Krieges der

⁵⁷⁷ Verordnungen von 1864, nebst Register über den zehnten bis zweiunddreißigsten Bd. Bd. 32. In: Sammlung der Verordnungen der freien Hanse-Stadt Hamburg seit 1814. Hamburg 1865. S. 10–11.

⁵⁷⁸ Senatsantrag vom 20. Januar 1864. In: Verhandlungen zwischen Senat und Bürgerschaft im Jahre 1864. Hamburg 1865. S. 13. (Staatsbibliothek Hamburg). Vgl. auch: Börsenhalle vom 20.01.1864 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek).

Armeeführung als wichtige Nachschubbasis diene, dennoch schädigte der mangelnde politische Rückhalt in der Hansestadt sowie innerhalb des Deutschen Bundes den von Österreich und Preußen vorgebrachten Legitimationsanspruch eines gerechten Krieges gegen Dänemark. Trotz seines geringen Machtpotentials machte der Hamburger Senat damit zum wiederholten Male deutlich, dass sich die Elbmetropole als souveräner Stadtstaat allein dem Deutschen Bund verpflichtet fühlte und nicht etwa den Regierungen in Wien oder Berlin.

Dennoch wurde durch den Ausgang des Krieges zunächst die Hoffnung gestärkt, dass Österreich und Preußen einen tragfähigen Kompromiss bezüglich der Klärung der Deutschen Frage aushandeln könnten. Schließlich schafften es beide Staaten, ihr politisches wie militärisches Vorgehen während des Konfliktes weitgehend reibungslos zu koordinieren und die annektierten Gebiete im Jahre 1865 im Rahmen der Gasteiner Konvention aufzuteilen. Während Preußen auf diese Weise die Herzogtümer Schleswig und Lauenburg zugesprochen bekam, wurde das nördlich von Hamburg gelegene Holstein künftig von der Donaumonarchie verwaltet. Bereits seit Anfang der 1860er-Jahre konnten die deutschen Hegemonialmächte, trotz ihrer gegensätzlichen Interessen bezüglich der künftigen Gestaltung des Deutschen Bundes, bei der Formulierung eines einheitlichen Handels- und Gewerberechts bedeutende Erfolge erzielen. Dieser Schritt wurde vor allem aufgrund der zeitgenössischen Auffassung notwendig, dass aus ökonomischer Sicht niemals der Anschluss an die britische Volkswirtschaft gelingen würde, wenn die Bundesstaaten daran scheitern sollten, einen einheitlichen deutschen Binnenmarkt zu formen.⁵⁷⁹ Um diesem Ziel näher zu kommen, wurde dazu im Jahre 1861 von den jeweiligen Handelskammern des Deutschen Bundes erstmals der Allgemeine Deutsche Handelstag in Heidelberg ausgerichtet, bei dem einerseits die Grundlagen für das heutige Handelsgesetzbuch sowie andererseits erste Richtlinien für die Vereinheitlichung von Maß- und Gewichtseinheiten beschlossen wurden.⁵⁸⁰ Während die Einführung des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches (ADHGB) noch im gleichen Jahr ratifiziert wurde, konnten die Verhandlungen über die Einführung einer einheitlichen Maß- und Gewichtsordnung erst im Jahre 1868, also nach der Gründung des Norddeutschen Bundes, erfolgreich abgeschlossen werden.⁵⁸¹ Nicht minder wichtig war in diesem Zusammenhang die Forderung des Handelstages

⁵⁷⁹ Maiwald, Marc: *Allen Nationen... Vorbild und Muster? Die deutsche Wahrnehmung der sozialen und wirtschaftlichen Zustände Großbritanniens 1760–1850*. Bochum 2006. S. 179.

⁵⁸⁰ Vgl. Böhm 1981. S. 21.

⁵⁸¹ Vgl. Rogosch 1990. S. 183–184.

nach einer fortschreitenden Liberalisierung der ökonomischen Strukturen innerhalb des Deutschen Bundes bzw. vice versa der vollständigen Loslösung von der seit dem Mittelalter bestehenden vorindustriellen Wirtschaftsordnung jener Zeit. Kritisiert wurde vor allem der nach wie vor in Teilen Deutschlands vorhandene Zunftzwang im Handwerk, da die Vielzahl der von ihm ausgehenden Marktzutrittsbeschränkungen sowohl der Ausübung des freien Handelsverkehrs als auch dem gewünschten Wettbewerbseffekt entgegenstanden.⁵⁸²

Ironischerweise setzte die Hamburger Regierung, trotz der von ihr und der Commerzdeputation vehement geforderten Liberalisierung des bundesdeutschen Handelsverkehrs, dieses Konzept erst vergleichsweise spät um. Zwar wurde dort bereits im Jahre 1863 ein Gesetz verabschiedet, das ausländischen Bürgern das Recht einräumte, in der Hansestadt Grundeigentum zu erwerben, jedoch blieb die in anderen bundesdeutschen Staaten bereits geltende Gewerbefreiheit davon zunächst unberührt.⁵⁸³ Während so u. a. das Königreich Preußen bereits im Jahre 1810 das Recht auf das freie Unternehmertum einführte, folgte der Senat diesem von der Commerzdeputation geforderten Anliegen, hauptsächlich aufgrund der manigfachen Einwände des heimischen Zunftwesens, erst 55 Jahre später.⁵⁸⁴ Auch die Einführung des im Jahre 1861 beschlossenen Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches verzögerte sich in der Hansestadt aufgrund entstandener Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Senat auf der einen und der Commerzdeputation sowie der Bürgerschaft auf der anderen Seite um weitere fünf Jahre.⁵⁸⁵ Im Kern ging es bei diesem Dissens um die Frage, ob das bis dahin bewährte Justizwesen der freien Städte Frankfurt am Main, Bremen, Lübeck und eben auch Hamburg, welches vom Oberappellationsgericht ausgeübt wurde, vollständig in dem neu geschaffenen gesetzlichen Rahmen des ADHGBs aufgehen sollte. Letztendlich konnte sich die Commerzdeputation mit ihrem Anliegen durchsetzen, sodass am 1. Mai 1866 die Hamburger Gesetzesnovelle durch den folgenden Artikel in Kraft treten konnte: „§2. Von dem genannten Tage an sind alle mit dem Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuche und diesem Einführungsgesetze in Widerspruch

⁵⁸² Vgl. Boch 2004, S. 34–35.

⁵⁸³ Vgl. XXX. Gesetz vom 20.03.1863, betreff Erwerb von Grundeigentum in Hamburg „§ 1. Die Befugnis, Grundeigentum im Hamburgischen Staatsgebiet zu erwerben und sich dasselbe in den öffentlichen Eigenthumsbüchern zuschreiben zu lassen, steht jedem Angehörigen der zum Deutschen Bunde gehörenden Staaten zu.“ Vgl. Verordnungen von 1863. Bd. 31. In: Sammlung der Verordnungen der freien Hanse-Stadt Hamburg seit 1814. Hamburg 1864. S. 97-99 (Staatsbibliothek Hamburg).

⁵⁸⁴ Die Einführung der Gewerbefreiheit in Hamburg erfolgte am 01.02.1865. Vgl. Böhm 1981, S. 48.

⁵⁸⁵ Das Allgemeine Deutsche Handelsgesetzbuch wurde als Vorläufer des heutigen Handelsgesetzbuches (HGB) am 1. Januar 1866 in Hamburg eingeführt. Vgl. Börsenhalle vom 01.01.1866 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek).

stehenden gesetzlichen und gewohnheitsrechtlichen Bestimmungen aufgehoben.“⁵⁸⁶ Mit der Einführung des ADHGBs kam innerhalb des Zollvereins damit zwar ein allgemeingültiges Handelsrecht zur Anwendung, welches die unterschiedlichen Gesetze der jeweiligen deutschen Einzelstaaten zusammenfasste und anschließend vereinheitlichte, dennoch wies es auch Lücken auf. So beinhaltete es beispielsweise, bis zur Verabschiedung des Deutschen Börsengesetzes am 22. Juni 1896, keine umfassende Reglementierung des deutschen Aktien- bzw. Börsenwesens, die den Wertpapierhandel sowie die Bilanzierung von Aktiengesellschaften regeln konnte.⁵⁸⁷ Gerade dieser Umstand sollte jedoch wesentlich zum Ausbruch der Gründerzeitkrise im Deutschen Reich beitragen, da eine Vielzahl von zuvor neugegründeten Aktienbanken aufgrund des Mangels an gesetzlichen Vorschriften weder über die nötige Liquidität noch über ein adäquates Risikomanagement verfügten.⁵⁸⁸

Zusammenfassend kann nicht davon gesprochen werden, dass der Deutsche Bund im Verlauf der 1860er-Jahre jeglichen Willen zur Umsetzung notwendig erscheinender Reformen verloren hätte. Gerade die kleinen und mittelgroßen Länder hatten in diesem Zusammenhang ein großes Interesse an einem Fortbestand des bisher bestehenden deutschen Staatenbundes, da dieser einen gewissen Schutz vor dem wachsenden machtpolitischen Einfluss Preußens bot und somit ihre eigene Unabhängigkeit gewährleistete. Ihnen war jedoch bewusst, dass dieses politische System langfristig nur weiter bestehen konnte, wenn den gesellschaftlichen Umwälzungen im Rahmen der Industrialisierung Rechnung getragen würde, indem Reform- bzw. Modernisierungsprozesse innerhalb des Deutschen Bundes zur Anwendung kämen. Der flächen- wie bevölkerungsmäßig kleine Hamburger Stadtstaat war in diesem Kontext stets bemüht, sich in jenem Umfeld politisch zu behaupten, indem es vor allem bei der multilateral geführten Diskussion um die Umsetzung der Handelsliberalisierung immer wieder versuchte, entsprechende Impulse zu setzen. Trotz seiner immensen Bedeutung für den deutschen Warenverkehr waren seine diplomatischen Vorstöße nicht ungefährlich für den Fortbestand Hamburgs als souveräner Stadtstaat. Gerade während des Deutsch-Dänischen Krieges wurde der dortigen Bevölkerung durch die erzwungene Einquartierung preußischer und

⁵⁸⁶ Verhandlungen zwischen Senat und Bürgerschaft im Jahre 1865. Hamburg 1866. S. 533–534 (Staatsbibliothek Hamburg).

⁵⁸⁷ Weigt, Anja: Der Deutsche Kapitalmarkt vor dem Ersten Weltkrieg – Gründerboom, Gründerkrise und Effizienz des Deutschen Aktienmarktes bis 1914. In: Schriftenreihe des Center for Financial Studies an der Johann Wolfgang Goethe – Universität Frankfurt am Main. Hrsg v. Jan Dieter Krahn u. Volker Wieland. Frankfurt am Main 2005. S. 13–14.

⁵⁸⁸ Vgl. Barth 1995. S. 22–23.

österreichischer Truppenkontingente ein weiteres Mal aufgezeigt, wie fragil die politische Eigenständigkeit Hamburgs angesichts dieser äußeren machtpolitischen Einflüsse war. Der Verlauf dieses Konflikts hatte deutlich offenbart, dass es sich bis auf Österreich im Grunde kein anderer Mitgliedsstaat des Deutschen Bundes leisten konnte, auf politischem, wirtschaftlichem oder gar militärischem Wege gegen das Königreich Preußen zu intervenieren, ohne weitreichende Konsequenzen befürchten zu müssen.

Die vom Senat eingereichte Beschwerde vom 19. Januar 1864 gegen den nicht legitimierten Durchmarsch preußischer und österreichischer Soldaten durch das Hamburger Stadtgebiet hinein in die schleswig-holsteinischen Herzogtümer war als ein mahnendes Beispiel für die vorherrschende Zerbrechlichkeit des Deutschen Bundes anzusehen, da die Bundesversammlung keine Möglichkeit hatte, diesen Verstoß gegen die Bundesakte zu ahnden.⁵⁸⁹ Für die preußische Regierung unter ihrem Ministerpräsidenten Otto von Bismarck wurde damit der Weg für eine militärische Lösung der Deutschen Frage geebnet. Wiederum war es der englische Staatsmann Richard Cobden, der diese Gefahr frühzeitig erkannte und bereits am 4. Januar 1864 seinen französischen Konterpart Michel Chevalier mit folgenden Worten vor einem möglichen deutschen Einigungskrieg gegen Frankreich warnte:

*„There is more than meets the eye in the course which the ‚patriotic party‘ in Germany is talking. They are under a feeling of humiliation & irritation at the malorganisation of the German Empire, & they think that a war on a large scale would enable them to get rid of their little princes & make one great concentrated nation. I have heard very grave and learned professors in Germany argue that they will never have a really united people until they have another war with France.“*⁵⁹⁰

Im Hamburger Senat musste diese Prophezeiung erhebliche Besorgnis ausgelöst haben, da sie im Gegensatz zu den ökonomischen Interessen der Stadt stand. Gerade im Hinblick auf die in der Elbmetropole gemachten Erfahrungen während der napoleonischen Kriege hätte ein erneuter Konflikt mit Frankreich wohl die im Zuge des Cobden-Chevalier-Vertrages erreichten Fortschritte bei der Umsetzung des Freihandels

⁵⁸⁹ Vgl. Wulf 2015, S. 37–38.

⁵⁹⁰ Brief von Richard Cobden vom 4. Januar 1864 an Michel Chevalier bezüglich des drohenden Krieges mit Dänemark und dessen mögliche Auswirkungen auf den politischen Ausgang der Deutschen Frage. Vgl. Cobden 2015, S. 459–460.

maßgeblich gefährdet. Neben einer drohenden Blockade der Elbe durch französische Kriegsschiffe war auch die Reaktion Englands im Kriegsfall weitgehend ungewiss gewesen, da der Londoner Regierung hinsichtlich ihrer Balance-of-Power-Doktrin nicht an einem Aufstieg Preußens zu einer mit ihr konkurrierenden militärischen Supermacht gelegen sein konnte. Die künftige Entwicklung des Hamburger Handels- und Finanzplatzes hing demnach, wie bereits zuvor, vom weiteren geostrategischen Kalkül der führenden Mächte in Europa ab. Die Beilegung der Schleswig-Holstein-Frage führte, entgegen aller vorherigen Erwartungen, keineswegs zu einer Lösung dieses Dilemmas, sondern vielmehr zu einer Verschärfung dieses Problems.

8.5 Der Deutsche Krieg und seine Auswirkungen auf Hamburg

Obwohl Österreich und Preußen noch während des gemeinsam gegen Dänemark geführten Krieges als militärische Verbündete aufgetreten waren, nahmen die politischen Spannungen zwischen den beiden deutschen Hegemonialstaaten im Verlauf des Jahres 1865 wieder deutlich zu. Neben dem bereits beschriebenen Verlust aller wirtschaftlicher Privilegien im Handelsverkehr mit dem Zollverein drohte Österreich, angesichts der zunehmend aggressiv auftretenden preußischen Regierung, nun auch die politische Entmachtung innerhalb des Deutschen Bundes. Bereits seit den 1850er-Jahren hatte das preußische Königshaus unmissverständlich klargestellt, dass es sich künftig neben Österreich als gleichberechtigte Führungsmacht des Deutschen Bundes begriff.⁵⁹¹ Spätestens mit der Vereidigung Bismarcks zum preußischen Ministerpräsidenten im Jahre 1862 setzte sich jene politische Bewegung in Preußen durch, die vehement einen Ausschluss Österreichs aus dem Deutschen Bund forderte. Die preußische Regierung sah sich bei der Umsetzung dieses Ziels jedoch im Wesentlichen mit der Frage konfrontiert, wie es gelingen könnte, die machtpolitische Einflussnahme des österreichischen Kaisers auf die kleinen und mittleren Staaten des Deutschen Bundes effektiv zu unterbinden, ohne dabei einen kriegesischen Flächenbrand in Europa auszulösen. Mit dem Ende des Deutsch-Dänischen Krieges wurde Bismarck jedoch bewusst, dass der nach wie vor schwelende Konflikt um die künftige politische Gestaltung der schleswig-holsteinischen Herzogtümer letztendlich den idealen Vorwand bieten würde, die von ihm angestrebte kleindeutsche Lösung mit Waffengewalt durchzusetzen.

⁵⁹¹ Vgl. Metzler 1997. S. 115.

Die Gelegenheit für diesen Schritt war zu diesem Zeitpunkt aus der Sicht Preußens sehr günstig, da das konjunkturelle Wachstum der österreichischen Volkswirtschaft seit der Weltwirtschaftskrise von 1857 weitaus niedriger ausfiel als das des Zollvereins.⁵⁹² Zudem befand sich der Staatshaushalt der Donaumonarchie aufgrund dessen Partizipation an den kostenintensiven Kriegen gegen Dänemark sowie dem nach wie vor mit Österreich verfeindeten Königreich Sardinien-Piemont in einer äußerst prekären Lage. Im Hinblick auf den vorherrschenden Streit um die künftige staatliche Zugehörigkeit Venetiens gelang es Bismarck ferner im Frühjahr des Jahres 1866, ein geheimes Militärbündnis mit Italien auszuhandeln, das Österreich nach Ausbruch der Kampfhandlungen in einen Zweifrontenkrieg zwingen sollte. Von den anderen europäischen Mächten musste die Regierung in Berlin im Konfliktfall keine militärischen Interventionen befürchten, da sowohl das Vereinigte Königreich als auch Russland diese Auseinandersetzung generell als rein deutsches Problem betrachteten. Obwohl auch Frankreich nicht gewillt war, französische Soldaten in einem innerdeutschen Krieg zu opfern, versprach es sich doch im Gegenzug für die gewährte französische Neutralität zumindest einen materiellen Ausgleich von der jeweiligen Siegermacht dieses Konfliktes.⁵⁹³ Dass diese Forderung nach dem Ende des Krieges seitens der Regierung in Berlin unberücksichtigt blieb, wurde in Paris als ein erheblicher politischer Affront gewertet, der die Beziehungen beider Länder in der Folgezeit stark belasten sollte.⁵⁹⁴

Trotz dieser guten Ausgangslage konnte Bismarck nicht einfach einen innerdeutschen Krieg herbeiführen, ohne im In- und Ausland einen vagen Legitimationsanspruch vorweisen zu können. Aus diesem Grund wandte der spätere deutsche Reichskanzler am 9. April 1866 eine List an, indem er überraschenderweise eine basisdemokratische Wahlrechtsreform innerhalb des Deutschen Bundes forderte. Nach außen hin wollte Bismarck damit den Eindruck erwecken, dass Preußen die Manifestierung einer freiheitlichen Grundordnung in Deutschland generell unterstützen würde. Er wusste jedoch schon im Vornhinein, dass Österreich die Schaffung eines demokratischen Parlaments in Deutschland niemals hätte erlauben können, ohne die politische Stabilität im eigenen Land zu gefährden. Die Annahme dieses Antrages hätte demnach unweigerlich zum Austritt der Donaumonarchie aus dem Deutschen Bund

⁵⁹² Vgl. Henderson 1987. S. 226.

⁵⁹³ Vgl. Dülffer 1997. S. 151–157.

⁵⁹⁴ Vgl. Nipperdey 1992. S. 16–18.

geführt.⁵⁹⁵ Um dieser Provokation zu entgegnen, stellte Österreich daraufhin am 1. Juni 1866 den Antrag, entsprechende Themen bezüglich der Schleswig-Holstein-Frage zukünftig nur noch innerhalb der Frankfurter Bundesversammlung verhandeln zu wollen. Bismarck sah sich nun gezwungen, schnellstmöglich mit militärischen Mitteln gegen diese Entscheidung zu intervenieren, da eine politische Lösung dieses Konfliktes die Position der Donaumonarchie im Deutschen Bund wohl auf Jahre hinaus gefestigt hätte. Mit Verweis auf die Missachtung der Gasteiner Konvention folgte daher am 9. Juni 1866 die Besetzung des unter österreichischer Verwaltung stehenden Herzogtums Holstein durch preußische Truppenverbände. Die Bundesversammlung wertete dieses Vorgehen als Bruch der Verfassung des Deutschen Bundes und beschloss auf Antrag Österreichs am 14. Juni 1866 die Mobilisierung des Bundesheeres.⁵⁹⁶ Die Mitgliedstaaten des Deutschen Bundes wurden dadurch gezwungen, sich eindeutig für eine der beiden Kriegsparteien zu bekennen.⁵⁹⁷

Dass die damit zu treffende Entscheidung mitunter sehr kontrovers in den jeweiligen Ländern diskutiert wurde, lässt sich u.a. am Hamburger Beispiel deutlich nachvollziehen. Auf der einen Seite herrschte in der Elbmetropole immer noch große Dankbarkeit, dass Österreich während der Wirtschaftskrise von 1857 der Stadt großzügige Finanzhilfen gewährt hatte, mit denen letztendlich der drohende Staatsbankrott abgewendet werden konnte. Zudem waren sich sowohl der Senat als auch die Bürgerschaft durchaus bewusst, dass Preußen mit der unzulässigen Besetzung Holsteins gegen geltendes Bundesrecht verstoßen hatte und somit der Bündnisfall an der Seite Wiens eintreten müsste.⁵⁹⁸ Auf der anderen Seite war jedoch gerade dieses Szenario für die Hamburger Regierung undenkbar, da ein Krieg gegen Preußen unmittelbar den Verlust der eigenen territorialen Integrität herbeigeführt hätte.⁵⁹⁹ Dass dieses Szenario durchaus realistisch war, zeigt auch eine am 12. Juni an den Hamburger Senatssyndikus Carl Hermann Merck übergebene Note des preußischen Gesandten

⁵⁹⁵ Vgl. Nipperdey 1983. S. 778.

⁵⁹⁶ Vgl. Doering-Manteuffel 2010. S. 45.

⁵⁹⁷ Während im Folgenden u. a. die Königreiche Bayern, Württemberg, Sachsen sowie die hessischen Länder, mitsamt der Freien Reichsstadt Frankfurt a. M., Partei für Österreich ergriffen, stellte sich, mit Ausnahme von Hannover, das Gros der nord- und mitteldeutschen Länder auf die Seite Preußens. Vgl. Nipperdey 1983. S. 781–782.

⁵⁹⁸ So lautet der Artikel XI. der Bundesakte von 1815 wie folgt: „Alle Mitglieder des Bundes versprechen sowohl ganz Deutschland, als jeden einzelnen Bundesstaat gegen jeden Angriff in Schutz zu nehmen und garantieren sich gegenseitig ihre sämtlichen unter dem Bunde begriffenen Besitzungen.“ Vgl. Rogosch 1990. S. 197–201.

⁵⁹⁹ Das Preußen ohne Weiteres in der Lage war, das Hamburger Stadtgebiet ohne große Gegenwehr einzunehmen, zeigt allein die Tatsache, dass das preußische Panzerschiff „Arminius“ am 11.06.1866 mit 700 Soldaten an Bord den Altonaer Hafen besetzte. Vgl. Jansen 2011. S. 204–206.

Freiherr von Richthofen. Darin hieß es: „Bei ausbrechendem Kriege würde Preußen sich als nur durch sein eigenes Interesse und dasjenige der zu ihm haltenden Staaten leiten lassen.“⁶⁰⁰ Da das Hamburger Staatsgebiet mit der Besetzung Holsteins durch preußische Truppen nun unmittelbar den machtpolitischen Ambitionen Bismarcks ausgesetzt war, blieb dem Senat im Grunde keine Möglichkeit, dem Hilfesuch der Donaumonarchie zu entsagen. So war es denn angesichts dieser außerordentlichen Bedrohungslage nicht weiter verwunderlich, dass die von Österreich bereits am 13. Mai zugesicherte Unversehrtheit der deutschen Handelsschifffahrt zu Kriegszeiten in Hamburg nur geringe Beachtung fand.⁶⁰¹

Obwohl die vom Senat angestrebte Neutralitätspolitik als Konsequenz dieser Drohung nicht mehr aufrechtzuerhalten war, bedeutete dies keineswegs, dass in der Elbmetropole sämtliche Forderungen Bismarcks bedingungslos akzeptiert wurden.⁶⁰² Vielmehr waren die Hamburger Diplomaten während der stattfindenden Verhandlungen in der Lage, die essenzielle Bedeutung ihrer Stadt als größter Hafenplatz des Deutschen Bundes zu nutzen, um gewisse Zugeständnisse Preußens erwirken zu können. Dieser von der Hamburger Politik aufrechterhaltene Hochmut war umso bemerkenswerter, da die Hansestadt letztendlich über keine ausreichenden Mittel verfügte sich dem macht- bzw. wirtschaftspolitischen Einfluss Preußens zu entziehen.⁶⁰³ Wie riskant diese Verhandlungsstrategie für die Elbmetropole war, zeigte die Reaktion des Senates auf den von Preußen vorgelegten Entwurf einer neuen Bundesverfassung vom 14. Juni 1866, die den Ausschluss Österreichs aus dem Deutschen Bund manifestieren sollte. Um den Druck auf die Hansestadt zu erhöhen, hatte die preußische Regierung zwei Tage später diese Forderung um den Zusatz erweitert, dass das Hamburger Bürgermilitär künftig dem preußischen Oberbefehl unterstellt werden müsse. Als der Senat zum Verdruss Bismarcks dieses Anliegen bereits am 17. Juni mit der Begründung zurückwies, dass dies nicht im Interesse der Hansestadt läge, verschärfte sich der diplomatische Austausch beider Länder deutlich.⁶⁰⁴ Obwohl von Richthofen daraufhin die militärische Besetzung der Hansestadt sowie die Entmachtung des Senates forderte, reagierte Bismarck erstaunlich nachsichtig auf diesen Affront, indem er auf einen Teil seiner zuvor titulierten Forderungen verzichtete. So war die Souveränität Hamburgs

⁶⁰⁰ Vgl. Senatsprotokoll vom 13.06.1866. (Staatsbibliothek Hamburg). Vgl. auch: Rogosch 1990. S. 197.

⁶⁰¹ Vgl. Börsenhalle vom 11.06.1866 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek).

⁶⁰² Vgl. Rogosch 1990. S. 185–187.

⁶⁰³ Schönhoff, Hans-Georg: Hamburg im Bundesrat. Die Mitwirkung Hamburgs an der Bildung des Reichswillens. Hamburg 1967. S. 11. Vgl. auch: Metzler 1997. S. 68.

⁶⁰⁴ Vgl. Böhme 1966. S. 13.

auch garantiert, wenn der Senat seine Vertreter aus der Bundesversammlung abrufen und zumindest einen Teil des Bürgermilitärs unter preußischen Oberbefehl stellen würde.⁶⁰⁵ Noch am selben Tag berieten sich die Hansestädte über das weitere Vorgehen in dieser Frage. Obwohl das Angebot auf den ersten Blick günstig schien, da Preußen den Hansestädten damit de facto eine Bestandsgarantie gegeben hatte, gab es beträchtliche Zweifel an der Glaubwürdigkeit. Belegt werden kann diese Skepsis u. a. mit einer Aussage des preußischen Politikers Georg Freiherr von Vincke, die Richard Cobden wie folgt in erinnerte:

*„Indeed, their leading orator de Vincke, who has been called the Prussian Bright, in a recent speech in the chamber at Berlin, when speaking of these smaller German States, said they were ,too small to live & too large to die; which I interpreted to mean an invitation to somebody to put them out of their misery.“*⁶⁰⁶

Es waren radikale Thesen wie diese, die die Freien Städte sowie die kleineren Herzogtümer in Deutschland an der Bündnistreue Preußens zweifeln ließen. Mit der preußischen Besetzung Holsteins sowie dessen Dominanz innerhalb des Zollvereins war es aus Hamburger Sicht nur noch eine Frage der Zeit, bis Bismarck versuchen würde, auch diese Kleinstaaten zu okkupieren.

Trotz des vorhandenen Misstrauens blieb den Hansestädten, angesichts der preußischen Übermacht, nur die Möglichkeit, den Forderungen Bismarcks stattzugeben und die Bundesversammlung zu verlassen.⁶⁰⁷ Österreich versuchte zwar noch, dieser Entwicklung entgegenzuwirken, indem dem Senat versprochen wurde, künftig die Elbmetropole von jeglichem preußischen Einfluss zu befreien, falls dieser beschließen sollte, doch im Deutschen Bund zu verbleiben.⁶⁰⁸ Dieses Angebot wurde jedoch vom Senat als unrealistisch wahrgenommen, da das Hamburger Stadtgebiet selbst bei einem militärischen Sieg der Donaumonarchie wohl zuvor von preußischen Truppenverbänden belagert bzw. eingenommen werden würde. Gerade aufgrund der Erfahrungen während der französischen Besatzungszeit 52 Jahre zuvor war der Senat erpicht darauf, eine

⁶⁰⁵ Ebd. S. 15–16.

⁶⁰⁶ Brief von Richard Cobden an John Bright vom 28. Mai 1860. Vgl. Cobden 2015. S. 50–51.

⁶⁰⁷ In der Senatsdebatte vom 27. Juni 1866 rief Merck die Bürgerschaft dazu auf, zur Bewahrung der territorialen Unabhängigkeit Hamburgs auf die Forderungen Preußens einzugehen. Vgl. Börsenhalle vom 28.06.1866 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek).

⁶⁰⁸ Vgl. Baasch 1915. S. 203. Vgl. auch: Schönhoff 1967. S. 18.

Wiederholung dieses Traumas zu verhindern. Aus diesem Grund zogen sich Hamburg und die anderen Hansestädte am 29. Juni vollständig aus den Beratungen des Deutschen Bundes zurück und kündigten somit die laut Artikel XI. der Bundesakte bestehende Beistandsverpflichtung mit Österreich offiziell auf.⁶⁰⁹ Obwohl sich die Hamburger Regierung damit deutlich von ihren bisherigen Loyalitätsbekundungen gegenüber dem Staatenbund distanzierte, versuchte sie weiterhin, die von Bismarck geforderte Mobilisierung des Bürgermilitärs zeitlich hinauszuzögern. Als jedoch die Hansestädte Bremen und Lübeck am 27. bzw. 28. Juni erklärten, dass sie die preußischen Streitkräfte im Kampf gegen die Bundesarmee militärisch unterstützen würden, stand der Senat unter erheblichem Zugzwang.⁶¹⁰ Entgegen dem vorläufigen Willen der Bürgerschaft, die letztendlich erst am 4. Juli mit 113 zu 54 Stimmen dem Senatsantrag ihre Zustimmung erteilte, signalisierte jener bereits zwei Tage zuvor, dass die Hansestadt die preußische Kriegspolitik unterstützen werde.⁶¹¹

Obgleich diese Entscheidung einer politischen Niederlage gleichkam, hätte sie aus Hamburger Sicht zu keinem besseren Zeitpunkt getroffen werden können. Nur einen Tag später, am 3. Juli des Jahres 1866, konnte der Deutsche Krieg infolge der österreichischen Niederlage in der Schlacht bei Königgrätz zugunsten des preußischen Königreiches entschieden werden. Zwar gingen die Kampfhandlungen noch bis Ende Juli weiter, jedoch befand sich die demoralisierte österreichische Nordarmee in der Auflösung, sodass preußische Verbände in nur wenigen Tagen bis in die Nähe des Wiener Stadtgebietes vordringen konnten. Mit dem am 26. Juli geschlossenen Vorfrieden von Nikolsburg konnte dieser Krieg bereits nach einem Monat beigelegt werden, ohne dass Truppenverbände aus Hamburg zu etwaigen Kampfhandlungen herangezogen wurden.⁶¹² Als Siegermacht annektierte Preußen daraufhin u.a. die vormals unabhängigen Länder Hessen-Kassel, Nassau und Hannover sowie die bis dahin Freie Reichsstadt Frankfurt am Main, um auf diese Weise die bis dahin bestehende geografische Trennung seiner Provinzen aufzuheben.⁶¹³ Geopolitisch war die Elbmetropole zudem seit der im Jahre 1867 erfolgten Annektion der vormaligen

⁶⁰⁹ Vgl. Rogosch 1990. S. 201.

⁶¹⁰ Vgl. Börsenhalle vom 26.06.1866 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek).

⁶¹¹ Vgl. Senatsantrag Nr. 97 vom 04.07.1866. In: Verhandlungen zwischen Senat und Bürgerschaft im Jahre 1866. Hamburg 1867. S. 299. Vgl. auch: Börsenhalle vom 05.07.1866 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek).

⁶¹² Böhm, Ekkehard: Der Weg ins Deutsche Reich 1860–1888. In: Hamburg – Geschichte der Stadt und ihrer Bewohner, Bd. 1, Von den Anfängen bis zur Reichsgründung. Hrsg. v. Werner Jochmann u. Hans-Dieter Loose. Hamburg 1982. S. 497.

⁶¹³ Vgl. Dülffer 1997. S. 159.

Herzogtümer Schleswig und Holstein, vollständig vom preußischem Staatsgebiet umgeben, was den Einfluss Berlins auf die Hamburger Politik erheblich verstärken sollte.⁶¹⁴ Mit dem erzwungenen Ausscheiden Österreichs aus dem deutschen Staatensystem hatte sich der von Bismarck verfolgte Ansatz einer kleindeutschen Lösung endgültig durchgesetzt. Dies hatte zur Folge, dass der Deutsche Bund umgehend aufgelöst wurde. An seine Stelle trat im Jahre 1867 der unter preußischer Hegemonie stehende Norddeutsche Bund, dem auch Hamburg angehörte.⁶¹⁵

Somit blieb die Hamburger Regierung der opportunistischen Politik der vergangenen Jahre auch während des Deutschen Krieges treu, indem sie versuche, die eigene territoriale Unabhängigkeit unter Ausnutzung des deutschen Dualismus mit diplomatischen Mitteln zu verteidigen. Obwohl sich die Hansestadt stets gegen den starken Einfluss Preußens zur Wehr gesetzt hatte und viele Sympathien sowohl im Senat als auch in Bürgerschaft auf Seiten Österreichs lagen, war ein direkter Konflikt mit Berlin zum Zwecke des Selbsterhalts von vornherein keine Option für die Elbmetropole gewesen. Vielmehr versuchte der Senat Zeit zu gewinnen, um die eigene Neutralität so lange wie möglich aufrechtzuerhalten. In der vorliegenden Situation bedeutete dies konkret, dass der Senat entgegen seiner Überzeugung ein Bündnis mit Bismarck schließen musste, um einerseits einer drohenden Intervention Preußens zuvorzukommen und andererseits den für die Hansestadt so wichtigen Zugang zu den Weltmärkten offenzuhalten. Der Hamburger Reeder und Bürgerschaftsabgeordnete Ferdinand Laeisz kam in seinen im Jahre 1891 publizierten Lebenserinnerungen diesbezüglich zu dem Schluss, dass der moralisch fragwürdige Umgang mit Österreich während dieses Konfliktes letztendlich durch die von Preußen initiierte Reichsgründung im Jahre 1871 legitimiert wurde. So schrieb er:

*„Oesterreich waren wir für seine Hülfe an der grossen Krisis zu Dank verpflichtet, und die Oesterreichischen Militärs hatten sich während ihrer hiesigen Garnisonszeit sehr beliebt gemacht. Preussen hingegen mit seinem Militarismus und seiner pedantischen Bureaukratie war dem Hamburger unsympatisch. [...] Glücklicher Weise siegte jedoch die Vernunft über das Gefühl, und wir schlossen uns denn der auf soliderem Grunde basierenden und für das schliessliche Wohl Deutschlands streitenden Macht Preussens an.“*⁶¹⁶

⁶¹⁴ Vgl. Baasch 1915, S. 155. Vgl. auch: Schneider 1983, S. 51.

⁶¹⁵ Vgl. Hahn 2011, S. 71.

⁶¹⁶ Vgl. Laeisz 1974 (1891), S. 68–69.

Auch wenn sich die Elbmetropole letztendlich dem hegemonialen Anspruch Preußens beugen musste, wirkte sich dieser Konflikt zumindest aus wirtschaftspolitischer Sicht keinesfalls nachteilig auf den Hamburger Handels- und Finanzplatz aus. So musste die Hansestadt, wie schon während des Deutsch-Dänischen Krieges, weder Gebietsverluste noch eine nachhaltige Beeinträchtigung des Handelsverkehrs hinnehmen. Doch warum zeigte Bismarck gerade in den Verhandlungen mit dem Senat so viel Nachsicht? Die überragende militärische Stärke Preußens hätte es ihm zu jeder Zeit erlaubt, seine Ziele in der Hansestadt mit Gewalt durchzusetzen. Stattdessen ließ er es entgegen dem Rat des Gesandten Freiherr von Richthofen zu, dass ein rechtsverbindliches Abkommen mit Preußen seitens der Hamburger Regierung wochenlang hinausgezögert wurde. Der Berliner Regierung war sich der Tatsache bewusst, dass der Aufbau eines künftigen deutschen Nationalstaates nur auf Basis einer wachstumsstarken sowie global ausgerichteten deutschen Volkswirtschaft gelingen konnte. Wie wichtig der Hamburger Handelsplatz in diesem Kontext sowohl für Preußen aber auch in selbem Maße für England war, unterstreichen die folgende Daten. Während das Vereinigte Königreich im Jahre 1866 jeweils Waren im Wert von etwa 25 Millionen Pfund Sterling nach Frankreich sowie in die USA exportierte, belief sich der Wert der britischen Ausfuhren nach Hamburg im gleichen Zeitraum auf etwa 20 Millionen Pfund Sterling.⁶¹⁷ Eine Studie von Johannes Dalmann aus dem Jahre 1868 gibt in diesem Kontext Aufschluss über Vergleichswerte des Seeimportaufkommens verschiedener europäischer Nationen bzw. deren wichtigster Hafenplätze aus dem Jahre 1866. Zwar verweist er vorab auf die Ungenauigkeit seiner Zahlen, da fehlende internationale Standards bei der Datenerhebung zu jener Zeit eine gewissenhafte statistische Analyse nahezu unmöglich machten, dennoch lässt sich anhand seiner im Folgenden dargestellten Ausführungen zumindest ansatzweise die Bedeutung des Hamburger Handels- und Finanzplatzes für den internationalen Schiffsverkehr erahnen.⁶¹⁸

⁶¹⁷ Vgl. Dalmann 1868. S. 5.

⁶¹⁸ Ebd. S. 20.

Tabelle 18

Seeimportstatistik versch. Hafenplätze / Länder im Jahre 1866 (exkl. Kontanten)

Land / Hafenplatz	Schiffe	Tonnengehalt ⁶¹⁹	Warenwert ⁶²⁰
Verein. Königreich	56.100	14.318.000	1.807.000.000
London	11.600	3.646.000	(nicht genannt)
Liverpool	4.800	2.645.000	(nicht genannt)
Frankreich	32.900	5.228.000	609.000.000
Marseille	5.100	1.366.000	(nicht genannt)
Holland	8.500	1.910.000	290.000.000
Hamburg & Altona	4.300	1.250.000	210.000.000
Hamburg	(nicht genannt) ⁶²¹	1.100.000	180.000.000 ⁶²²
Belgien	4.500	921.000	130.000.000
Antwerpen	3.000	775.000	98.000.000
Bremen	1.480	672.000	54.000.000

Quelle: Eigene tabellarische Zusammenstellung. Vgl. Dalmann 1868. S. 4–5.

Da sich der Hamburger Hafen aufgrund seiner herausragenden Stellung im internationalen Handelsverkehr während des 19. Jahrhunderts zu einem der weltweit wichtigsten Warenumschriftsplätze entwickelt hatte, war Bismarck gezwungen, den Sonderstatus der Elbmetropole bis auf Weiteres anzuerkennen. Dabei war es für den Hamburger Handelsplatz von entscheidendem Vorteil, dass mit dem Ende des bis dahin vorherrschenden Dualismus nun wichtige Reformen zur Vereinheitlichung des deutschen Handelsverkehrs aufgrund der Hegemonialstellung Preußens leichter umgesetzt werden konnten.⁶²³ Im Gegensatz zur vormals Freien Reichsstadt Frankfurt am Main, die im Zuge der preußischen Okkupation sowohl ihre territoriale Unabhängigkeit als auch ihre Stellung als wichtigster Finanzplatz des Deutschen

⁶¹⁹ Tonnengehalt bzw. Tonnage ist ein Maß für den Raumgehalt eines Schiffes.

⁶²⁰ In Vereinstaler

⁶²¹ Lt. den Tabellarischen Übersichten des hamburgischen Handels liefen im Jahre 1866 insgesamt 5.185 Schiffe den Hamburger Hafen an. Vgl. Handelsstatistisches Bureau (Hg.): Tabellarische Übersichten des Hamburgischen Handels. Jahrgang 1866. Hamburg 1867. S. 30.

⁶²² Bei dieser Angabe fehlt der Warenwert jener Seeimporte, die indirekt über die Hafenplätze in Kiel, Lübeck oder Harburg nach Hamburg importiert worden sind.

⁶²³ Darunter fielen u. a. Reformen des Patentrechts, des Bank- und Konsulatswesens oder auch der Gewerbefreiheit. Vgl. Böhme 1966. S. 239.

Bundes verlor, konnte die Elbmetropole nahtlos an ihre wirtschaftlichen Erfolge der Vorkriegszeit anknüpfen.⁶²⁴

In dieser Hinsicht war es für Hamburg durchaus von Bedeutung, wie das Vereinigte Königreich den preußischen Großmachtambitionen in Europa künftig gegenüberstehen würde. Schließlich war die neue deutsche Hegemonialmacht zwischen den Jahren 1864 und 1866 an insgesamt zwei Kriegen beteiligt gewesen. Wie der bereits in dieser Arbeit zitierte Brief Richard Cobdens nahelegte, musste London damit rechnen, dass es aufgrund der Politik Bismarcks zu weiteren militärischen Konflikten in Europa käme.⁶²⁵ Zwar war der britischen Regierung im Sinne der von ihr propagierten Balance-of-Power-Doktrin, durchaus daran gelegen, dass sich Preußen an ihrer Seite zu einem festen Gegenpol zu den machtpolitischen Ambitionen Russlands und Frankreichs entwickeln würde, um der englischen Friedenspolitik Nachdruck zu verleihen. Dennoch war sie aufgrund der Erfahrungen während des Krimkrieges zunehmend von der Sorge getrieben, dass ein militärischer Alleingang Bismarcks zu einem unkalkulierbaren Flächenbrand in Europa führen könnte. Trotz dieser Gefahr zeigte sich die Regierung in London kooperativ im Umgang mit den neuen Machtstrukturen innerhalb des deutschen Staatenbundes. Begründet werden kann diese politische Haltung u.a. damit, dass sich die britische Exportwirtschaft von einem strukturierten Wirtschaftsraum innerhalb des Norddeutschen Bundes neue Absatzmöglichkeiten für ihre Produkte versprach.⁶²⁶

Der gleiche Sachverhalt traf auf den englischen Finanzsektor zu. In London war es am 11. Mai 1866 zu einer kurzen, aber heftigen Konsolidierung an den dortigen Kapital- und Finanzmärkten gekommen, die Erinnerungen an die schwere Wirtschaftskrise von 1857 aufkommen ließ. So wurden beide Krisen durch einen Crash an den Kapitalmärkten ausgelöst. Wie schon beim Krimkrieg, als Investoren die erhöhte Nachfrage nach kriegswichtigen Gütern ausnutzten, um durch Spekulation exorbitante Gewinne zu erzielen, verbreitete sich diese Geschäftspraxis auch während des US-amerikanischen Bürgerkrieges. Als mit dem Ende dieser militärischen Konflikte die Nachfrage nach jenen Waren drastisch zurückging, hatten viele der von diesem Preisverfall betroffenen Kaufleute und Investoren plötzlich erhebliche Schwierigkeiten, sich zu refinanzieren und wurden zahlungsunfähig.⁶²⁷ Während sich die Kapital- und

⁶²⁴ Vgl. Cassis 2007. S. 112.

⁶²⁵ Vgl. Kapitel 8.3.

⁶²⁶ Vgl. Hildebrand 1997. S. 139.

⁶²⁷ Vgl. Kindleberger/ Aliber 2011. S. 164–165.

Finanzmärkte im Vereinigten Königreich noch im Verlauf des Jahres 1866 wieder stabilisieren konnten, waren die Auswirkungen dieser Krise u. a. in Frankreich noch bis in das Jahr 1868 hinein zu spüren.⁶²⁸

Der Hamburger Handels- und Finanzplatz profitierte aus ökonomischer Sicht in zweifacher Weise von den neuen Verhältnissen in Deutschland. Zum einen hatte die nun vollständig vom Zollverein umschlossene Hafenmetropole seit Kriegsende Zugriff auf ein größeres Einzugsgebiet, mit dem sie Handel treiben konnte. Zwar verfügte Deutschland auch in der Ära des Norddeutschen Bundes noch nicht über einen einheitlich strukturierten Wirtschaftsraum, doch wurde anhand der in Angriff genommenen Reformen deutlich, dass deren Umsetzung letztendlich nur noch eine Frage der Zeit war. Zum anderen versuchte das Vereinigte Königreich, nicht zuletzt aufgrund der entstandenen Risiken im Nordamerikageschäft, neue Absatzmärkte in Europa zu erschließen, um dadurch seine Exportwirtschaft zu stärken. Da ein Großteil der für die zentral- sowie nordeuropäischen Märkte bestimmten britischen Exporte traditionell im Hamburger Hafen umgeschlagen wurden, kam es laut den Tabellarischen Übersichten des hamburgischen Handels allein zwischen den Jahren 1866 und 1868 zu einem Anstieg der Seeimporte um etwa 39 Prozent.

Tabelle 19

Hamburger Importstatistik 1865–1868

Wert aller Warenimporte nach Hamburg von 1865 bis 1868 (in Bco.)

Jahr	1865	1866	1867	1868
Seewärts	350.698.030	338.324.250	394.005.320	472.281.260
Über Altona	50.408.320	49.547.350	52.015.060	46.352.460
Land & Fluss	370.562.530	391.216.410	373.295.680	344.410.550
Total	771.668.880	779.088.010	819.316.060	818.044.270

Quelle: Eigene tabellarische Zusammenstellung. Vgl. Handelsstatistisches Bureau (Hg.): Tabellarische Übersichten des Hamburgischen Handels. Jahrgang 1868. Hamburg 1869. S. 5–7.

⁶²⁸ Ebd. S. 97.

Die Commerzdeputation war sich dieser Entwicklung bewusst, sodass der folgende von ihr verfasste Bericht über die ökonomische Entwicklung der Hansestadt im Jahre 1866 positiv ausfiel.

*„Die grossen politischen Ereignisse des letzten Sommers und die in England zum Ausbruch gekommene scharfe Crisis des Geldmarktes haben das Geschäft im verflossenen Jahre aus seinen gewöhnlichen Bahnen herausgerissen, und durch Lähmung des Unternehmungsgeistes sowie nothgedrungene Einschränkung des Consums die gewohnte Thätigkeit unterbrochen. Mit um so grösserer Genugthuung ist es deshalb aufzunehmen, dass sowohl an unserem Platze wie in Deutschland überhaupt der Handel im Allgemeinen von erheblichen Unfällen verschont geblieben ist, und die commerciellen Kreise Beweise von fester Solidarität gegeben haben, während in England alte renommirte Firmen in grosser Zahl erlagen und die ganzen Creditverhältnisse einen Stoss erhielten, von dem sie nur in längerem Zeitraum sich werden erholen können. Um so mehr Anlass haben wir, die durch die Krieg auch auf handelspolitischen Gebiet theils erreichten, theils angebahnten Erfolge mit Freuden zu begrüßen und auf eine weitere Entwicklung derselben zu hoffen; dazu mitzuwirken ist jetzt in erhöhtem Maasse die Möglichkeit und damit auch die Pflicht gegeben. Für Deutschland besteht die Haupterrungenschaft des Krieges auf volkswirtschaftlichem Gebiete in der Reform der Zollvereinsverfassung, und in der Ueberweisung aller des Verkehrsleben der Staaten nördlich vom Main betreffenden Angelegenheiten an das zukünftige gemeinsame norddeutsche Parlament, wodurch eine raschere und zweckmässigere Ordnung dieser Verhältnisse gesichert wird.“*⁶²⁹

Dennoch ist bei der Analyse dieser Quelle ein gewisser Paradigmenwechsel innerhalb des Hamburger Establishments zu erkennen. Im Gegensatz zur Vorkriegszeit, als sich Senat und Bürgerschaft nicht scheuten, die preußische Politik öffentlich zu kritisieren, war sich zumindest die Commerzdeputation nun nicht mehr zu schade, die Errungenschaften des Norddeutschen Bundes sowie des Zollvereins ausdrücklich zu würdigen. Dies ist umso erstaunlicher, da die Hamburger Politik aufgrund der Furcht vor einer Zwangsmitgliedschaft im Zollverein stets darauf bestanden hatten, dass ein

⁶²⁹ Übersicht des Hamburger Handels im Jahre 1866. Hrsg. v. der Commerzdeputation. Börsenhalle vom 01.01.1867 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek).

zukünftiger deutscher Einheitsstaat nur aus dem Deutschen Bund selbst hervorgehen sollte.⁶³⁰ Mit dem Sieg Preußens waren diese kritische Stimmen jedoch im Jahre 1866 weitestgehend verstummt. Die Verfolgung einer derartigen pragmatischen Politik kann jedoch weder dem Senat noch den jeweiligen Hamburger Institutionen zum Vorwurf gemacht werden, da gerade diese Haltung der Garant dafür war, dass die Elbmetropole seit dem Schrecken der napoleonischen Besetzung alle nachfolgenden politischen Krisen nahezu unbeschadet überstehen konnte.

8.6 Hamburg und der Norddeutsche Bund

Durch das diplomatische Geschick der Hamburger Regierung konnte gewährleistet werden, dass die Hansestadt weder ihre territoriale Unabhängigkeit verlor, noch etwaige Kriegsschäden in Kauf nehmen musste. Mit der Auflösung des Deutschen Bundes stand der Senat jedoch vor der Aufgabe, die Interessen der Hansestadt bei den verfassungsgebenden Beratungen zur Gründung des Norddeutschen Bundes bestmöglich zur Geltung zu bringen. Um dieses Ziel erreichen zu können, wurde der erfahrene Diplomat und Unterhändler Senator Gustav Heinrich Kirchenpauer als Vertreter Hamburgs zu den vom 15. Dezember 1866 bis zum 7. Februar 1867 andauernden Verhandlungen nach Berlin geschickt.⁶³¹ Obwohl Kirchenpauer als ausgewiesener Kritiker der preußischen Hegemonialbestrebungen galt, war sein Verhandlungsmandat keinesfalls klar definiert. In der Hansestadt wurde seit dem Kriegsende darüber diskutiert, in welchem Maße der eigene Handels- und Finanzplatz bei einem Eintritt in den Norddeutschen Bund mit den jeweiligen Zollvereinsstaaten kooperieren sollte.

Die Gruppe der Freihandelsbefürworter, zu der traditionell ein Großteil der Hamburger Kaufmannschaft und Schiffseigner gehörte, plädierte für einen vollständigen Verbleib der Hansestadt außerhalb des Zollvereins. Um dieser Forderung politischen Nachdruck zu verleihen, veröffentlichten 221 Anhänger sogar ein entsprechendes Schriftstück in der Börsenhalle, mittels dessen das Hamburger Bürgertum dazu aufgerufen wurde, an den bisherigen Handelstraditionen der Stadt

⁶³⁰ Vgl. Rogosch 1990. S. 154–156 u. 167.

⁶³¹ Vgl. Böhme 1966. S. 28–29.

festzuhalten, um auf diese Weise auch in Zukunft den eigenen wirtschaftspolitischen Souveränitätsanspruch aufrechterhalten zu können.⁶³² Um zu verstehen, warum sich vor allem der Senat dermaßen gegen die Mitgliedschaft Hamburgs im Zollverein sträubte, müssen seine Motive verdeutlicht werden. Der Zollverein war insbesondere deshalb gegründet worden, um den deutschen Binnenmarkt zu stärken und die aufkommende Industrie gegen die starke Konkurrenz aus dem britischen Königreich zu schützen. Hamburg hingegen verstand sich in erster Linie als souveräner sowie international ausgerichteter Handelsplatz mit wenig Industrie und nicht als bloßer Seehafen für den Zollverein.⁶³³ Als loyales Mitglied des Deutschen Bundes konnte es der Hamburger Regierung zudem nicht gefallen haben, dass das preußische Königreich mit dem Zollverein augenscheinlich auch politische Ziele verfolgte, zum Beispiel die staatliche Einigung Deutschlands unter Ausschluss Österreichs. Der damalige preußische Finanzminister Friedrich von Motz machte dieses Ziel bereits in einer im Jahre 1829 erschienenen Denkschrift deutlich, indem er feststellte:

*„Wenn es staatswissenschaftliche Wahrheit ist, daß Ein-, Aus- und Durchgangszölle nur die Folge politischer Trennung verschiedener Staaten sind (und das ist wahr), so muß es umgewandt auch Wahrheit sein, daß Einigung dieser Staaten zu einem Zoll- und Handelsverbände zugleich Einigung zu einem und demselben politischen System mit sich führt.“*⁶³⁴

Der Senat beharrte jedoch, zumindest bis zum Ausbruch des Deutschen Krieges, auf seiner Position, dass ein geeintes Deutschland nur auf Basis des im Jahre 1815 gegründeten Deutschen Staatenbundes realisiert werden könne und nicht etwa unter dem alleinigen Hegemonieanspruch Preußens. Die Freihafenfrage ging somit für den Senat weit über den Aspekt des bloßen Zollanschlusses hinaus. Vielmehr war sie Sinnbild für den Unabhängigkeitswillen der machtpolitisch vollkommen unbedeutenden Hansestadt in Mitten des Konzertes der großen Mächte in Deutschland bzw. in Europa. Aus diesem Grund hatten die Senatsmitglieder im Grunde keine andere Wahl, als sich auf die Seite der Freihafenbefürworter zu stellen und somit dem Zollanschluss zu

⁶³² Zu den Unterzeichnern dieses Pamphlets gehörten u. a. so bedeutende Hamburger Handels- und Finanzhäuser wie beispielsweise H. J. Merck, J. C. Godeffroy & Sohn, Ross Vidal & Co., F. Laeisz sowie Joh. Berenberg, Gossler & Co. Vgl. Börsenhalle vom 21.01.1867 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek).

⁶³³ Vgl. Böhm 1981. S. 17.

⁶³⁴ Vgl. Hardtwig, / Hinze 2007. S. 152–153.

entsagen. Dem gegenüber stand die Nationalbewegung in Deutschland, deren Ideale in der Elbmetropole vor allem vom Verein für den Anschluß Hamburgs an den Zollverein vertreten wurden. Dieser warf insbesondere den Mitgliedern des Senats vor, in Hamburg eine Politik des Partikularismus zu betreiben, ohne auf die gesamtdeutschen Interessen hinreichend Rücksicht zu nehmen. Daher wurde der Senat mehrmals von dieser Gruppierung aufgefordert, bei einem Fortbestand des Freihafens zumindest einen Teil des Hamburger Staatsgebietes unter die Kontrolle des Zollvereins zu stellen. Unterstützt wurden die Freihafengegner in dieser Frage ausgerechnet von der Bürgerschaft, die am 15. Mai 1867 folgenden Antrag an den Senat stellte:

*„Die Bürgerschaft ersucht den Senat, bei den Verhandlungen über die Ausführung des Art. 34 schleunigst dafür Sorge tragen zu wollen, daß der Freihafen so begrenzt werde, daß es den Hamburgischen Kaufleuten, Fabrikanten und Handwerkern, die mit Schleswig-Holstein, Lauenburg und Mecklenburg in Geschäftsverbindung stehen, durch Verlegung ihrer Läger, Anlage von Filialen etc. innerhalb der Zollgrenze auf Hamburger Gebiet auch ferner möglich werde, ihre Geschäfte ohne Unterbrechung zu führen.“*⁶³⁵

Wie aus diesem Zitat ersichtlich wird, begründete die Bürgerschaft ihren Antrag damit, dass die Hamburger Wirtschaft ansonsten Gefahr liefe, künftig von einem gesamtdeutschen Absatzmarkt mit einer Bevölkerung von ca. 40 Millionen Bewohnern ausgeschlossen zu werden. Kleinere Hafenstädte wie beispielsweise Harburg, Kiel oder Lübeck⁶³⁶ wären in der Lage, wichtige Bereiche der Hamburger Wirtschaft für sich zu vereinnahmen und somit die Wettbewerbsfähigkeit der Elbmetropole langfristig zu schwächen.⁶³⁷

⁶³⁵ Protokolle und Ausschuss-Berichte der Bürgerschaft des Jahres 1867. Hamburg 1868. S. 88 (Staatsbibliothek Hamburg).

⁶³⁶ Im Gegensatz zu Hamburg passte sich Lübeck nach der Auflösung des Deutschen Bundes umgehend den neuen politischen Verhältnissen an, indem es im Jahre 1868 in den Zollverein eintrat. Während der dortige Senat noch bis zum Beginn des Deutschen Krieges die politische Eigenständigkeit seiner Stadt bewahren wollte, war von dieser Zielsetzung nach dem Sieg Preußens kaum etwas übrig geblieben. Vielmehr traten die Lübecker Regierung sowie große Teile der dortigen Kaufmannschaft ab dem Jahre 1866 für die Annäherung an den unter preußischer Hegemonie stehenden Zollverein ein. Begründen lässt sich dieser Stimmungswechsel zum einen mit den ökonomischen Vorteilen, die ein großer deutscher Binnenmarkt für die Lübecker Wirtschaft versprach und zum anderen in Folge der Überzeugung, dass aufgrund der machtpolitischen Stärke Preußens künftig kein Lübecker Sonderweg mehr durchgesetzt werden könnte. Vgl. Baasch 1915. S. 153.

⁶³⁷ Vgl. Preußisches Archiv, Brief vom Vorstand des „Vereins für den Anschluß an den Zollverein“ an den Hamburger Senat vom 14. August 1867 (Signatur: I. HA, Rep. 120, Ministerium für Handel und Gewerbe, C.XIII 5, Nr. 4, Bd. 6.) Vgl. auch: Die Reichstagsverhandlungen über die Freihafenstellung der

Aus diesem Grund bestand in Hamburg ein nicht unerhebliches Interesse an der Frage, ob sich Altona dem Zollverein anschloss oder nicht. Zwar wurde das Verhältnis zwischen diesen beiden Städten traditionell von einem gewissen Konkurrenzdenken geprägt, dennoch hatten beide Handelsplätze, vor allem nach der Gründung des Deutschen Bundes, zunehmend voneinander profitieren können. Kern dieser wirtschaftlichen Symbiose war die Tatsache, dass beide Städte über Freihäfen verfügten, die es ihnen in gegenseitigem Nutzen ermöglichten, ihre Warenströme zu koordinieren. Mit der Fertigstellung der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn im Jahre 1866 wurde die Vernetzung beider Städte auch im Schienenverkehr konsequent weiterverfolgt, was letztendlich dazu führte, dass beide Metropolen aus internationaler Sicht zunehmend als ein zusammenhängender Handelsplatz wahrgenommen wurden. Aus diesem Grund war es zunächst folgerichtig, dass sich das vom Altonaer Magistrat einberufene Deputierten-Kollegium am 22. Juli 1867 für den Erhalt des Freihafens aussprach.⁶³⁸ Im Gegensatz zu seiner souveränen Nachbarstadt Hamburg konnte Altona aufgrund seiner Zugehörigkeit zum preußischen Königreich nicht frei über seine Belange bestimmen. Da Preußen sehr daran gelegen war, den unter seiner Führung stehenden Zollverein auszuweiten, blieb dem Altonaer Magistrat keine andere Wahl, als sich hinsichtlich dieser Frage mit Berlin zu arrangieren. Der dabei ausgehandelte Kompromiss sah vor, dass zum einen die Stadt Altona ihren Status als Freihafen behalten durfte, während andererseits die westlich von ihr gelegenen unabhängigen Nachbargemeinden Ottensen-Neumühlen und Othmarschen in den Zollverein aufgenommen wurden. Die Hoffnung der Altonaer Stadtregierung, dass diese Maßnahme zu einem wirtschaftlichen Aufschwung in Altona führen würde, bestätigte sich jedoch nicht. Viele der heimischen Handelshäuser und Reedereien verlegten ihren Unternehmenssitz in den darauffolgenden Jahren in das übermächtige Hamburg, da sie sich dort gewisse Standortvorteile versprachen. Im Gegensatz zur Hansestadt, die vor allem während der 1860er-Jahre massiv in ihre logistische Infrastruktur bzw. den Hafenausbau investiert hatte, war es in Altona weitgehend versäumt worden, dem technischen Fortschritt in der Dampfschiffahrt Rechnung zu tragen. Doch ohne entsprechende Kaianlegestellen für große Dampfschiffe sowie hinreichend vorhandene Lagerkapazitäten für die Handelsgüter war es dieser Stadt letztendlich nicht mehr

Hansestädte. Hrsg. vom Verein für den Anschluß Hamburgs an den Zollverein. Hamburg 1867 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek, S 599 Nr. 33 rot).

⁶³⁸ Magistrat der Stadt Altona (Hg.) Bericht über die Gemeinde-Verwaltung der Stadt Altona in den Jahren 1863–1905. Bd. 2. Altona 1906. S. 318–319 u. S. 595–597.

möglich, mit den größeren Häfen an der Nordsee zu konkurrieren. Als der einsetzende konjunkturelle Abschwung durch die massive Abwanderung von ansässigen Industrie- und Gewerbebetrieben in die neu in den Zollverein aufgenommenen Gebiete Ottensen-Neumühlen und Othmarschen noch beschleunigt wurde, war der Schein der einst prosperierenden Hafenstadt Altona zum Vorteil Hamburgs endgültig verblasst.⁶³⁹

Ähnlich wie in Altona musste bis zum Jahre 1867 auch in Hamburg eine Entscheidung zur Lösung der Freihafenfrage getroffen werden. Um diesbezüglich ein reelles Meinungsbild der Hamburger Wirtschaft zu erhalten, führte die Commerzdeputation am 26. September 1866 unter mehr als 100 heimischen Firmen eine schriftliche Umfrage durch. Von den insgesamt 105 Rückmeldungen, die die Commerzdeputation daraufhin erhielt, sprachen sich nur 14 Unternehmen⁶⁴⁰ für den Beitritt der Hansestadt in den Zollverein aus, während mehrheitlich 91 Firmen die vollständige Aufgabe des Freihafengebietes strikt ablehnten.⁶⁴¹ Der Senat fasste daraufhin den Beschluss, dass die Elbmetropole bis auf Weiteres keine Mitgliedschaft im Deutschen Zollverein anstreben würde. Durch den 3. Artikel der Verfassung des Norddeutschen Bundes wurde dieses Dekret offiziell vom Bundesrat bestätigt. So heißt es u. a.: „Die Hansestädte Bremen und Hamburg mit einem dem Zweck Bezirk ihres oder des umliegenden Gebietes bleiben als Freihafen außerhalb der gemeinschaftlichen Zollgrenze, bis sie ihren Einschluß in dieselbe beantragen.“⁶⁴² Um dennoch gegenüber Preußen sowie den Befürwortern des Zollanschlusses eine gewisse Kompromissbereitschaft zu signalisieren, beschloss der Senat, einige für die Hafenwirtschaft unerhebliche Stadtgebiete in den Zollverein einzugliedern. Somit zog sich ab dem Jahre 1867 eine unsichtbare Zollgrenze durch die Elbmetropole, die das

⁶³⁹ Stahncke, Holmer: Altona – Geschichte eine Stadt. Hamburg 2014. S. 183–191.

⁶⁴⁰ Als einziger Vertreter der großen Hamburger Schiffseigner und Kaufmannsdynastien votierte der Reeder Carl Woermann in dieser Umfrage für den Anschluss der Hansestadt an den Zollverein. Als Vorsitzender des Vereins für den Anschluß Hamburgs an den Zollverein begründet er in einer im Mai des Jahres 1868 an das Präsidium des Zollparlamentes gerichteten Denkschrift seine Entscheidung wie folgt: „Schon der erste Blick auf die reiche und prächtige Stadt dürfte sie die Überzeugung haben gewinnen lassen, dass dieselbe den Grad des Wohlstandes, welchen sie erreicht hat, bei der einseitigen Beschränkung auf das bloße Geschäft in einigen wenigen Importartikeln niemals würde erreicht haben und dass nur auf den Boden eines in vielen und sich gegenseitig fördernden Zweigen blühenden Handels dieses gedeihende Gemeinwesen erwachsen konnte.“ Aus: „An ein hohes Zollparlament.“ Denkschrift des Vereins für den Anschluss Hamburgs an den Zollverein vom Mai 1868 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek, S 599 Nr. 34.3 rot). Vgl. auch: Böhm 1982. S. 505.

⁶⁴¹ Für den Fortbestand des Hamburger Freihafengebietes votierten u. a. folgende Firmen bzw. Handeshäuser: H. J. Merck & Co., J. C. Godeffroy & Sohn, Ross Vidal & Co., Adolph Godeffroy, August Bolten, Joh. Behrenberg Gossler & Co., Sieveking & Co. sowie Hudtwalcker & Co. Vgl. Aufruf zum Erhalt der Freihafen-Stellung Hamburgs vom 21.01.1867 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek, S 599 Nr. 34.4 rot). Vgl. auch: Baasch 1915. S. 153.

⁶⁴² Magistrat der Stadt Altona (Hg.): Bericht über die Gemeinde-Verwaltung der Stadt Altona in den Jahren 1863 bis 1888, Bd. 1. Altona 1889. S. 311.

Hamburger Staatsterritorium in ein etwa 322 Quadratkilometer großes Freihafengebiet und ein etwa 87 Quadratkilometer großes Zollvereinsgebiet unterteilte.⁶⁴³ Zudem regte die Hamburger Regierung im Jahre 1868 den Bau der sogenannten Zollvereinsniederlage auf dem Gebiet des heutigen Hamburger Messegeländes an. Der Zweck dieses Projektes wird im §1 des am 15. Oktober 1868 beschlossenen Regulativs wie folgt definiert:

*„Die Niederlage in Hamburg ist ein zur Ein- und Ausladung, sowie zur Lagerung und Bearbeitung von Waaren bestimmter Raum, welcher von dem umliegenden Freihafengebiete durch völlig sichernde bauliche Einrichtungen abgeschlossen und nach Maßgabe der nachstehenden Vorschriften, im Übrigen aber unter Aufrechterhaltung der allgemeinen Bestimmungen des Zollgesetzes und der Zollordnung, zollgesetzlich als ein Teil des Zollvereinsgebietes behandelt wird.“*⁶⁴⁴

Dadurch erhielten die in der Elbmetropole ansässigen Industrie- und Manufakturbetriebe die Möglichkeit, die von ihnen innerhalb dieser Anlage verarbeiteten Güter in die jeweiligen Zollvereinsstaaten zu exportieren, ohne dabei etwaige Abgaben entrichten zu müssen.⁶⁴⁵ Finanziert wurde der Bau der etwa 500.000 Quadratfuß bzw. 46.450 Quadratmeter großen Zollvereinsniederlage durch die Ausgabe

⁶⁴³ Dem Freihafenareal wurden folgende Gebiete zugerechnet: Die Hamburger Neu- bzw. Altstadt, der Hafen, St. Georg, St. Pauli, Harvestehude, Eimsbüttel, Eppendorf sowie die Gebietsteile am östlichen Alsterufer wie u. a. Barmbek, Winterhude, Horn und Hamm. Hinzu kamen die Gebiete nördlich der Norderelbe wie u. a. Billwerder, Finkenwerder sowie die Elbinseln und die Hamburger Enklaven wie die Insel Neuwerk oder auch Cuxhaven. Zum Zollgebiet gehörten hingegen die nördlich gelegenen Hamburger Ortschaften, die von Alsterdorf über Fuhlsbüttel bis zu den Walddörfern reichten, des Weiteren auch Teile der Marschlande wie Moorfleet, Spadenland und Moorborg sowie die Gebiete um Bergedorf inkl. Geesthacht und Teile von Ritzebüttel (mit Ausnahme von Cuxhaven und Neuwerk). Vgl. Statistisches Bureau der Steuer-Deputation (Hg.): Statistisches Handbuch für den Hamburgischen Staat. Bd. 1. Hamburg 1874. S. 3 u. 21–22.

⁶⁴⁴ Regulativ für die Zollvereins-Niederlage in Hamburg vom 15.10.1868 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek, S 599, Nr. 34.1 rot).

⁶⁴⁵ Im Statistischen Handbuch des Jahres 1874 wird der Nutzen der Zollvereinsniederlage für die Hamburger Gewerbebetriebe wie folgt determiniert: „Durch dieselbe wird hiesigen und auswärtigen Geschäften die Möglichkeit geboten in unmittelbarer Nähe des Hamburgischen Geschäftsverkehrs und auf Hamburgischem Gebiet die Vorteile zu genießen, welche für die betreffenden Betriebe die Lage im Zollverein bieten kann. Die Niederlage bildet ein Stück Zollgebiet innerhalb des Freihafengebiets, steht mit letzterem durch Zugänge mit möglichst wenig den freien Verkehr hindernder, zollamtlicher Überwachung, mit dem Zollgebiet durch die Verbindungsbahn von welcher ein Geleise in die Niederlage führt, in unmittelbarer Verbindung. Die Benutzung der in der Niederlage befindlichen Lokalitäten und Lagerräume steht Jedem auf Grund der reglementmäßigen Bedingungen, gegen Miete oder Gebühren frei.“ Vgl. Statistisches Bureau der Steuer-Deputation (Hg.): Statistisches Handbuch für den Hamburgischen Staat. Bd. 1. Hamburg 1874. S. 78–79.

von 2.000 Aktien zu je 500 Thaler.⁶⁴⁶ Da das Interesse privater Investoren während der Zeichnungsfrist jedoch deutlich hinter den Erwartungen zurückgeblieben war, musste sich die Hamburger Regierung dazu bereiterklären, insgesamt ein Drittel der Gesellschaftsaktien zu beziehen.⁶⁴⁷ Seitens der Kaufmannschaft wurde die damit erfolgte Umwandlung der Zollvereinsniederlage in ein gemischtwirtschaftliches Unternehmen mit großer Skepsis aufgenommen.⁶⁴⁸ Kern des Anstoßes war die Befürchtung, dass der Senat sein Mitbestimmungsrecht dafür nutzen könnte, den wirtschaftspolitischen Einfluss der seit dem 1. Januar des Jahres 1867 aus der bisherigen Commerzdeputation hervorgegangenen Handelskammer weiter zurückzudrängen.⁶⁴⁹ Trotz der kritischen Stimmen mussten alle am Verhandlungsprozess beteiligten Parteien einräumen, dass ohne den Bau der Zollvereinsniederlage langfristig kein mehrheitsfähiger Kompromiss hinsichtlich der Freihafenfrage zu erzielen war. Sollte es noch bei der Eröffnung dieser Anlage am 1. Mai des Jahres 1870 noch Zweifel an dessen Wirtschaftlichkeit gegeben haben, waren diese spätestens mit der Bekanntmachung der ersten betriebswirtschaftlichen Kennzahlen verflogen. So zahlte die Unternehmensführung der Zollvereinsniederlage bereits für das Geschäftsjahr 1873, bei einem verbuchten Reingewinn von 145.470 Goldmark, insgesamt 6 Prozent Dividende an die Aktionäre aus.⁶⁵⁰ Dass diese erfolgreiche Entwicklung auch durch die im gleichen Jahre beginnende Gründerzeitkrise nicht nachhaltig beeinträchtigt wurde, wird durch die folgende Grafik belegt.

⁶⁴⁶ Vgl. Gründungsurkunde der Zollvereinsniederlage, erstellt im Februar 1869 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek, S 599, Nr. 34.1 rot).

⁶⁴⁷ Die Hamburger Regierung erwarb 666 der insgesamt 2.000 ausgegebenen Aktien der Zollvereinsniederlage. Vgl. Zeitungsartikel im „Correspondent“ vom 24.03.1869 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek, S 599, Nr. 34.1 rot).

⁶⁴⁸ Vgl. Hinz 1998, S. 63–64.

⁶⁴⁹ Vgl. Handelskammer Hamburg 1965, S. 123.

⁶⁵⁰ Vgl. Statistisches Bureau der Steuer-Deputation (Hg.): Statistisches Handbuch für den Hamburgischen Staat. Bd. 1. Hamburg 1874, S. 79.

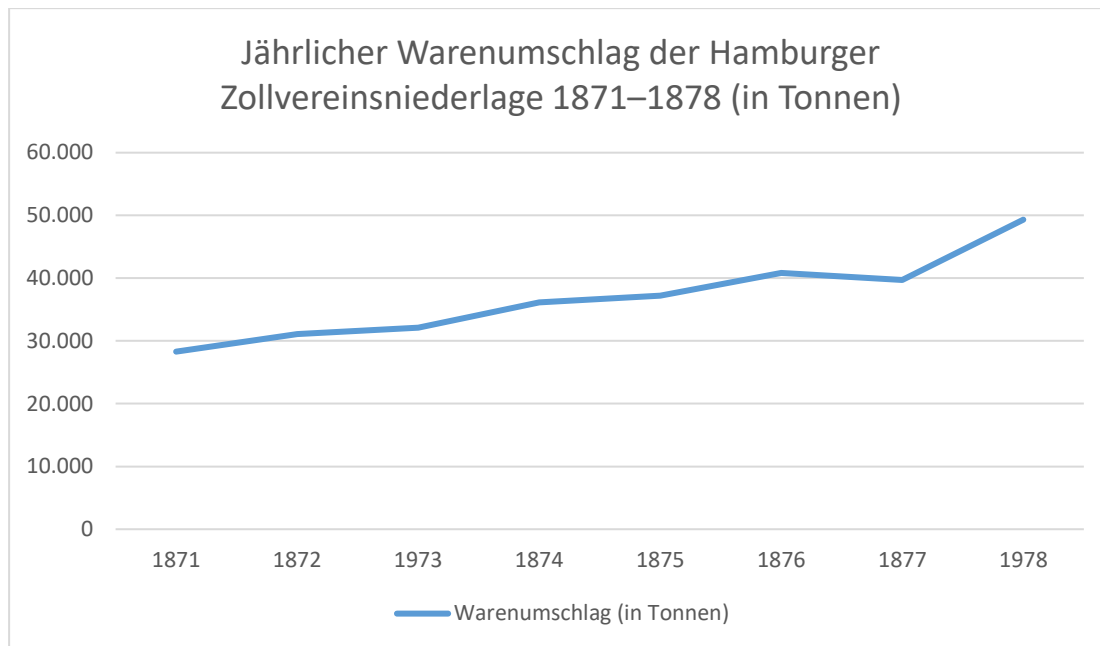


Abbildung 19: Eigene grafische Zusammenstellung. Vgl. Statistisches Bureau der Steuer-Deputation (Hg.): Statistisches Handbuch für den Hamburgischen Staat. Bd. 2. Hamburg 1880. S. 104–105.

So stieg der über die Zollvereinsniederlage abgewickelte Warenums Schlag zwischen den Jahren 1871 und 1878 von 28.294,8 auf insgesamt 49.327,7 Tonnen an. Aufgrund dieser Zahlen wird ersichtlich, dass die Zollvereinsniederlage einer der wesentlichen Garanten dafür war, dass sich die Elbmetropole in den Anfangsjahren des Deutschen Reiches, neben ihrer bereits manifestierten Bedeutung als wichtigster Handels- und Finanzplatz, auch zunehmend zu einem bedeutenden Industriestandort entwickeln konnte. Im Gegensatz zu Altona konnte die Hamburger Regierung damit erfolgreich die Abwanderung ihres produzierenden Gewerbes in das Zollvereinsgebiet eindämmen, sodass es in der Stadt weder zu einem nennenswerten Rückgang von Steuereinnahmen noch zu einem Verlust an Arbeitsplätzen kam.⁶⁵¹ Trotz der immensen Bedeutung der Zollvereinsniederlage für die Hamburger Wirtschaft war ihr Ende von vornherein absehbar gewesen. Mit der im Jahre 1888 erfolgten Aufnahme der Hansestadt in den Deutschen Zollverein, reduzierte sich deren Freihafenfläche auf die Größe der heutigen Hafencity inkl. der Speicherstadt. Für die Hamburger Industrie- und Gewerbebetriebe bedeutete dieser Umstand, dass sie fortan nicht mehr auf die Zollvereinsniederlage angewiesen waren, um ihre Produkte abgabenfrei in das Deutsche Reich zu exportieren. Die privaten Anteilseigner verloren daraufhin das Interesse an einer Fortführung ihrer Investition, sodass die Stadt in der Lage war, sämtliche Aktien

⁶⁵¹ Vgl. Hinz 1998. S. 44–46.

dieses Unternehmens zu erwerben. Zwar wurde in der Folgezeit noch versucht, diese Anlage für andere Nutzungszwecke zu öffnen, jedoch geschah dies vergebens. Der Senat beschloß daraufhin, die Gebäude größtenteils abzureißen, um auf dem freiwerdenden Gelände den Ausbau der hamburgischen Schlachthöfe voranzutreiben. Mit dem Wegfall ihrer 18 Jahre währenden Geschäftsgrundlage endete die Ära der hamburgischen Zollvereinsniederlage damit genauso abrupt, wie sie einst begonnen hatte.⁶⁵²

Waren die Gespräche bezüglich der stückweisen Annäherung des Hamburger Wirtschaftsstandortes an den Zollverein noch weitgehend kompromissorientiert verlaufen, so gestalteten sich die Verhandlungen hinsichtlich der politischen Eingliederung der Hansestadt in den Norddeutschen Bund zunächst weitaus schwieriger. Im Gegensatz zum Deutschen Bund, dessen Machtbereich sich hauptsächlich auf etwaige Schutz- und Sicherheitsaspekte beschränkte, sollte das neue Bündnis die Souveränitätsrechte seiner einzelnen Mitgliedstaaten weitaus nachhaltiger einschränken. Demzufolge sah der Verfassungsentwurf vom 15. Dezember des Jahres 1866 vor, dass nicht nur die jeweilige eigenstaatliche Militärhoheit an den Bundesrat delegiert werden sollte, sondern dass auch die für die Elbmetropole bis dahin maßgeblichen Symbole ihrer politischen Eigenständigkeit, wie u. a. die Verwendung der Staatsflagge auf Handelsschiffen, die Organisation des Post- und Telegrafendienstes, die Verwaltung des Konsulatswesens sowie die Verabschiedung von entsprechenden Handelsverträgen, zukünftig den politischen Institutionen des Norddeutschen Bundes obliegen sollte.⁶⁵³ Einige Mitglieder der Bürgerschaft, wie u. a. der stellvertretende Parlamentspräsident Johannes Halben, sahen diesen offensichtlichen Bruch mit den alten hamburgischen Traditionen eher kritisch und verwiesen beispielsweise in der Bürgerschaftssitzung vom 19. Juni des Jahres 1867 auf folgenden Sachverhalt:⁶⁵⁴

„Die Bürgerschaft ist aus Rücksicht auf das nationale Interesse und die politische Notwendigkeit mit dem Senat darin einverstanden, daß die Einführung

⁶⁵² Vgl. Hinz 2000. S. 284–286.

⁶⁵³ Vgl. Böhme 1966. S. 29.

⁶⁵⁴ Die Bürgerschaft wiederholte den an den Senat gerichteten Revisionsantrag der Hamburger Verfassung von 1860 noch einmal am 16.10.1867 sowie am 27.11.1867, ohne jedoch Gehör zu finden. So heißt es u. a.: „Die Bürgerschaft beharrt bei ihrer Auffassung, daß die im einfachen Wege der Gesetzgebung erfolgte Genehmigung der Verfassung des Norddeutschen Bundes die sofortige Revision der Hamburgischen Staats-Verfassung von 1860 erforderlich mache, indem dadurch einzelne Bestimmungen der Letzteren vollständig aufgehoben andere theilweise beeinträchtigt worden sind (siehe Art. 1,6,19,20,22,61,62,123–125, 127 und 128 der Verfassung von 1860).“ 42. Bürgerschaftssitzung vom 16.10.1867. In: Protokolle und Ausschuss-Berichte der Bürgerschaft des Jahres 1867. S. 163–165. (Staatsbibliothek Hamburg).

der Verfassung des Norddeutschen Bundes bei uns nicht von der Beobachtung der weitläufigen Bestimmungen der Art. 123–125 der Hamburgischen Staatsverfassung von 1860 abhängig gemacht werden könne. Die Bürgerschaft theilt jedoch nicht die jetzt vom Senat geäußerte Ansicht, daß durch die neue Grundlage unsres staatlichen Lebens höchstens eine Redactionsänderung in Art. 1 unserer Verfassung bedingt werde, und daß sonst zu einer Abänderung derselben keine Veranlassung sei. Die Verfassung des Norddeutschen Bundes, welche nach dem eigenen Urtheil des Senats in seiner Mittheilung Nr. 46 vom 8. Mai d. J. ‚tief in die wichtigsten Verhältnisse der Einzelstaaten eingreift‘ und auch uns ‚zum Verzicht auf sehr wesentliche Theile unserer staatlichen Selbständigkeit zwingt‘ kann in ihrer Tragweite unmöglich mit der alten Bundesacte von 1815 auf gleiche Linie gestellt werden; sie wird vielmehr eine wesentliche Abänderung und Beeinträchtigung der wichtigsten Bestimmungen unserer Verfassung herbeiführen.“⁶⁵⁵

Trotz dieses Einwandes war es aufgrund des machtpolitischen Einflusses Preußens illusorisch, anzunehmen, dass der Hansestadt in irgendeiner Form eine Alternative zum Beitritt in den Norddeutschen Bund offenstand. Am 8. Mai 1867 legte der Senat daher der Hamburger Bürgerschaft den Verfassungsentwurf des Norddeutschen Bundes zur Einsicht vor, welcher wesentliche Einschränkungen der politischen Selbstbestimmungsrechte Hamburgs zur Folge hatte. So sollte u. a. künftig, laut dem 2. Verfassungsartikel, das Bundesrecht rangmäßig über das jeweilige Landesrecht gestellt werden. Für die Regierungsinstitutionen der Elbmetropole bedeutete dies einen erheblichen Verlust an politischem Einfluss, da sie im gesetzgebenden Bundesrat laut Artikel 78 nur über einen Stimmenanteil von 1 zu 43 verfügen sollten. Da zudem künftige Verfassungsänderungen durch den Bundesrat laut Artikel 78 nur mit einer Zweidrittelmehrheit beschlossen werden konnten, besaß das Königreich Preußen mit insgesamt 17 Sitzen ein uneingeschränktes Vetorecht.⁶⁵⁶ Neben dieser Sperrminoritätsklausel verfügte die preußische Krone des Weiteren auch über das

⁶⁵⁵ 26ste Sitzung der Bürgerschaft am 19.06.1867, Antrag von J. Halben und H. Eberstein betreffend Einführung der Norddeutschen Bundesverfassung mit Beziehung auf Art. 123–125 der Hamburgischen Staatsverfassung. Vgl. Protokolle und Ausschuss-Berichte der Bürgerschaft des Jahres 1867. S. 106 (Staatsbibliothek Hamburg).

⁶⁵⁶ Vgl. Senatsantrag Nr. 46 vom 08.05.1867. In: Verhandlungen zwischen Senat und Bürgerschaft im Jahre 1867. Hamburg 1868. S. 177–202 (Staatsbibliothek Hamburg). Vgl. auch: Börsenhalle vom 28.06.1867 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek). Vgl. auch: Hardtwig/ Hinze 2007. S. 447.

Recht, das Präsidium des Bundesrates zu stellen.⁶⁵⁷ In dieser Funktion war sie beispielsweise befugt, Handels- sowie Bündnisverträge mit Drittstaaten abzuschließen oder auch nach der Parlamentsmehrheit Kriegserklärungen auszusprechen.⁶⁵⁸ Noch entscheidender als die Verfassungsrichtlinien über die Stimmverteilung im Bundesrat war für den Hamburger Handels- und Finanzplatz jedoch die Gesetzeslage hinsichtlich der Neugestaltung der bundesdeutschen Handelsmarine. So wurde festgelegt, dass die Handelsschifffahrt eines Mitgliedstaates künftig nicht mehr Sache der einzelnen Länder sei, sondern alleinig den Institutionen des Norddeutschen Bundes zu unterstehen habe. In direkter Konsequenz bedeutete dies für die Hansestädte, dass ihre Schiffe künftig nicht mehr anhand der landestypischen Flaggenkennzeichnung zu erkennen waren, sondern vielmehr das Hoheitszeichen des Norddeutschen Bundes zu tragen hatten. Damit gehörte die bisher vom Senat verfolgte Neutralitätspolitik zu Kriegszeiten der Vergangenheit an, da im Falle einer militärischen Auseinandersetzung eines Einzelstaates des Norddeutschen Bundes auch folgewirksam der Hamburger Handelsverkehr mit Sanktionen konfrontiert werden würde.⁶⁵⁹ Doch auch in Friedenszeiten nahm diese Regelung maßgeblichen Einfluss auf die politischen Beziehungen der Elbmetropole mit ihren jeweiligen Handelspartnern. Laut Artikel 56 der Bundesversammlung sollte auch das Konsulatswesen eines jeden Mitgliedstaates künftig dem von Preußen dominierten Bundespräsidium unterstehen, was den außenpolitischen Handlungsspielraum des Senates erheblich eingeschränkt hätte.⁶⁶⁰ Auch bei der Ausgestaltung des Handels- und Wirtschaftsrechtes seitens der drei Hansestädte sah die neue Verfassung eine erhebliche Verschiebung der Zuständigkeiten vor. Konkret sollte das bis dahin für diese Fragen zuständige Lübecker Oberappellationsgericht einen Großteil seiner Entscheidungsbefugnisse an das neu geschaffene Oberhandelsgericht in Leipzig abgeben, was zur Folge gehabt hätte, dass die drei großen Hafenstädte des Norddeutschen Bundes künftig nicht mehr frei über die Auslegung des für sie so wichtigen Seehandelsrechts bestimmen könnten.⁶⁶¹ Kritiker dieser Entscheidung befürchteten daher, dass der Hamburger Souveränitätsanspruch

⁶⁵⁷ Implizit wurde dabei festgelegt, dass der preußische Ministerpräsident neben seinem Amt auch den Vorsitz des Bundesrates bekleiden sollte. Vgl. Jansen 2011. S. 216.

⁶⁵⁸ Siehe Artikel 11 und 12 der Verfassung des Norddeutschen Bundes. Vgl. Senatsantrag Nr. 46 vom 08.05.1867. In: Verhandlungen zwischen Senat und Bürgerschaft im Jahre 1867. Hamburg 1868. S. 184 (Staatsbibliothek Hamburg).

⁶⁵⁹ Siehe Artikel 54 und 55 der Verfassung des Norddeutschen Bundes, Ebd. S. 195.

⁶⁶⁰ Siehe Artikel 56 der Verfassung des Norddeutschen Bundes, Ebd. S. 196.

⁶⁶¹ Vgl. Schönhoff 1967. S. 68–69.

durch die neue Bundesverfassung unverhältnismäßig stark entkräftet werden konnte, ohne dass der Elbmetropole daraus ein angemessener Nutzen entstehen würde.⁶⁶²

Aufgrund der dargelegten massiven Beeinträchtigung der Hamburger Selbstbestimmungsrechte stellt sich die Frage, warum sich sowohl die Bürgerschaft als auch der Senat überhaupt dazu bereit erklären sollten, ihre Zustimmung zu diesem Verfassungsentwurf zu geben. Neben der bereits erwähnten politischen Abhängigkeit vom preußischen Königreich spielten auch handfeste ökonomische Überlegungen eine wesentliche Rolle bei dieser Entscheidungsfindung.⁶⁶³ So war sich die Hamburger Regierung durchaus darüber im Klaren, dass die von Bismarck tolerierte zollpolitische Unabhängigkeit der Hansestadt nur unter der Prämisse zu erreichen war, dass die Elbmetropole Mitglied des Norddeutschen Bundes werden würde, denn Preußen hätte zu jeder Zeit die Möglichkeit gehabt, gegen die Hansestadt zu intervenieren. Dabei hätte es keiner militärischen Maßnahme bedurft, um die eigenen Interessen durchzusetzen, denn eine auferlegte Importsteuer des Zollvereins oder gar eine Blockade der Elbe hätte dem Hamburger Hafenplatz seine wirtschaftliche Grundlage unmittelbar entzogen. Umso erstaunlicher war es zumindest auf den ersten Blick, dass die preußische Regierung während der gesamten Beitrittsverhandlungen mit Hamburg so viel politisches Entgegenkommen zeigte. Auf den zweiten Blick wird jedoch deutlich, dass Berlin bei diesen Gesprächen durchaus ein entsprechendes Kalkül verfolgte, von dem es sich wesentliche handelspolitische Vorteile versprach. Karl Friedrich von Savigny, Beauftragter Bismarcks für die Verhandlungen zur Gründung des Norddeutschen Bundes, fasste den geostrategischen Wert Hamburgs für Preußen und den Norddeutschen Bund in einem Gespräch mit dem Hamburger Gesandten Kirchenpauer wie folgt zusammen:

„Ihre Wichtigkeit für den Bund wisse man in Preußen vollkommen zu schätzen. Alle anderen beitretenden Staaten brächten Preußen nur, was es schon reichlich besitze: Land und Leute. Die Hansestädte – er [Bismarck, B.K.] denke dabei zunächst immer an Hamburg⁶⁶⁴ – brächten mehr. Hamburg sei recht eigentlich für den Bund das Juwel; man werde alles tun, damit dasselbe seinen vollen

⁶⁶² So wurde beispielsweise die im Jahre 1868 vorgestellte Gewerbeordnung vom Senat dahingehend kritisiert, dass der traditionell liberale Handels- und Finanzplatz der Elbmetropole dadurch unverhältnismäßig stark reguliert werden würde. Ähnlich beanstandet wurde von Hamburger Seite auch die geplante Erhebung von Stempelabgaben bei Wechsel- und Wertpapiergeschäften, da die daraus erzielten Erlöse künftig in den Haushalt des Norddeutschen Bundes fließen sollten. Ebd. S. 59–63.

⁶⁶³ Vgl. Kapitel 8.6.

⁶⁶⁴ Hierbei wird Bezug auf Bismarck genommen.

Glanz zu entwickeln vermöge, man werde auch alles vermeiden was schaden könne.“⁶⁶⁵

Hinter diesen gegenüber der Hamburger Regierung geäußerten Avancen stand die Erkenntnis, dass sich ein zukünftiger deutscher Nationalstaat nur als europäische Großmacht etablieren konnte, wenn er neben starken militärischen Kräften auch über genügend ökonomische Ressourcen verfügen würde. Savigny bezog sich auf dieses Dilemma indem er darlegte, dass Preußen zwar einerseits auf ausreichend Human- sowie Sachkapital zurückgreifen könne, um die eigene Wirtschaftskraft zu steigern, jedoch andererseits über keinen international agierenden Handelsplatz verfügte, der wie Hamburg auch nur annähernd in der Lage wäre, die jeweiligen Produktionsgüter in die verschiedenen überseeischen Absatzmärkte zu exportieren. Demnach war es eine rein rationale Entscheidung Bismarcks, dem Hamburger Handels- und Finanzplatz weiterhin seine handelspolitischen Privilegien zuzugestehen, um sich auf diese Weise die politische Loyalität eines der größten Warenumschlagsplätze der damaligen Welt zu sichern.

Mit dem Wissen, dass die Hansestadt, trotz des partiellen Verlustes ihrer Selbstbestimmungsrechte, zu den eigentlichen ökonomischen Gewinnern dieser politischen Zeitenwende gehören würde, stimmten sowohl der Senat als auch die Bürgerschaft im Mai 1867 dem Beitritt in den Norddeutschen Bund zu.⁶⁶⁶ Nur knapp zwei Monate später, am 1. Juli des gleichen Jahres, trat in Hamburg die Verfassung des Norddeutschen Bundes in Kraft. Neben dem Bundesrat, in den die 22 Mitgliedsstaaten ihre Delegierten direkt entsandten, konnte nun, mit dem verfassungsgebenden Reichstag, seit den Revolutionsjahren erstmals wieder eine gewählte Volksvertretung langfristig Einfluss auf die deutsche Bundespolitik nehmen.⁶⁶⁷ Da die gewählten Abgeordneten des Reichstages auch gleichzeitig dem Zollparlament angehörten, war deren Wahl für die Wahrnehmung der Hamburger Interessen politisch wie auch ökonomisch von zweifacher Bedeutung.

Sowohl für die Mitgliedstaaten des Norddeutschen Bundes als auch für die Elbmetropole selbst entwickelte sich diese Lösung schnell zu einer Situation des beiderseitigen Nutzens. Vor allem mit dem Ausbau des norddeutschen Schienen-,

⁶⁶⁵ Vgl. Wohlwill 1903. S. 107.

⁶⁶⁶ Vgl. Bürgerschaftsbeschluss vom 15.06.1867. In: Verhandlungen zwischen Senat und Bürgerschaft im Jahre 1867. Hamburg 1868. S. 220 (Staatsbibliothek Hamburg). Vgl. zudem: Krieger, Martin: Kleine Geschichte Hamburgs. München 2014. S. 107–108.

⁶⁶⁷ Vgl. Weigt 2005. S. 7.

Straßen- und Kanalnetzes konnte die bestehende Korrelation zwischen Handel und Industrie gestärkt werden, um auf diese Weise neues volkswirtschaftliches Wachstum in Deutschland zu generieren.⁶⁶⁸ Einen ebenso großen Entwicklungsschub machte eine technische Innovation, die die Datenübertragung bis ins 20. Jahrhundert hinein revolutionieren sollte. Mit der elektrischen Telegrafie war es seit den 1850er-Jahren in zunehmendem Maße möglich, Nachrichten über große geografische Distanzen zu senden, sodass die darin enthaltene Informationen zeitnah in nahezu jedem Winkel der Welt abrufbar waren. Für die Hamburger Kaufleute und Reeder bedeutete dies, dass sie mit ihrer Schiffsbesatzung in Kontakt treten konnten, sobald diese ihre Zielhäfen erreicht hatte. So ließen sich beispielsweise Fahrpläne oder auch Ladelisten vorab koordinieren und auf diese Weise die Auslastung der Seeschiffe verbessern. Wurde es vorher jedem Einzelstaat des Deutschen Bundes überlassen, den Ausbau des Telegrafennetzes weiter voranzutreiben, so sah die neue Verfassung nun zum Vorteil Hamburgs vor, dass die Verwaltung des deutschen Post- und Telegrafieverkehrs fortan unter dem Dach des Norddeutschen Postbezirks zusammengefasst wurde.⁶⁶⁹ Zwar konnte der hamburgische Staatshaushalt daraufhin nicht mehr die aus den Portogebühren entstandenen Einnahmen für sich verbuchen, dennoch führte die Vereinheitlichung des norddeutschen Post- und Telegrafieverkehrs zu einer erheblichen Optimierung dieser Dienste.⁶⁷⁰

Aus hamburgischer Sicht lagen die ökonomischen Vorteile, die Hamburg aufgrund des Beitritts in den Norddeutschen Bund genoß, auf der Hand. Einerseits konnte die Hansestadt durch die Sicherung des Freihafengebietes weiterhin als globaler Warenumsschlagssplatz fungieren und somit am lukrativen Handel mit den überseeischen Lebens- und Genußmitteln, wie beispielsweise Tabak, Kaffee oder Tee, langfristig partizipieren. Andererseits wurde der Elbmetropole durch die Gründung der Zollvereinsniederlage erstmals die Möglichkeit eingeräumt, direkt mit dem städtischen Hinterland Handel zu treiben, ohne Abgaben entrichten zu müssen. Dabei konnte der Hamburger Wirtschaftsplatz zusätzlich davon profitieren, dass mit der Aufnahme der schleswig-holsteinischen Provinzen sowie des Großherzogtums Mecklenburg-Schwerin in den Deutschen Zollverein die Transitzölle zwischen der Hamburger Landesgrenze und Berlin gänzlich wegfielen.⁶⁷¹

⁶⁶⁸ Vgl. Hardtwig / Hinze 2007. S. 445–446.

⁶⁶⁹ Althammer, Beate: Das Bismarckreich 1871-1890. Paderborn 2009. S. 68.

⁶⁷⁰ Sautter, Karl: Geschichte der Norddeutschen Bundespost. Berlin 1935. S. 76.

⁶⁷¹ Vgl. Baasch 1915. S. 151.

Auch von der Angleichung deutscher Handels- und Wirtschaftsgesetze konnte die Hansestadt erheblich profitieren. So wurden u.a. diverse gesetzliche Normen und Regularien des preußischen Königreiches, wie beispielsweise dessen rechtliche Bestimmungen zur Gewerbe-, Vertrags- und Niederlassungsfreiheit, sukzessive auf sämtliche Mitgliedstaaten des Norddeutschen Bundes übertragen, was maßgeblich die spätere Bildung eines deutschen Binnenmarktes begünstigte.⁶⁷² Die seitens der Hamburger Kaufmannschaft geforderte Angleichung der verschiedenen länderspezifischen Maß-, Münz- und Gewichtseinheiten an einen gemeinsamen Standard wurde zwar bereits seit dem Jahre 1867 vorangetrieben, dennoch konnte die in diesem Zusammenhang beschlossene Rechtsordnung erst kurz nach der Reichsgründung vollständig umgesetzt werden.⁶⁷³ Auch hinsichtlich der Übergabe des hamburgischen Konsulatswesens in den Zuständigkeitsbereich des Norddeutschen Bundes konnte der Senat einen vorteilhaften Kompromiss für die Hansestadt erzielen, denn obwohl die Hamburger Regierung das Recht verlor, im Ausland eigene Landesvertretungen zu betreiben, wurde den Hansestädten eingeräumt, im zuständigen Bundesratsausschuss für Handel und Verkehr auch künftig eigenes Konsulatspersonal vorzuschlagen.⁶⁷⁴ Des Weiteren war es ihr gestattet, im Bedarfsfall direkt mit den jeweiligen Auslandsvertretungen zu korrespondieren, um ihre eigenen Wirtschaftsinteressen darzulegen.⁶⁷⁵ Die Wahrung der außenpolitischen Interessen durch den Norddeutschen Bund hatte für die Hamburger Reeder und Kaufleute den zusätzlichen Vorteil, dass sowohl ihre Schiffe als auch die Handelsrouten zukünftig unter dem Schutz einer sich im Aufbau befindlichen deutschen Kriegsmarine standen. Dies hatte zur Folge, dass die Hansestadt nicht mehr allein auf ihr diplomatisches Geschick angewiesen war, um ihre Handelsinteressen gegenüber anderen Mächten zu schützen. Die Mitgliedschaft im Norddeutschen Bund versprach zudem, dass es künftig für den Hamburger Handels- und Finanzplatz einfacher wurde, neue Märkte in Übersee zu erschließen.

Trotz des nach wie vor bestehenden Argwohns gegenüber der preußischen Politik herrschte in der Hamburger Bevölkerung zunehmend der Optimismus vor, dass sich die Aufnahme in den Norddeutschen Bund positiv auf die weitere Entwicklung

⁶⁷² Vgl. Nipperdey 1992. S. 47.

⁶⁷³ Vgl. Senatsantrag Nr. 46 vom 08.05.1867. In: Verhandlungen zwischen Senat und Bürgerschaft im Jahre 1867. Hamburg 1868. S. 180–188 (Staatsbibliothek Hamburg). Vgl. auch: Börsenhalle vom 28.06.1867 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek). Vgl. auch: Althammer 2009. S. 67–68. Vgl. auch: Müller 1998. S. XXXV.

⁶⁷⁴ Vgl. Schönhoff 1967. S. 64.

⁶⁷⁵ Vgl. Wohlwill 1903. S. 106.

ihrer Stadt auswirken würde. Aus diesem Grund ist wohl auch der überschwängliche Empfang zu verstehen, der dem preußischen König am 20. September 1868 bei seinem Staatsbesuch in der Elbmetropole zuteil wurde. Hierbei unterstrich Friedrich Sieveking als erster Bürgermeister der Stadt ausdrücklich und in bis dato ungewöhnlicher Manier die politische Leistung Wilhelm I. im deutschen Einigungsprozess, indem er feststellte: „daß es der starken Hand des Königs gelungen sei, der deutschen Einheit auch jenseits des Meeres Anerkennung zu verschaffen“⁶⁷⁶. Mit diesen Worten bekannte sich der Senat endgültig zu dem von Bismarck eingeleiteten Reichseinigungsprozess, in dessen Rahmen die deutschen Staaten unter der Führung Preußens zu einem geeinten Deutschland zusammengeführt wurden.

⁶⁷⁶ Ebd. S. 123.

9. Die Entwicklung des Hamburger Handels- und Finanzplatzes von 1870 bis 1873

9.1 Der Deutsch-Französische Krieg und seine Konsequenzen für Hamburg

Gab es noch zu Beginn der 1860er-Jahre berechnete Hoffnung, dass der zwischen dem Zollverein und Frankreich abgeschlossene Freihandelsvertrag zu einer langfristigen Befriedung der deutsch-französischen Beziehungen führen würde, so hatten die politischen Spannungen zwischen Berlin und Paris spätestens mit dem Ausgang des Deutschen Krieges wieder deutlich zugenommen.⁶⁷⁷ Der französische Kaiser Napoleon III. hatte im Jahre 1866 darauf spekuliert, dass der Sieger dieses Konfliktes der französischen Nation für ihre Neutralitätspolitik materielle Zugeständnisse in Form von Gebietsabtretungen gewähren würde. Mit der unerwartet schnellen Unterwerfung Österreichs durch die preußische Armee wurde Napoleon III. jedoch vor vollendete Tatsachen gestellt, ehe er Vergünstigungen für sein Land aushandeln konnte. Mit dem neugegründeten Norddeutschen Bund stand dem französischen Staat nun ein Kontrahent gegenüber, der neben seiner vorhandenen militärischen Stärke auch über die nötigen ökonomischen Ressourcen verfügte, um einen bewaffneten Konflikt gegen eine andere Großmacht bestreiten zu können. In Paris wurde diese Gefahr jedoch weitestgehend ausgeblendet und öffentlich Genugtuung für die aus französischer Sicht inakzeptable Expansionspolitik des preußischen Königreichs gefordert.⁶⁷⁸

Bereits ein Jahr später sollte sich dieser Gegensatz zu einem handfesten militärischen Konflikt ausweiten, als der niederländische König Wilhelm III. die Entscheidung über den Verkauf Luxemburgs öffentlich von dem Einverständnis Preußens abhängig machte. Bismarck, der noch während des Deutschen Krieges die Absichten Napoleons III. unterstützt hatte, um im Gegenzug freie Hand bezüglich der Deutschen Frage zu bekommen, musste sich aufgrund von Protesten in der deutschen Öffentlichkeit von seinen Zusagen distanzieren. In Frankreich wurde dies als Affront gewertet und offen mit einer militärischen Konfrontation gegen den Norddeutschen Bund gedroht.⁶⁷⁹ Erst in Folge internationaler Vermittlung durch die europäischen Mächte Russland, Österreich, Italien und des Vereinigten Königreichs konnte ein mehrheitsfähiger Kompromiss

⁶⁷⁷ Vgl. Osterhammel / Petersson 2005. S. 70.

⁶⁷⁸ Das geflügelte Wort „Rache für Sadowa“ wurde in diesem Zusammenhang öffentlich in Frankreich proklamiert. Vgl. Nipperdey 1992. S. 16.

⁶⁷⁹ Vgl. Doering-Manteuffel 2010. S. 48–50.

erzielt werden, der die Eskalation dieses Konfliktes verhinderte. So erklärte sich Frankreich im Rahmen des Londoner Vertrages von 1867 dazu bereit, auf den Kauf des Herzogtums zu verzichten. Im Gegensatz dazu sicherte Preußen zu, alle Soldaten aus der ehemaligen Garnisonsstadt des Deutschen Bundes abzuziehen sowie die Neutralität Luxemburgs zu wahren.⁶⁸⁰

Zwar konnte mit diesem Abkommen vorerst der Friede in Europa wiederhergestellt werden, jedoch wurden die deutsch-französischen Spannungen auf längere Sicht keineswegs beigelegt. Vielmehr nahm die Kriegsgefahr zwischen Frankreich und dem Norddeutschen Bund ab dem Jahre 1868 wieder deutlich zu, als für die Nachfolge der gestürzten spanischen Königin der aus dem Hause Hohenzollern stammende Fürstsohn Leopold in Betracht gezogen wurde. Während Napoleon III. die politische Einflussnahme deutscher Fürstenhäuser auf der iberischen Halbinsel allein aus geostrategischen Gründen ablehnte, versuchte Bismarck durch die inoffizielle Unterstützung dieser Kandidatur, den französischen Kaiser zu weiteren Aggressionen gegenüber Preußen zu verleiten, um auf diese Weise die süddeutschen Staaten enger an den Norddeutschen Bund zu binden. Zwar konnte Frankreich im Jahre 1870 erreichen, dass Leopold seine politischen Ambitionen in Spanien offiziell niederlegte, dennoch verstand es der preußische Ministerpräsident, die französische Regierung im Anschluss mittels der Emser Depesche zu einer am 19. Juli 1870 bekannt gegebenen Kriegserklärung gegen Preußen zu verleiten.⁶⁸¹

Damit nahm Napoleon III. in diesem Konflikt die Rolle des Aggressors ein, so dass er sich im weiteren Verlauf des Krieges nicht mehr auf den militärischen Beistand anderer europäischer Mächte wie beispielsweise Österreichs, des Vereinigten Königreichs oder auch Russlands berufen konnte.⁶⁸² Zudem erwies sich die Annahme des französischen Kaisers, dass sich die süddeutschen Staaten in diesem Krieg neutral verhalten würden, als folgenschwerer Trugschluss für die erfolgreiche Umsetzung seiner

⁶⁸⁰ Vgl. Dülffer 1997. S. 167–180.

⁶⁸¹ Vgl. Nipperdey 1992. S. 55–61.

⁶⁸² Österreich war in dieser Hinsicht wirtschaftlich wie militärisch nicht mehr in der Lage, einen lang andauernden Krieg gegen Deutschland zu führen, zumal Wien damit endgültig die nach wie vor guten Beziehungen zu den süddeutschen Ländern riskiert hätte. Im Vereinigten Königreich gab es seitens des dortigen Parlaments keine mehrheitliche Zustimmung für eine militärische Intervention zugunsten des französischen Kaisers, da im Allgemeinen angenommen wurde, dass die größere Gefahr für den Fortbestand des britischen Weltreichs von Frankreich ausgehen würde. Auch der Zarenhof in St. Petersburg war keinesfalls bereit, den Expansionsdrang Napoleons III. zu unterstützen, da im Falle einer militärischen Niederlage Preußens davon ausgegangen werden musste, dass französische Soldaten entlang der russischen Staatsgrenze stationiert worden wären. Vgl. Dülffer 1997. S. 196. Vgl. auch: Hildebrand, Klaus: No intervention – Die Pax Britannica und Preußen 1865/66–1869/70. Eine Untersuchung zur englischen Weltpolitik im 19. Jahrhundert. München 1997. S. 22, 37, 56–57 u. 129.

Kriegsziele. Bismarck hatte es geschafft, die deutschen Staaten im Kampf gegen den vermeintlichen französischen Aggressor zu mobilisieren, was später maßgeblich den Reichseinigungsprozess begünstigen sollte.

Auch in der Elbmetropole war dieser neue patriotische Geist deutlich erkennbar. Im Gegensatz zu den vorangegangenen Kriegen der Jahre 1864 und 1866, bei denen sich gerade das hamburgische Bürgertum, aus Sorge um die wirtschaftliche Entwicklung ihrer Stadt, lange für eine Deeskalationspolitik eingesetzt hatte, war von dieser Haltung nun kaum noch etwas zu spüren. Als Grund für diesen Wandel ist primär die aus deutscher Sicht als Affront gegen den preußischen König gewertete französische Kriegserklärung anzusehen, die letztendlich auch in der Hansestadt für weitreichenden Unmut sorgte. Zudem rückte in Hamburg wieder die Sorge in den Vordergrund, dass eine, im Kriegsfall auf sich allein gestellte, preußische Armee nicht in der Lage sein würde, die Elbmetropole vor einer erneuten Besatzung durch französische Truppen zu schützen. So war es nicht weiter verwunderlich, dass selbst der Präses der Hamburger Handelskammer Carl Johannes Koyemann die Kaufmannschaft mit folgenden Worten eindringlich dazu aufrief, die Belange Preußens bedingungslos zu unterstützen:

*„Meine Herren! Nach den Mittheilungen, die uns der Telegraph gestern in später Abendstunde gebracht hat, ist der Krieg unvermeidlich. Wir dürfen uns den Ernst des Augenblicks nicht verhehlen, sondern müssen uns sagen, daß für Deutschland, und damit auch für unser Hamburg, schwere Zeiten kommen können und werden. Aber, wo es gilt, deutsche Ehre und deutsches Recht zu wahren, da wollen wir nicht zurückstehen, und freudigen Muthes erklären, daß Hamburg, die erste Handelsstadt Deutschlands, bereit ist zu jedem Opfer welches zum Schutze und der Wahrung unserer nationalen Ehre und Selbständigkeit gefordert wird.“*⁶⁸³

Obwohl dieser Appell eindeutig den Willen der Hamburger Bevölkerung unterstrich, dem preußischen König jede erdenkliche Unterstützung im Kampf gegen Frankreich zukommen zu lassen, so hatte sich der Senat gleichzeitig für den Schutz der französischen Handelsmarine innerhalb deutscher Häfen ausgesprochen. Demnach sollte diesen Schiffen nach dem Willen der hamburgischen Regierung auch nach Ausbruch

⁶⁸³ Die Ansprache des Präses der Hamburger Handelskammer, Carl Johannes Koyemann, erfolgte am 15.07.1870 im Saal der Hamburger Börse. Vgl. Börsenhalle vom 16.07.1870 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek).

des Krieges eine Frist von bis zu sechs Wochen eingeräumt werden, das deutsche Hoheitsgebiet unbehelligt zu verlassen.⁶⁸⁴ Dieses politische Entgegenkommen war durchaus im Sinne der Elbmetropole, da vor allem die hamburgischen Reeder damit die Hoffnung verbanden, dass Frankreich nun ebenfalls auf die Festsetzung deutscher Handelsschiffe verzichten würde. Zudem sollte dadurch verhindert werden, dass der im Jahre 1865 ausgehandelte Freihandelsvertrag zwischen den Hansestädten und Frankreich, der besonders dem Hamburger Seehandel neue Wachstumsimpulse beschert hatte, nun möglicherweise wegen des Krieges hinfällig geworden wäre. Wie schon bei den militärischen Konflikten der 1860er-Jahre befand sich der Hamburger Handels- und Finanzplatz auch dieses Mal in der prekären Lage, dass die eingeforderte Bündnistreue Preußens in erheblichem Gegensatz zu den handelspolitischen Interessen der Stadt stand, denn eine langanhaltende Blockade des Elbstroms durch französische Kriegsschiffe hätte die Elbmetropole, wie schon 64 Jahre zuvor, in eine schwere ökonomische Krise gestürzt. Zwar wurden bis zum Jahre 1870 bereits Anstrengungen unternommen, die Marine des Norddeutschen Bundes zu erweitern, dennoch war sich die hamburgische Regierung darüber im Klaren, dass diese im Zweifel keinen ausreichenden Schutz gegen die weitaus größere Kriegsflotte der Franzosen geboten hätte.⁶⁸⁵

Trotz aller Befürchtungen, dass eine lang anhaltende militärische Auseinandersetzung in Zentraleuropa sämtliche ökonomische Erfolge der beiden zurückliegenden Jahrzehnte zunichtemachen könnte, fand dieser Krieg nach nur wenigen Monaten mit der Niederlage Frankreichs ein unerwartet schnelles Ende.⁶⁸⁶ Taktisches Geschick, moderne Kommunikations- und Waffentechnik sowie die Verlagerung des Truppentransportes auf die Schiene waren die Hauptgründe dafür, dass die deutschen Verbände nach der über vier Monate andauernden Belagerung von Paris bereits am 28. Januar 1871 die Kapitulation Frankreichs erzwingen konnten.⁶⁸⁷ Knapp einen Monat später wurde im Vorfrieden von Versailles die Waffenstillstandsvereinbarung festgelegt. Frankreich musste sich u.a. dazu verpflichten, die Region Elsass sowie Teile Lothringens an das

⁶⁸⁴ Vgl. Wohlwill 1903. S. 126.

⁶⁸⁵ Brysch, Thomas: Marinepolitik im preußischen Abgeordnetenhaus und Deutschen Reichstag 1850–1888. Hrsg. v. Deutschen Marine Institut und vom Militärgeschichtlichen Forschungsamt. Hamburg / Berlin / Bonn 1996. S. 236 u. 259–261.

⁶⁸⁶ So beeinträchtigte die von der Hamburger Bevölkerung befürchtete Elbblockade nur bis zum 15.09.1870 den dortigen Schiffsverkehr. Doch auch während dieser Phase konnte seitens der französischen Kriegsmarine keine lückenlose Überwachung der Elbmündung gewährleistet werden, sodass die Maßnahme weitestgehend wirkungslos blieb. Aufgrund dessen wurde der Elbverkehr bereits am 11. November des gleichen Jahres wieder vollständig freigegeben. Vgl. Börsenhalle vom 16.09.1870 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek). Vgl. zudem Börsenhalle vom 11.11.1870 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek).

⁶⁸⁷ Vgl. Nipperdey 1992. S. 64.

bereits am 18. Januar 1871 ausgerufenen Deutschen Kaiserreich abzutreten, dem neben den ehemaligen Mitgliedstaaten des Norddeutschen Bundes nun auch die süddeutschen Länder angehörten. Zudem wurde die französische Regierung dazu genötigt, die Summe von 5 Milliarden Goldfrancs als Kriegsentschädigung an Deutschland zu entrichten.⁶⁸⁸ Im Gegensatz zu Frankreich, das aufgrund der hohen Reparationszahlungen erhebliche finanzielle Einbußen verkraften musste, konnte die deutsche Volkswirtschaft in der Folgezeit enorm von dieser künstlich erzeugten Kapitalschwemme profitieren.⁶⁸⁹ So wurde mit diesem Geld in beträchtlichem Maße der Ausbau der heimischen Infrastruktur vorangetrieben, indem u. a. von staatlicher Seite erhebliche Mittel in die Erweiterung des innerdeutschen Straßen- und Schienennetzes investiert wurden. Auf diese Weise sollte der neu geschaffene gesamtdeutsche Binnenmarkt nachhaltig vernetzt werden, um langfristig zum Vereinigten Königreich aufschließen zu können.

Das Deutsche Kaiserreich wurde, ebenso wie der Norddeutsche Bund zuvor, als Bundesstaat konzipiert, in dem den beigetretenen 22 Fürstenstaaten sowie den drei Freien Städten eine ausgeprägte Eigenständigkeit zugestanden wurde. Auf Hamburg bezogen bedeutete dies, dass die beiden Parlamentskammern weiterhin über einen Großteil der für die Hansestadt maßgeblichen Verfassungsfragen bestimmen konnten. Dies schloss u. a. die für den Hamburger Handels- und Finanzplatz so wichtige Zollpolitik ein. Die Kompetenzen des Kaisers bzw. der ihm unterstehenden Reichsregierung konzentrierten sich dagegen hauptsächlich auf Belange der Außen-, Wirtschafts- und Sicherheitspolitik und auf die Ausgestaltung der später eingeführten deutschen Sozialgesetzgebung.⁶⁹⁰ Auf währungspolitischer Ebene wurde die deutsche Regierung des Weiteren durch die erhaltene Kriegsentschädigung in die Lage versetzt, im eigenen Land den Goldstandard einzuführen.⁶⁹¹ Im Rahmen dieser Maßnahme gelang es mit der Gründung der Deutschen Reichsbank im Jahre 1876 schließlich, die bis dahin uneinheitlichen Währungssysteme der einzelnen deutschen Länder durch die flächendeckende Einführung der Mark⁶⁹² zu harmonisieren. Damit sollte u. a. die Banknotenausgabe in Deutschland zusammengefasst und reguliert werden, was jedoch in Anbetracht der noch bis weit ins 20. Jahrhundert hinein bestehenden privaten Zettelbanken nur teilweise um-

⁶⁸⁸ Ebd. S. 66. Vgl. auch: M. Pohl 1986. S. 83.

⁶⁸⁹ Vgl. Weigt 2005. S. 8–9.

⁶⁹⁰ Vgl. Althammer 2009. S. 40–41.

⁶⁹¹ Vgl. Cassis 2007. S. 128.

⁶⁹² Die Mark bildete die Rechnungseinheit des goldgedeckten Währungssystems innerhalb des Deutschen Reiches. Um einerseits eine mögliche Verwechslung mit der im Jahre 1924 eingeführten Reichsmark auszuschließen und andererseits den Bezug zum Goldstandard zu betonen, wird im folgenden Text dieser Arbeit der heute gängige Begriff der Goldmark verwendet.

gesetzt werden konnte.⁶⁹³ Das Geschäftsmodell dieser Geldhäuser bestand zunächst darin, dass sie auf die Gold- und Silbereinlagen ihrer Kunden gegen Gebühr entsprechende Depotscheine ausgaben, die wiederum von anderen Banken als gültiges Zahlungsmittel akzeptiert wurden. Als jedoch zu Beginn der 1850er-Jahre aus Gründen der Renditesteigerung damit begonnen wurde, die ursprünglich vorgesehene Wechselkurs-Parität zugunsten der Notenausgabe zu verschieben, führte dies zu einem exorbitanten Anstieg der Risiken für die an diesem Geschäft beteiligten Zettelbanken.⁶⁹⁴ Ein daraus resultierender Konkurs einer oder auch mehrerer dieser Geldhäuser konnte insbesondere in ökonomischen Krisenzeiten eine hinreichende Destabilisierung des deutschen Kapitalmarktes zur Folge haben.⁶⁹⁵

In der Hansestadt sprachen sich vor allem die Anhänger der bisherigen hamburgischen Geldpolitik aus verschiedenen Gründen gegen diese Währungsunion aus. Zum einen befürchteten sie, dass die unkontrollierte Ausgabe von Banknoten die bis dahin durch den Silberstandard aufrechterhaltene Geldwertstabilität ihrer Handelsmetropole nachhaltig beeinträchtigen könnte.⁶⁹⁶ Vor allem der Senat hatte deswegen stets gegen die seit Langem von der Kaufmannschaft geforderte Einführung des Notengeldes opponiert. Zum anderen wurde kritisiert, dass die Hamburger Bank durch die Gründung der Reichsbank obsolet werden würde. Die Einflussmöglichkeiten der hamburgischen Regierung auf die künftige Geldpolitik des Kaiserreiches hätten dadurch eine starke Marginalisierung erfahren. Trotz der vorhandenen Kritik gegen diese Form einer Währungsunion bestanden von vornherein keine reellen Chancen, die Einführung des neuen monetären Systems in der Elbmetropole zu verhindern. Obwohl die Planung für eine deutsche Währungsunion bis in die 1860er-Jahre hinein hauptsächlich aus ökonomischen Motiven vorangetrieben wurde, so hatte dieses Anliegen, vor allem seit dem Krieg gegen Frankreich, auch eine erhebliche nationale Dimension bekommen, der sich der Hamburger Stadtstaat letztendlich nicht entziehen konnte.⁶⁹⁷ Mit dem Ruf nach einem politisch und militärisch starken Deutschland wurde fortan die Konsolidierung der

⁶⁹³ Allein im Jahre 1872 gab es innerhalb des Deutschen Kaiserreiches insgesamt 33 Zettelbanken, die wiederum bis zu 140 verschiedene Papiergeldsorten ausgaben. Vgl. M. Pohl 1986. S. 83.

⁶⁹⁴ Ebd. S. 46.

⁶⁹⁵ James, Harold: Zwischen Welt- und Nationalwährung. Die Mark und das Kaiserreich 1873–1914. In: Requiem auf eine Währung. Die Mark 1873–2001. Hrsg. v. Manfred Pohl. Stuttgart/München 2001. S. 63–65.

⁶⁹⁶ Zwar wurde die Einführung des Goldstandards u. a. in Hamburg bereits im Jahre 1871 beschlossen, dennoch blieb das Silbergeld mit abnehmender Tendenz weiterhin ein gängiges Zahlungsmittel in der Elbmetropole. Ebd. S. 72.

⁶⁹⁷ Vgl. James 2001. S. 62–63.

verschiedenen Währungen zu einem einheitlichen System mehrheitlich als unabdingbar angesehen.

Dennoch konnte in der Hansestadt zwischen dem Senat auf der einen und der Handelskammer sowie der Bürgerschaft auf der anderen Seite keine Einigung in der Frage erzielt werden, in welchem Rahmen die Deutsche Reichsbank künftig für die Gestaltung der Hamburger Geldpolitik verantwortlich sein sollte und wie der Übergang vom Silber- zum Goldstandard vollzogen werden könne. Die Senatoren sprachen sich zwar, wie ihre Kritiker, generell für die Schaffung einer einheitlichen deutschen Zentralbank aus, jedoch lehnten sie die durch die Umwandlung der preußischen in die Reichsbank vorgesehene Einflussnahme Bismarcks auf die künftige Geldpolitik des Kaiserreiches ab. Vielmehr sollte die künftige Zentralbank Deutschlands in Form einer Aktiengesellschaft gegründet werden, an der die jeweiligen deutschen Bundesstaaten mittels ihrer zugewiesenen Gesellschaftsanteile die deutsche Geldpolitik mitgestalten konnten.⁶⁹⁸ Des Weiteren setzte sich der Senat im Gegensatz zu Handelskammer und Bürgerschaft dafür ein, dass die alte Bankvaluta zumindest für eine Übergangsphase sechs Monaten neben der am 12. Dezember 1871 eingeführten Reichsgoldwährung bestehen bleiben sollte, um den Hamburger Silbermarkt vor einem plötzlichen Zusammenbruch zu bewahren.⁶⁹⁹ Der Senat begründete seine ablehnende Haltung damit,

*„daß weder die Principien des Geld- und Bankwesens noch die bisherige Thätigkeit und Geschichte der preußischen Bank es rechtfertigen, diesem Institut eine Stellung anzuweisen, welche den deutschen Geldmarkt dominieren und dessen Schicksale in den meisten Fällen von ihrer Direction abhängig machen würde“*⁷⁰⁰.

Da die Kaufmannschaft erhebliche Nachteile für den eigenen Wirtschaftsplatz befürchtete, falls der Goldstandard nicht umgehend in der Elbmetropole eingeführt werden würde, wandten sich deren Vertreter an das deutsche Reichskanzleramt, um ihren Forderungen gegenüber dem Senat Nachdruck zu verleihen. Als der Präsident dieser Institution Rudolph von Delbrück daraufhin drohte, die hamburgische Währungsfrage durch ein Reichsdekret zu lösen, sah sich der Senat gezwungen, in

⁶⁹⁸ Böhm, Ekkehard: Wirtschaft und Politik in Hamburg zur Zeit der Reichsgründung. In: Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte 64 (1978). S. 61.

⁶⁹⁹ Ebd. S. 64.

⁷⁰⁰ Börsenhalle vom 14.05.1872 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek).

dieser Angelegenheit einzulenken, um seine Legitimität zu wahren. Die am 8. November 1872 erzielte Kompromisslösung sah vor, dass die Silberkonten der Hamburger Bank mit einer Frist von etwas mehr als vier Monaten bis zum 15. Februar des Folgejahres geschlossen werden mussten, sodass sie schrittweise durch eine auf der Goldmark basierende Bankvaluta ersetzt werden konnten.⁷⁰¹

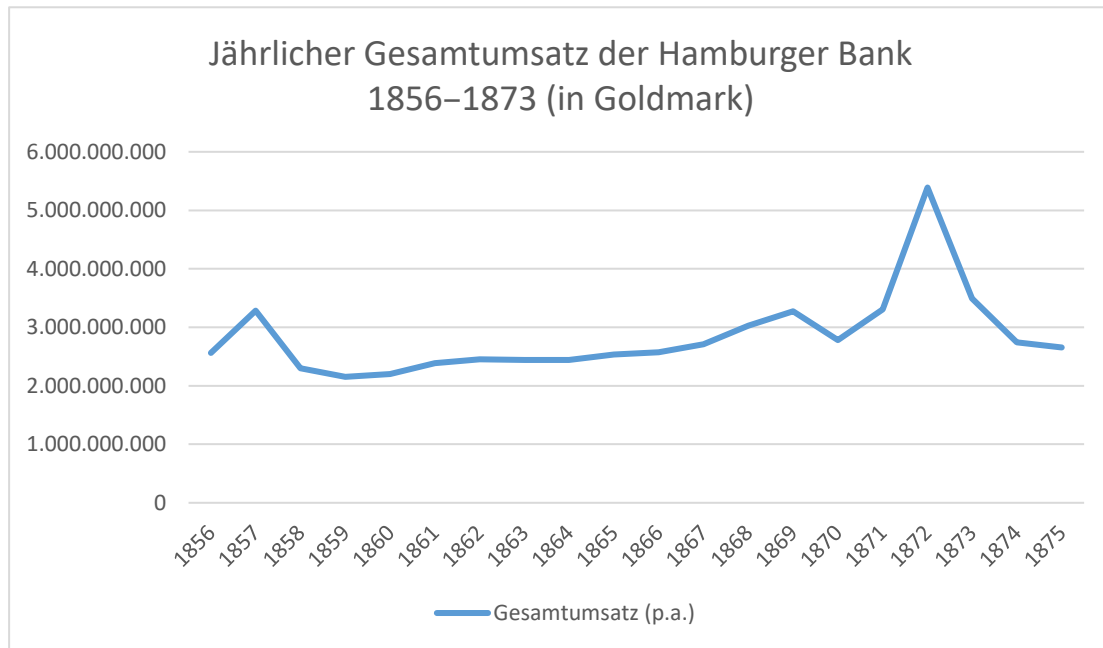


Abbildung 20: Jährlicher Gesamtumsatz der Hamburger Bank zwischen 1856–1873 (in Goldmark)⁷⁰²

Mit dieser Entscheidung wurde die Abwicklung der Hamburger Bank eingeleitet. Zwar konnte sie ihr operatives Geschäft noch bis zum 31. Dezember 1875 fortführen, dennoch sollte sie bereits mit der Verabschiedung dieses Gesetzes merklich an Einfluss verlieren. Als ein Großteil ihrer Geschäftskunden die Dienste anderer Kreditinstitute in Anspruch nahmen, führte dies zwischen den Jahren 1872 und 1873 zu einem Einlagenabfluss bei der Hamburger Bank von 52.030.363 auf insgesamt 17.580.872 Goldmark.⁷⁰³ Da sie jedoch, gemäß ihrer Geschäftsordnung, nur dazu

⁷⁰¹ Die bis dahin bestehende Verrechnungswährung der Mark Banco wurde darauffolgend in einem Verhältnis von 1 zu 1,5 zur Goldmark umgerechnet. Vgl. Verhandlungen zwischen Senat und Bürgerschaft im Jahre 1872. Hamburg 1873. S. 518–520 sowie S. 528. (Staatsbibliothek Hamburg). Vgl. auch: Böhm 1978. S. 40.

⁷⁰² Vgl. Statistisches Bureau der Steuer-Deputation (Hg.): Statistisches Handbuch für den Hamburgischen Staat. Bd. 1. Hamburg 1874. S. 95.

⁷⁰³ Vgl. Statistisches Bureau der Steuer-Deputation (Hg.): Statistisches Handbuch für den Hamburgischen Staat. Bd. 2. Hamburg 1880. S. 118.

berechtigt war, Finanztransaktionen auf Basis dieser Depositen durchzuführen, hatte diese Entwicklung entscheidende Auswirkungen auf die Höhe des Geschäftsvolumens dieser Bank. Die folgende Grafik zeigt, wie sich die Umsätze der Hamburger Bank in den knapp drei Jahren von der Einführung der neuen Goldwährung bis zu ihrer Auflösung am 31. Dezember reduzierten.⁷⁰⁴

Auf den Hamburger Handels- und Finanzplatz hatte der Niedergang dieser mehr als 250 Jahre lang bestehenden Institution keine Auswirkung. Als Eckpfeiler des ökonomischen Aufstiegs der Elbmetropole war sie zwar einst ein wesentlicher Garant für die erreichte Währungsstabilität, jedoch hatte sie es seit Beginn des 19. Jahrhunderts versäumt, sich den Anforderungen des neuen ökonomischen Zeitgeistes anzupassen. Insbesondere die Wirtschaftskrise von 1857 hatte diesen Mangel aufgezeigt, als die Hamburger Bank nicht in der Lage war, mittels einer flexiblen Geldpolitik ausreichend liquide Mittel für die strauchelnde Kaufmannschaft bereitzustellen. Nach mehreren Jahren des Streits um die Ausrichtung der eigenen Geldpolitik zwischen Senat und Handelskammer sollte dem Hamburger Handels- und Finanzplatz erst durch die Gründung der Deutschen Reichsbank ähnliche finanzpolitische Innovationen zugestanden werden, wie sie bereits seit Jahrzehnten in England üblich waren. Der Verlust der Hamburger Bank hatte demnach keine schwerwiegenden Konsequenzen für die Hamburger Wirtschaft, zumal der Senat bereits am 1. Dezember 1873 die Genehmigung von der Reichsregierung erwirken konnte, auf eigene Kosten eine Münzprägestalt in der Hansestadt zu errichten.⁷⁰⁵ Auf diese Weise gelang es der Hamburger Regierung zumindest partiell, ihren Anspruch auf Teilhabe an den künftigen geldpolitischen Entscheidungsprozessen des Deutschen Kaiserreichs aufrechtzuerhalten.

Entgegen aller Ressentiments gegen diese Währungsunion erhielt der Hamburger Handels- und Finanzplatz gerade wegen dieser Reform einen erheblichen ökonomischen Wachstumsimpuls. Zwar ist der nach dem Krieg eingetretene Wirtschaftsboom innerhalb Deutschlands vor allem mit der hohen Kriegsentschädigung zu erklären, die Frankreich an das Kaiserreich entrichten musste, dennoch wäre der Aufschwung in diesem Ausmaß nicht ohne die Währungsunion mitsamt dem dadurch eingeleiteten Aufbau eines innerdeutschen Binnenmarkts möglich gewesen. Zum einen wurde der nationale Zahlungsverkehr mit der Einführung der Goldmark erheblich vereinfacht, sodass zwi-

⁷⁰⁴ Ab dem 1. Januar 1876 oblag die deutsche Geld- bzw. Währungspolitik ausschließlich der Deutschen Reichsbank. Vgl. Schneider 1983. S. 53

⁷⁰⁵ Vgl. Verhandlungen zwischen Senat und Bürgerschaft im Jahre 1872. Hamburg 1873. S. 583–586 (Staatsbibliothek Hamburg).

schen den deutschen Einzelstaaten künftig ohne die umständliche Berechnung von Wechselkursen Handel getrieben werden konnte. Zum anderen wurde mit dem Goldstandard die Abwicklung des internationalen Warenverkehrs über den Hamburger Hafen erheblich verbessert, da das Vereinigte Königreich ebenfalls auf ein goldgedecktes Währungssystem setzte. Basierend auf dem Weltmarktpreis für dieses Edelmetall konnten nun wesentlich leichter feste Wechselkurse zwischen den jeweiligen nationalen Währungen ermittelt werden, sodass die zwischenstaatlichen Handelshemmnisse damit weiter reduziert wurden.⁷⁰⁶ Diese Faktoren führten schließlich dazu, dass die Hamburger Wirtschaft in einer Weise von dem Ausgang des Deutsch-Französischen Krieges profitieren konnte, wie es noch vor Beginn dieses Konfliktes unvorstellbar gewesen war. Das folgende Kapitel gibt Aufschluss über die Entwicklung dieser bis dahin in ihrem Ausmaß wohl einzigartigen konjunkturellen Hochphase in der Geschichte des Hamburger Handels- und Finanzplatzes.

⁷⁰⁶ Vgl. M. Pohl 1986. S. 82–84. Vgl. auch: Boch 2004. S. 36.

9.2 Hamburg - Deutschlands Tor zur Welt

Mit dem militärischen Sieg über Frankreich konnte sich das neu gegründete Deutsche Kaiserreich endgültig als europäische Großmacht etablieren. Dies hatte zur Folge, dass der bis dahin weit verbreitete Partikularismus innerhalb der deutschen Einzelstaaten durch ein nationales Leitbild ersetzt wurde. Auch auf dem Hamburger Handels- und Finanzplatz war dieser neue Zeitgeist deutlich spürbar. Definierten sich die dort ansässigen Kaufleute noch bis weit in die 1860er-Jahre hinein als unabhängige Unternehmer, die sich allein den Prinzipien des globalen Freihandels verpflichtet fühlten, drängten sich bereits seit der Entstehung des Norddeutschen Bundes nationale Interessen in den Vordergrund.

Ein Beispiel für diese Entwicklung ist die von Hamburger sowie Bremer Kaufleuten initiierte Gründung des Germanischen Lloyd im Jahre 1867. Der Geschäftszweck dieses bis heute in der Hansestadt tätigen Unternehmens sollte in erster Linie darin bestehen, die Einhaltung vorher festgelegter Standards beim Bau sowie Betrieb verschiedener Schiffstypen zu überwachen, um diese dann gemäß ihrer Beschaffenheit für die Versicherungsbranche in verschiedene Klassen einzustufen. Mit dem Aufbau des Germanischen Lloyd wurde die Zielsetzung verknüpft, zukünftig sowohl die deutsche Schifffahrt als auch das deutsche Versicherungswesen unabhängiger von ausländischen Klassifikationsgesellschaften wie beispielsweise dem französischen Bureau Veritas oder dem englischen Lloyds Register of Shipping zu gestalten.⁷⁰⁷ Zwar blieb London auch während der 1870er-Jahre der wichtigste Banken- und Versicherungsplatz für die Hamburger Kaufmannschaft, doch am Beispiel des Germanischen Lloyd wird deutlich, dass die maritime Wirtschaft in Deutschland versuchte, sich von der britischen Hegemonialstellung im Seeschiffsverkehrsverkehr zu emanzipieren. Einer der Hauptgründe für diese Entscheidung ist in dem anhaltenden wirtschaftlichen Aufstieg Deutschlands zu einer führenden Industrie- und Handelsnation zu sehen. Die Hamburger Kaufleute hatten treffend erkannt, dass ein von allen Handelshemmnissen befreiter deutscher Binnenmarkt, auf Basis der geleisteten Kriegsentschädigung von 5 Milliarden Goldfranc, künftig nicht nur im Wettbewerb mit anderen Volkswirtschaften mithalten konnte, sondern aufgrund seiner Innovationskraft, seiner rasant ansteigenden Bevölkerungszahl und seiner Lage im Herzen Europas mittel- bis langfristig zum Vereinigten Königreich aufschließen würde.

⁷⁰⁷ Kreutz, Jan: Nationale Agitation und wirtschaftliche Imperative. Die Debatte um den Germanischen Lloyd 1862 bis 1885. In: Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte 99 (2013). S. 60–63.

Diese ökonomische Zuversicht führte ab dem Jahre 1871, im Zusammenspiel mit der durch die französische Reparationszahlung erzeugten Kapitalschwemme, zu einem regelrechten Spekulations- und Investitionsboom innerhalb der deutschen Volkswirtschaft, von dem auch der Hamburger Handels- und Finanzplatz enorm profitieren konnte. Um die steigende innerdeutsche Nachfrage nach Rohstoffen, verschiedenen Agrargütern sowie Maschinen befriedigen zu können, mussten diese Waren mehrheitlich über einen der deutschen Seehäfen importiert werden. Die folgende Tabelle verzeichnet die Gesamteinfuhren Hamburgs zwischen den Jahren 1869 und 1872 und vermittelt einen Eindruck über diese Entwicklung.

Tabelle 20

Hamburger Importstatistik 1869–1872

Wert aller Warenimporte nach Hamburg zwischen 1869 bis 1872 (in Thaler Courant)

Jahr	1869	1870	1871	1872
Seewärts	222.561.665	177.019.715	345.461.170	396.199.855
Über Altona	26.684.415	24.036.520	30.424.750	36.041.080
Land & Fluß	178.617.690	168.580.735	227.358.030	240.166.690
Total	427.863.770	369.636.970	603.243.950	672.407.625

Quelle: Eigene tabellarische Zusammenstellung. Vgl. Handelsstatistisches Bureau (Hg.): Tabellarische Übersichten des Hamburgischen Handels. Jahrgang 1872. Hamburg 1873. S. 9.

In diesem Zusammenhang wird ersichtlich, dass die Hamburger Wareneinfuhren, trotz der negativen Auswirkung aufgrund des Beginns des Deutsch-Französischen Krieges, bereits im Jahre 1871 wieder einen neuen Höchststand erreichen konnten. So stieg allein der Wert der Importe zu jener Zeit um etwa 63 Prozent auf eine Summe von insgesamt 1.206.487.900 Bco. an. Insbesondere die seeseitigen Einfuhren konnten dabei im Jahre 1871 die höchsten Steigerungsraten verzeichnen. Welchen Stellenwert dabei die britischen Importe für den Hamburger Handels- und Finanzplatz hatten, stellt die folgende Abbildung dar.

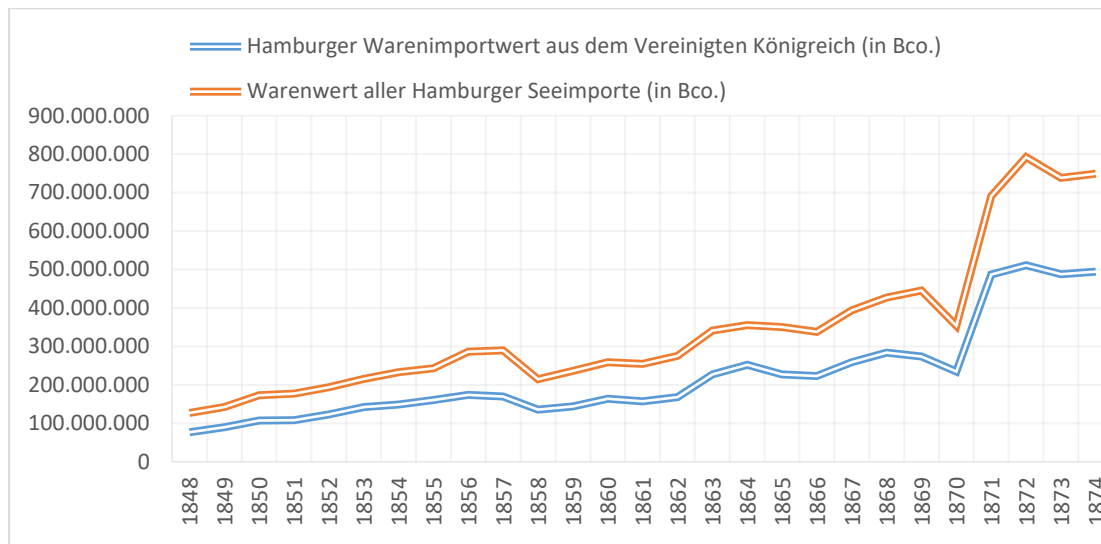


Abbildung 21: Eigene grafische Zusammenstellung. Vgl. Handelsstatistisches Bureau (Hg.): Tabellarische Übersichten des Hamburgischen Handels. Jahrgänge 1852. Hamburg 1853. S. 6-7; 1858. Hamburg 1859. S. 6-7; 1864. Hamburg 1865. S. 6-7; 1872. Hamburg 1873. S. 8-9; 1874. Hamburg 1875. S. 70-71.

Anhand der o.g. Abbildung wird deutlich, dass sich allein das britische Exportvolumen nach Hamburg zwischen den Jahren 1870 und 1871 von insgesamt 234.916.580 Bco. auf einen Wert von 486.961.920 Bco. mehr als verdoppeln konnte. Damit erhöhte sich der Anteil der über Großbritannien in die Hansestadt eingeführten Güter am gesamten seewärtigen Importvolumen der Stadt von etwa 66 auf mehr als 70 Prozent.⁷⁰⁸ Im Vergleich dazu beliefen sich die Exporte der USA und Frankreich als zweit- bzw. drittwichtigste Seehandelsnation der Elbmetropole im Jahre 1871 gerade einmal auf 35.167.680 Thaler Courant ($\cong$ 70.335.360 Bco.) bzw. 9.866.395 Thaler Courant ($\cong$ 19.732.790 Bco.).⁷⁰⁹

Im Gegensatz zu der für die Festsetzung der Zollgebühren notwendigen Ermittlung aller Warenimporte ist die Datenlage hinsichtlich des zu jener Zeit über den Hamburger Handelsplatz abgewickelten Exportverkehrs, auch nach der teilweisen Wiedereinführung der statistischen Erfassung im Jahre 1872, im Allgemeinen als unvollständig zu bezeichnen. Zwar konnten vor allem bei der statistischen Erhebung der seewärtigen Exporte schnell Fortschritte seitens der Hamburger Steuerdeputation erzielt werden, jedoch galt dies aufgrund lückenhafter Ausfuhrkontrollen zunächst nicht für

⁷⁰⁸ Die seewärtigen Gesamteinfuhren Hamburgs beliefen sich, gemessen an ihrem Warenwert, im Jahre 1870 auf 354.039.430 Bco. und im Jahre 1871 auf 690.922.340 Bco. Siehe Abb. 21. S. 264.

⁷⁰⁹ Vgl. Handelsstatistisches Bureau (Hg.): Tabellarische Übersichten des Hamburgischen Handels. Jahrgang 1872. Hamburg 1873. S. 9..

den damit einhergehenden binnenländischen Handelsverkehr.⁷¹⁰ Trotz der daraus resultierenden Unvollständigkeit der verfügbaren Datenlage soll die folgende Tabelle zumindest die positive Entwicklung des Hamburger Exportwesens zwischen den Jahren 1872 und 1877 veranschaulichen.

Tabelle 21

Hamburgs Exportaufkommen 1872–1876

Jahr	Seewärts (Goldmark)	Land & Flusswärts (Goldmark)	Kontanten (Goldmark)
1872	516.186.000	732.342.000	101.399.537
1873	525.052.000	754.167.000	102.062.590
1874	498.478.000	858.351.000	95.296.420
1875	551.318.000	891.130.000	108.773.700
1876	587.711.000	863.540.000	240.463.000
1876	663.237.000	855.474.000	512.254.000

Quelle: Eigene tabellarische Zusammenstellung. Vgl. Statistisches Bureau der Steuer-Deputation (Hg.): Statistisches Handbuch für den Hamburgischen Staat. Bd. 2. Hamburg 1880. S. 82.

In diesem Kontext wird ersichtlich, dass das Exportwesen der Hansestadt, bis auf einen kurzzeitigen Rückgang während des Jahres 1874, einem stetigen Wachstumstrend folgte. Unter Vorwegnahme auf das nächste Kapitel, welches die Auswirkungen der Gründerzeitkrise auf den Hamburger Handels- und Finanzplatz untersucht, ist dieser Aspekt als ein erster Beleg dafür anzusehen, dass die Elbmetropole weit weniger von den globalwirtschaftlichen Problemen jener Jahre betroffen war, als es angesichts ihrer Funktion als international tätiger Hafenplatz zunächst anzunehmen gewesen wäre.

Im Zuge des rasant ansteigenden Warenumschlages des Hamburger Hafens standen die dortige Regierung sowie die ansässige Kaufmannschaft weiterhin vor der Herausforderung, die vorhandenen logistischen Prozesse zu optimieren. Priorität hatte

⁷¹⁰ Durch den Beschluss des Bundesrates vom 07.12.1871, im Zuge dessen für das Deutsche Reich eine jährliche See-Ausfuhrstatistik erstellt werden sollte, waren in Hamburg vom 03.04.1872 an alle Schiffsführer von abgehenden Seeschiffen verpflichtet, entsprechende Daten wie die Beschreibung der Ladung sowie deren Gewicht an das Handelsstatistische Büro zu melden. Exportdaten nach Altona und Harburg (land- und flusswärts) sowie Hafenplätzen der Niederelbe und Landstraßen fehlen in der Statistik.

in dieser Hinsicht, wie bereits schon in den Jahrzehnten zuvor, der Ausbau des Schienenverkehrs, da u.a. der enorm angestiegene Massengutumschlag von Kohle, Getreide oder auch Eisenerzen nicht mehr allein von der Binnenschifffahrt oder durch den Einsatz von Lastkarren gewährleistet werden konnte.⁷¹¹ Für die Umsetzung dieser Maßnahme war die im Jahre 1872 fertiggestellte Elbquerung von entscheidender Bedeutung, da fortan etwaige Handelsgüter direkt über den Schienenweg von Hamburg aus in die jeweiligen südlich der Elbe gelegenen Bundesstaaten transportiert werden konnten. Neben der bereits betriebenen Verbindung zwischen Harburg und Hannover fand die Elbmetropole infolge dieses Infrastrukturprojektes auch Anbindung an das Streckennetz der im Jahre 1874 fertiggestellten Hamburg-Venloer-Bahn, deren Schienentrasse über Bremen und das Ruhrgebiet bis an die niederländische Grenze verlief. Damit wurde der Hamburger Wirtschaftsstandort neben seiner zentralen Stellung als Seehafen auch zu einem der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte innerhalb des deutschen Schienenverkehrs.⁷¹² Die folgende Abbildung verdeutlicht den Anstieg des Frachtaufkommens der jeweilig mit dem Hamburger Stadtgebiet verbundenen Eisenbahngesellschaften während der Jahre 1850 bis 1874.

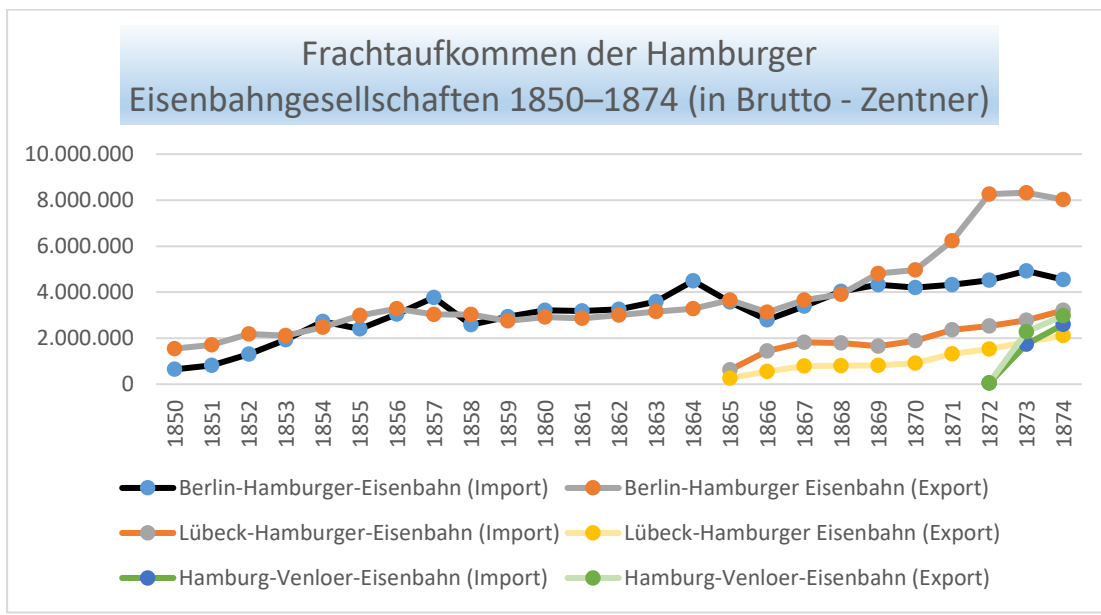


Abbildung 22: Eigene grafische Zusammenstellung. Vgl. Handelsstatistisches Bureau (Hg.): Tabellari-sche Übersichten des Hamburgischen Handels. Jahrgänge 1868. Hamburg 1869. S. 86; 1872. Hamburg 1873. S. 96; 1873. Hamburg 1874. S. 145–146; 1874. Hamburg 1875. S. 96.

⁷¹¹ Vgl. Hinz 1998. S. 37.

⁷¹² Mit dem Ausbau des Schienenverkehrs folgte die Elbmetropole dem nationalen Trend. So wurde das deutsche Eisenbahnnetz allein zwischen den Jahren 1850 und 1873 von 5.875 auf insgesamt 23.881 Streckenkilometer ausgebaut. Infolgedessen stieg der Gütertransport auf der Schiene von 302 Millionen Tonnenkilometer im Jahre 1850 auf insgesamt 5.876 Millionen Tonnenkilometer im Jahre 1870. Vgl. Jansen 2011. S. 66–67. Vgl. auch H. Pohl 1989. S. 235.

Neben dem Transport von besagten Massengütern in die industriellen Zentren des Deutschen Reiches hatte vor allem die Beförderung von Schlachtvieh einen großen Anteil am stetig ansteigenden Schienengüterverkehr der Elbmetropole. Da es bis in das letzte Viertel des 19. Jahrhunderts auf Schiffen keine Kühleinrichtungen gab, die verderbliche Lebensmittel wie Fleisch haltbar machen konnten, wurden Tiere zu dieser Zeit lebend zu den jeweiligen Schlachthöfen im In- und Ausland transportiert. Die folgende Tabelle zeigt die volkswirtschaftliche Dimension des Schlachtviehhandels für den Hamburger Handelsplatz.

Tabelle 22

Tierimporte nach Hamburg im Jahre 1873

Transportmittel	Schlachtvieh (in Stück) ⁷¹³	Wert (in Reichsmark)
Berlin-Hamburger-Eisenbahn	171.871	10.386.500
Lübeck-Hamburger-Eisenbahn	123.080	7.568.500
Venlo-Eisenbahn	58.080	3.922.000
Altona-Kieler-Eisenbahn	239.847	23.949.000
Landtransport	76.094	7.383.000
Seetransport	1.318	52.000
Total	670.390	53.261.000

Quelle: Eigene tabellarische Zusammenstellung. Vgl. Handelsstatistisches Bureau (Hg.): Tabellarische Übersichten des Hamburgischen Handels. Jahrgang 1873. Hamburg 1874. S. 96

Wie sehr es der Hamburger Kaufmannschaft gelegen war, dieses Geschäft zu erweitern, zeigt u. a. die Tatsache, dass allein zwischen den Jahren 1865 und 1873 die Zahl der zur Entladestelle in der Sternschanze transportierten Tiere von 438.039 auf 670.390 erhöht werden konnte.⁷¹⁴

⁷¹³ Aufschlüsselung des Schlachtvieh-Importes (in Stück): Ochsen und Kühe: 72.047 St.; Kälber: 33.155 St.; Hammel, Schafe und Lämmer: 288.656 St.; Schweine und Ferkel: 276.532 St.

⁷¹⁴ Vgl. Handelsstatistisches Bureau (Hg.): Tabellarische Übersichten des Hamburgischen Handels. Jahrgang 1868. Hamburg 1869. S. 86.

Neben dem Ausbau des Schienenverkehrs führte die Zunahme der über den Hamburger Hafen abgewickelten Seeexporte des Weiteren zu einer Stärkung des Reedereiwesens vor Ort. Waren es vor allem während der ersten Hälfte des 19. Jahrhundert noch die unter britischer Flagge fahrenden Schiffe, die den Hamburger Überseeverkehr dominierten, gelang es ab den 1850er-Jahren auch den heimischen Schiffseignern, an diesem lukrativen Geschäft zu partizipieren.⁷¹⁵

Tabelle 23

Die Entwicklung der Hamburger Handelsflotte 1846–1875

Zeit-spanne	Schiffs- zahl	Prozentuale Entwicklung	Tragfähigkeit in RT ⁷¹⁶	Prozentuale Entwicklung	Durchschn. RT pro Schiff
1846–1850	269	100	56.085	100	208
1851–1855	406	151	99.601	181	245
1856–1860	483	180	139.236	248	288
1861–1865	520	193	170.004	303	327
1866–1870	475	177	184.930	330	389
1871–1875	422	156	197.872	352	469

Quelle: Eigene tabellarische Zusammenstellung. Vgl. Statistisches Bureau der Steuer-Deputation (Hg.): Statistisches Handbuch für den Hamburgischen Staat. Bd. 2. Hamburg 1880. S. 86.

Dabei kam den Hamburger Reedern zugute, dass die Frachtraten aufgrund des Wirtschaftsbooms bis ins Jahr 1873 stetig anstiegen.⁷¹⁷ Mit dem zunehmenden Bedarf an deutschen Handelsschiffen und dem ab den 1870er-Jahren in den Fokus rückenden Aufbau einer deutschen Kriegsmarine siedelten sich vor allem seit Mitte des 19. Jahrhunderts immer mehr Schiffsbaubetriebe im Hamburger Hafen an. Dabei

⁷¹⁵ So lag die verfügbare Schiffstonnage (Net-Tons) der deutschen Reeder im Jahre 1850 bei 509.000 NT, im Jahre 1860 bei 867.000 NT und im Jahre 1870 bei etwa 1.155.000 NT. Im Vergleich zu diesen Zahlen stand den britischen Schiffseignern in dem genannten Zeitintervall eine Tonnage-Kapazität von 3.458000 NT, 5.639000 NT sowie etwa 7.952000 NT zur Verfügung. Vgl. Fischer / Nordvik 1986. S. 532.

⁷¹⁶ Abkürzung für Registertonne (RT).

⁷¹⁷ So erreichten die Frachtraten im Jahre 1873 als Folge der Überhitzung der Weltwirtschaft ihren Höhepunkt, um danach bis zur Jahrhundertwende wieder deutlich zu fallen. Lewis Fischer und Helge Nordvik schätzen in diesem Zusammenhang, dass sich die damaligen Frachtraten zwischen den Jahren 1873 und 1914 gemessen an dem von ihnen genannten Freight-Rate-Index von 147 auf insgesamt 90 Prozentpunkte reduzierten. Vgl. Fischer / Nordvik 1986. S. 537.

konzentrierten sich die neu entstandenen Werften wie u.a. die Firmen Heinrich Brandenburg und Janssen & Schmilinsky zu Beginn ihres Bestehens hauptsächlich auf den Bau und die Reparatur von traditionellen Segelschiffen. Die Konstruktion und Herstellung von größeren Dampfschiffen oblag bis in die 1870er-Jahre hinein der britischen Werftindustrie, sodass das Deutsche Kaiserreich erst in den 1890er-Jahren hinter dem Vereinigten Königreich und den USA zu einer der bedeutendsten Schiffsbaunationen der damaligen Welt aufsteigen konnte.⁷¹⁸

Doch obwohl der industrielle Bedarf an Werkstoffen sowohl den hamburgischen Handelsverkehr als auch den Ausbau der heimischen logistischen Infrastruktur stimulierte, ist der damit einhergehende Anstieg der verzeichneten Einfuhren keineswegs ausnahmslos auf diesen Nachfrageimpuls zurückzuführen. Denn wie die folgende Tabelle belegt, wirkte sich ab dem Jahre 1871 insbesondere der über die Hansestadt abgewickelte Handel mit ausländischen Kurantmünzen, welche im Folgenden unter dem Sammelbegriff Kontanten zusammengefasst werden, äußerst positiv auf die Höhe des Hamburger Importvolumens aus.

Tabelle 24

Anteil der Kontanten am Wert der Hamburger Gesamteinfuhren 1886–1874 (in Goldmark)

Jahr	Waren	Kontanten
1868	1.118.284.000 (91,1 %)	108.782.000 (8,9 %)
1869	1.228.633.000 (95,7 %)	54.958.000 (4,3 %)
1870	1.045.616.000 (94,3 %)	63.295.000 (5,7 %)
1871	1.546.810.000 (85,5 %)	262.922.000 (14,5 %)
1872	1.712.374.000 (84,9 %)	304.849.000 (15,1 %)
1873	1.705.377.140 (88,1 %)	229.660.000 (11,9 %)
1874	1.686.518.330 (96,2 %)	65.877.860 (3,8 %)

Quelle: Eigene tabellarische Zusammenstellung. Vgl. Statistisches Bureau der Steuer-Deputation (Hg.): Statistisches Handbuch für den Hamburgischen Staat. Bd. 1. Hamburg 1874. S. 55. Vgl. zudem Statistisches Bureau der Steuer-Deputation (Hg.): Statistisches Handbuch für den Hamburgischen Staat. Bd. 2. Hamburg 1880. S. 77.

⁷¹⁸ Vgl. Peters 2012. S. 61.

So erhöhte sich beispielsweise der Wert, der in die Elbmetropole eingeführten Edelmetalle und Kontanten zwischen den Jahren 1870 und 1872 von 63.295.000 auf 304.849.000 Goldmark, was zu jener Zeit etwa 15,1 Prozent der hamburgischen Importleistung entsprach. Wie die folgende Tabelle veranschaulicht, stieg diese Warengattung damit zum wichtigsten Importgut des Hamburger Hafens auf.

Tabelle 25

**Bedeutenste Warengruppen des Hamburger Importaufkommens von 1872
gemessen am Gewicht/Wert**

Warengattung	Gewicht (Zentner)	Warengattung	Warenwert (Rm.)
Steinkohle & Zinders	18.894.000	Edelmetalle & Kont.	304.849.000
Sonst. Rohstoffe & Halbfabrikate	16.733.000	Woll- und Halbwollwaren	152.646.000
Sonst. Nahrungsmittel	3.798.000	Sonst. Rohstoffe u. Halbfabrikate	141.360.000
Guano	3.128.000	Sonst. Industrieerzeugnisse	137.418.000
Roh- und Schmelzeisen	3.659.000	Kaffee	93.320.000
Summe	73.087.000	Summe	2.017.222.000

Quelle: Eigene tabellarische Zusammenstellung. Vgl. Statistisches Bureau der Steuer-Deputation (Hg.): Statistisches Handbuch für den Hamburgischen Staat. Bd. 1. Hamburg 1874. S. 56–58.

Verursacht wurde der Anstieg des Kontantenhandels einerseits durch den Transfer der französischen Reparationszahlungen nach Deutschland und andererseits durch die erhöhte Nachfrage nach physischem Gold für die Umsetzung der deutschen Münzreform.⁷¹⁹ Dass sich dieser Effekt jedoch bereits im Jahre 1874 wieder deutlich abschwächen sollte, ist vor allem damit zu erklären, dass zum einen die französische Regierung die von ihr abverlangte Kriegsentschädigung en gros bezahlte und zum

⁷¹⁹ Vgl. Statistisches Bureau der Steuer-Deputation (Hg.): Statistisches Handbuch für den Hamburgischen Staat. Bd. 1. Hamburg 1874. S. 55–56.

anderen der Aufkauf von etwaigen Edelmetallen durch den Ausbruch der Gründerzeitkrise wesentlich kostenintensiver und dadurch schwieriger wurde.⁷²⁰

Zu den größten ökonomischen Gewinnern der durch die französische Kriegsentschädigung hervorgerufenen Zahlungsströme in das Deutsche Kaiserreich zählten innerhalb der Hansestadt die Bankhäuser. Sie konnten direkt von dieser Entwicklung profitieren, da die französische Regierung die von ihr geforderten Reparationszahlungen mit Staatsanleihen finanzierte, die paradoxer Weise zum Teil auf dem deutschen Kapitalmarkt platziert wurden. Frankreich verschuldete sich damit bei deutschen Finanzinvestoren, um die Forderungen des Kaiserreiches bedienen zu können. Für die an diesem Geschäft beteiligten Geldhäuser in Berlin, Frankfurt, Köln und Hamburg eröffneten sich dadurch erhebliche Gewinnchancen, da sie u.a. für die von ihnen organisierte Ausgabe der teilweise bis zu zehnfach überzeichneten Staatsanleihen erhebliche Kommissionserlöse erzielen konnten.⁷²¹ In der Hansestadt waren vor allem die Norddeutsche Bank sowie die Geldhäuser L. Behrens & Söhne und M. M. Warburg & Co. die größten Profiteure dieser Entwicklung. Als international agierende Wechselhändler konnten diese Finanzdienstleister, neben der Platzierung von entsprechenden Staatsanleihen, auch durch die Abwicklung des Handels mit Kontanten erhebliche Profite generieren.⁷²²

Einen zusätzlichen Wachstumsimpuls erhielt der deutsche Bankensektor zudem durch die Liberalisierung der nationalen Aktiengesetzgebung. Die zu diesem Zweck beschlossene Gesetzesnovelle vom 11. Juni 1870 sah vor, sowohl das Gründungsverfahren von Aktiengesellschaften als auch den börsenmäßigen Wertpapierhandel zu erleichtern.⁷²³ Obwohl die Beschlussfassung dieser Gesetzesinitiative aus Furcht vor einer Destabilisierung des Kapitalmarktes vom Hamburger Senat nicht mitgetragen wurde, hatte sie auch in der Hansestadt einen erheblichen Einfluss auf die Entwicklung des dortigen Finanzplatzes.⁷²⁴ Mit dem Wechsel vom bis dahin geltenden Konzessions- zum bis heute gängigen Normativsystems wurde die Notwendigkeit eines staatlichen Genehmigungsverfahrens

⁷²⁰ Ein wesentlicher Grund für die erhöhte globale Nachfrage nach Gold resultierte aus der zeitlich überlappenden Einführung des Goldstandards oder einer bimetallicischen Doppelwährung in Staaten wie u. a. Italien, Frankreich, Dänemark, Schweden, den USA und eben auch Deutschland. Vgl. H. Pohl 1989. S. 247–250.

⁷²¹ Vgl. Henning 1995. S. 208.

⁷²² Vgl. Rosenbaum / Sherman 1978. S. 91–94.

⁷²³ Schubert, Werner: Vom Konzessions- zum Normativsystem, Materialien zur Aktienrechtsnovelle 1870. In: Zeitschrift für Unternehmens- und Gesellschaftsrecht/ZGR–Sonderheft 21 (2017). S. 1–12 u. 165–180. Vgl. auch: Weigt 2005. S. 23–24.

⁷²⁴ Vgl. Baasch 1915. S. 588.

bei der Gründung von Aktiengesellschaften durch entsprechende privatrechtliche Regelungen ersetzt.⁷²⁵ Aufgrund der zeitlichen Überlappung dieser Gesetzesreform mit der durch die französische Kriegsentschädigung ausgelösten Kapitalschwemme in Deutschland kam es an den dortigen Wertpapierbörsen während der Jahre 1871 bis 1873 zu einem Investitionsboom, im Zuge dessen insgesamt 929 Aktiengesellschaften mit einem Grundkapital von 2,78 Milliarden Goldmark neu gegründet wurden.⁷²⁶

In der Elbmetropole wirkte sich dieses Phänomen vor allen Dingen auf die weitere Entwicklung des heimischen Bankensektors aus. In der Hoffnung, dass die hohe Nachfrage nach Finanzdienstleistungen auch zukünftig Gewinne generieren würde, wurden dort zu Beginn der 1870er-Jahre eine Vielzahl an neuen Geldhäusern in Form von Aktiengesellschaften gegründet. Eines der ersten Kreditinstitute, das während dieser Zeit entstand, war die im Februar des Jahres 1870 gegründete Commerz- und Diskonto Bank, aus der später die heutige Commerzbank AG hervorging. Das Grundkapital von zunächst 30 Millionen Goldmark wurde zum überwiegenden Teil von Hamburger, Altonaer sowie Berliner Handels- und Bankhäusern aufgebracht, zu denen u. a. die Firmen M. M. Warburg & Co., C. Woermann, Conrad Hinrich Donner, Hesse Newman & Co. sowie Mendelssohn & Co. gehörten. Als Universal-Bank konzipiert, sollte die Commerz- und Diskonto Bank alle gängigen Finanzdienstleistungen betreiben. Dies beinhaltete u. a. das Kredit-, Depositen-, Giro- und Emissionsgeschäft, die Wechseldiskontierung sowie den Handel mit Wertpapieren und Edelmetallen aller Art.⁷²⁷ Bereits kurz nach der Aufnahme des operativen Geschäfts wurde deutlich, dass sich die gewählte wirtschaftliche Konzeption des Kreditinstitutes auszahlte. Wie die folgende Abbildung zeigt, schaffte es die Direktion der Commerz- und Disconto Bank in nur drei Jahren nach ihrer Gründung, das Transaktionsvolumen von 623.852.000 Goldmark im Jahre 1870 auf 3.877.798.000 Goldmark in etwa zu versechsfachen.

⁷²⁵ Vgl. M. Pohl 1976. S. 53.

⁷²⁶ Plumpe, Werner: Wirtschaftskrisen Geschichte und Gegenwart. München 2011. S. 63. Vgl. auch Gömmel, Rainer: Entstehung und Entwicklung der Effektenbörse im 19. Jahrhundert bis 1914. In: Deutsche Börsengeschichte. Hrsg. v. Hans Pohl. Frankfurt a.M. 1992. S. 153.

⁷²⁷ Vgl. M. Pohl 1986. S. 86.

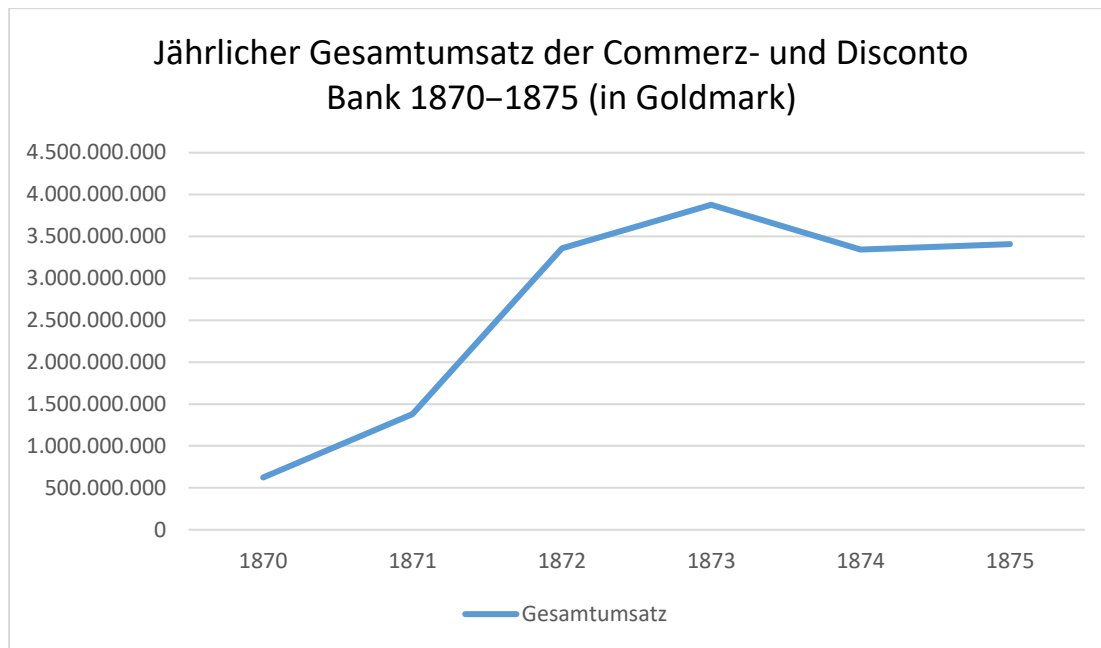


Abbildung 23: Eigene grafische Zusammenstellung. Vgl. Statistisches Bureau der Steuer-Deputation (Hg.): *Statistisches Handbuch für den Hamburgischen Staat*. Bd. 1. Hamburg 1874. S. 97–98. Vgl. zudem Statistisches Bureau der Steuer-Deputation (Hg.): *Statistisches Handbuch für den Hamburgischen Staat*. Bd. 2. Hamburg 1880. S. 122.

Damit konnte sich dieses Geldhaus neben der Nordeutschen- sowie der Vereinsbank als eines der führenden Kreditinstitute der Hansestadt etablieren.

Neben der Commerz- und Disconto Bank wurde der Hamburger Finanzplatz zwischen den Jahren 1870 und 1873 zunächst durch weitere Gründungen von Kreditinstituten aufgewertet.⁷²⁸ Die folgende Tabelle ermöglicht einen Überblick über diese Entwicklung.

⁷²⁸ Neben den besagten Neugründungen eröffnete u. a. auch die Deutsche Bank erstmals am 20. Januar 1872 eine Filiale in Hamburg. Vgl. M. Pohl, Manfred / Raab-Rebentisch, Angelika: *Die Deutsche Bank in Hamburg 1872–1997*. München 1997. S. 9.

Tabelle 26

Bankengründungen in Hamburg 1870–1873

Name und Gründungsjahr der Bank	Aktienkapital ultimo Dezember (in Goldmark)		
	Gesamtkapital	davon emittiert	davon eingezahlt
Internationale Bank (1870)	45.000.000	22.500.000	18.000.000
Anglo-Deutsche Bank (1871)	45.000.000	30.000.000	24.000.000
Hypotheken Bank (1871)	7.500.000	7.500.000	4.500.000
Maklerbank (1871)	3.000.000	3.000.000	2.400.000
Gewerbe- u. Diskontobank (1871)	300.000	300.000	300.000
Bankverein (1872)	22.500.000	22.500.000	9.000.000
Makler – Vereinsbank für Waaren und Effekten (1872)	9.000.000	9.000.000	3.600.000
Waaren Kredit-Anstalt (1872)	18.000.000	9.000.000	3.600.000
Wechslerbank (1872)	7.500.000	7.500.000	3.000.000
Börsen- Liquidations- u. Kommis- sionsbank (1872) ⁷²⁹	15.000.000	7.500.000	unbekannt
St. Pauli Kreditbank (1873)	300.000	300.000	227.000
Deutsch – Brasilianische Bank (1873)	25.000.000	unbekannt	unbekannt

Quelle: Eigene tabellarische Zusammenstellung. Vgl. Statistisches Bureau der Steuer-Deputation (Hg.): Statistisches Handbuch für den Hamburgischen Staat. Bd. 1. Hamburg 1874. S. 98–99.

Von allen Geschäftsvorhaben jener Zeit, innerhalb des hamburgischen Finanzsektors, kann ohne Zweifel den Gründungen der Internationalen Bank (1870) als auch der Anglo-Deutschen Bank (1871) die größte Bedeutung beigemessen werden. Beide Geldhäuser verfügten über ein Grundkapital von 45 Millionen Goldmark und sollten in erster Linie der Finanzierung des nationalen sowie internationalen Handels- und Beiteiligungsgeschäfts dienen. Während die Anglo-Deutsche Bank, u. a. dank ihrer mehrheitlich österreichischen Investoren, über ausreichend liquide Mittel verfügte, um die nachfolgende Gründerkrise zu überstehen, fiel die Internationale Bank bereits im Jahre 1879 der Liquidation zum Opfer.⁷³⁰ Damit war das Konzept der Investoren, zu

⁷²⁹ Im Jahre 1873 wurde diese Bank in den „Effekten-Liquidations-Verein“ umgewandelt, bevor sie dann im Jahre 1875 endgültig zahlungsunfähig wurde. Ebenfalls liquidiert wurden die Deutsch-Brasilianische Bank (1875), die Gewerbe- und Discontobank, der Hamburger Bankverein (1875), Hamburg-Berliner-Bank (1876), Provinzial-Disconto-Gesellschaft (1876). / Vgl. M. Pohl 1986. S. 88.

⁷³⁰ Trotz großer Anfangserfolge geriet auch die Anglo-Deutsche Bank während der Gründerzeitkrise in

denen u. a. alteingesessene Hamburger Firmen wie H. J. Merck & Co., Berenberg, Gosslar & Co. oder auch J. C. Godeffroy & Sohn zählten, in Hamburg Deutschlands führende Geschäftsbank zur Finanzierung des Überseehandels aufzubauen, endgültig gescheitert.⁷³¹ Das gleiche Schicksal erlitt auch der überwiegende Teil der während der 1870er-Jahre in der Hansestadt gegründeten Kredithäuser. So ging der Effekten-Liquidations-Verein⁷³² in den Jahren 1875 und 1876 genauso in den Konkurs wie die Kredithäuser Deutsch-Brasilianische Bank, Gewerbe- und Discontobank, Hamburg-Berliner Bank, Provinzial-Disconto-Gesellschaft und Hamburger Bankverein.⁷³³

Trotz des missglückten Vorhabens seitens der Hamburger Kaufleute und Merchant Banker, den eigenen Finanzplatz auf Augenhöhe zu seinem Berliner Pendant zu bringen, gelang es ihnen zumindest, das heimische Bankwesen nachhaltig zu diversifizieren. Mit der Gründung der Hamburger Hypothekenbank im Jahre 1871 und der entsprechenden Notenbankdependance im Jahre 1876 verfügte die Elbmetropole, zusammen mit den bereits bestehenden Aktienbanken, Sparkassen sowie Volks- und Genossenschaftsbanken, erstmals in ihrer Geschichte über einen breit aufgestellten Finanzplatz, an dem sämtliche sektorspezifische Dienstleistungen angeboten wurden.⁷³⁴ In nur zwanzig Jahren vollzog die Hansestadt damit den Wandel von einem traditionellen zu einem modernen Finanzzentrum, innerhalb dessen sich die alteingesessenen Privatbankiers und Merchant Banker einem wachsenden Konkurrenzdruck seitens der neu entstandenen Großbanken ausgesetzt sahen. Diese Entwicklung ist insofern paradox, als es gerade die Besitzer dieser oftmals familiengeführten Handelsfirmen waren, die sich für die Gründung der Aktienbanken eingesetzt hatten.

wirtschaftliche Bedrängnis, da einige ihrer Beteiligungen, wie die in Hamburg und Bad Oldesloe ansässige Papier- und Geschäftsbücher AG, im Jahre 1875 Verluste in Höhe von 650.000 Taler verkraften mussten. Aufgrund anderer Beteiligungen, wie die im Jahre 1872 gegründete Dresdner Bank, gelang es ihr jedoch, ab dem Jahre 1879 wieder Gewinne auszuweisen. Im Jahre 1892 wurde sie schließlich von der Dresdner Bank übernommen, die damit den Grundstein für ihr späteres Hamburger Filialnetz schuf. Vgl. Burhop, Carsten: Die Kreditbanken in der Gründerzeit. Stuttgart 2004. S. 123. Vgl. auch: M. Pohl 1986. S. 85.

⁷³¹ Dabei hatten die genannten Anteilseigner der Internationalen Bank seit dem Jahre 1869 zunächst am Gründungsprozess der Deutschen Bank mitgewirkt, um letztendlich aus finanzpolitischer Sicht unabhängiger vom Londoner Bankenplatz zu werden. Weil sich jedoch das Konzessionsvergabeverfahren zum Erhalt der dafür benötigten preußischen Bankenlizenz hinzog, wurde dieses Projekt zugunsten der Gründung der Internationalen Bank aufgegeben. Vgl. Burhop 2004. S. 90–91.

⁷³² Der Effekten-Liquidations-Verein ging im Jahre 1873 aus dem ursprünglich als Börsen-, Liquidations- und Kommissionsbank gegründeten Hamburger Geldhaus hervor.

⁷³³ Vgl. M. Pohl 1986. S. 88.

⁷³⁴ Ebd. S. 87.

Neben ihrer Bedeutung als überregionaler Finanzplatz für die Abwicklung von Bank- und Kreditgeschäften wurde die Hansestadt während der Gründerzeit auch zu einem wichtigen Standort für die Versicherungsbranche. Dabei konzentrierten sich mehrheitlich 19 der insgesamt 31 in Hamburg ansässigen Assekuranzgesellschaften auf den boomenden Handel und Vertrieb von Transportversicherungen zur Absicherung des Güterverkehrs.⁷³⁵ Dieser Sektor konnte, mit Ausnahme der Jahre 1857, 1858 sowie 1870, nahezu während der gesamten Gründerzeitepoche davon profitieren, dass sich mit der Zunahme des Wertes aller über den Hamburger Hafen umgeschlagenen Güter auch die vor Ort ausgehandelten Versicherungssummen entsprechend erhöhten. Allein zwischen den Jahren 1851 und 1873 kam es zu einem Anstieg der Versicherungssumme in der Seeschifffahrt von 636.188.460 auf 1.802.568.100 Goldmark, was in etwa einer Verdreifachung entsprach. Wie sehr es die ortsansässigen Assekuradeure der Hansestadt verstanden, sich auf ihrem Heimatmarkt gegenüber auswärtigen Konkurrenten zu behaupten, wird u. a. durch die Tatsache belegt, dass etwa zwei Drittel des hamburgischen Seeversicherungsgeschäftes von ihnen getätigt wurde. In Zahlen ausgedrückt bedeutete dies, dass sie anteilig an den im Jahre 1873 gezahlten Versicherungsprämien in Höhe von 13.985.660 Goldmark eine Summe von 9.632.920 Goldmark für sich beanspruchen konnten, während bloß 4.352.740 Goldmark den ortsfremden Agenturen zufiel.⁷³⁶

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die konjunkturelle Entwicklung des Hamburger Handels- und Finanzplatzes in den Jahren 1871 bis 1873 ihren vorläufigen Zenit erreicht hatte. Alle führenden Wirtschaftssektoren der Elbmetropole, wie u. a. der Schiffsbau, das Banken- und Versicherungswesen und auch das Reederei- und Handelsgeschäft, florierten in einem Ausmaß wie es wohl zu Beginn der Gründerzeit nur die wenigsten Menschen für möglich gehalten hätten. Dabei wurde jedoch zunehmend erkennbar, dass jener Wirtschaftsboom, welcher gleichermaßen sowohl das Wachstum des Waren- als auch des Kapitalverkehrs anregte, in erster Linie auf der überzogenen Annahme der meisten Wirtschaftsakteure basierte, dass die ökonomischen Wachstumsperspektiven der neu entstandenen deutschen Großmacht nahezu grenzenlos seien. Diese sich letztendlich als trügerisch erweisende Erwartungshaltung, die auch von der

⁷³⁵ Von den 31 Versicherungsunternehmen in Hamburg hatten sich 19 auf den Handel- und Vertrieb von Transportversicherungen spezialisiert, während sechs Firmen in erster Linie Feuerversicherungspolice verkauft und zwei Anbieter als Universalversicherer fungierten. Die restlichen vier in der Hansestadt ansässigen Assekuradeure fungierten jeweils als Versicherer für Haus- und Dachschäden sowie als Anbieter von Lebens- und Tierversicherungen. Vgl. Statistisches Bureau der Steuer-Deputation (Hg.): Statistisches Handbuch für den Hamburgischen Staat. Bd. 1. Hamburg 1874. S. 107–108.

⁷³⁶ Vgl. Statistisches Bureau der Steuer-Deputation (Hg.): Statistisches Handbuch für den Hamburgischen Staat. Bd. 2. Hamburg 1880. S. 133–135.

Mehrzahl der Hamburger Kaufmannschaft geteilt wurde, ist anhand der damals gemachten Erfahrungen durchaus nachvollziehbar. Einerseits wurde die deutsche Bevölkerung seit der Mitte des 19. Jahrhunderts Zeuge eines technologischen Quantensprungs, der immer mehr Bereiche des täglichen Lebens erfasste. Dieser Fortschritt, der sich u. a. bei der Telegrafie, der Konstruktion von eisernen Dampfschiffen oder auch beim Bau des Suez-Kanals manifestierte, schürte den menschlichen Glauben daran, dass bisherige Risiken der Weltwirtschaft wie Agrarkrisen, Krankheitsepidemien oder auch langwierige Kriege zukünftig wirksam eingedämmt werden könnten, um auf diese Weise eine langanhaltende Ära der ökonomischen Prosperität zu begründen. Andererseits war es gerade den politischen Umwälzungen in Deutschland geschuldet, dass sich, u. a. mit dem unerwartet schnellen militärischen Sieg gegen Frankreich, ein nachhaltiges Nationalbewusstsein in der Bevölkerung bilden konnte, in dessen Rahmen wiederum die neu erworbene politische, militärische und ökonomische Machtfülle des Kaiserreiches ausgiebig zelebriert werden konnte. Wie sehr dieser neue Geist letztendlich auch in der Hansestadt Einzug hielt, zeigt u. a. die seitens der Hamburger Kaufmannschaft geforderte Errichtung eines deutschen Kolonialreiches.⁷³⁷ Damit distanzieren sie sich endgültig von der bis dahin von ihnen befolgten Handelspolitik des frühen und mittleren 19. Jahrhunderts, die zum Ziel gehabt hatte, die Ausübung des freien internationalen Warenverkehrs um jeden Preis vor dem machtpolitischen Einfluss einzelner Staaten zu schützen. Umso bezeichnender ist es, dass die deutschen Kolonialambitionen einer ursprünglichen Minderheit gerade deshalb im Kaiserreich mehrheitsfähig wurden, weil sich u. a. der Hamburger Reeder Adolph Woermann vorab massiv für deren Realisierung eingesetzt hatte. Somit lässt sich zweifelsohne behaupten, dass die Entwicklung der Jahre 1871 bis 1873, nicht nur wegen der Aufgabe der eigenstaatlichen Unabhängigkeit, eine bedeutende Zäsur für den Hamburger Handels- und Finanzplatz darstellt.

Trotz des während der Gründerzeit erreichten ökonomischen, technologischen sowie politischen Fortschritts darf jedoch letztendlich nicht außer Acht gelassen werden, dass selbst in der größten Hafenstadt des Deutschen Reiches zunächst nur ein kleiner Teil der dortigen Bevölkerung von dieser Entwicklung profitieren konnte. Anhand der folgenden Tabelle über das Einkommensteueraufkommen der Hansestadt im Jahre 1872 kann dieses gesellschaftliche Ungleichgewicht entsprechend deutlich gemacht werden.

⁷³⁷ Washausen, Helmut: Hamburg und die Kolonialpolitik des Deutschen Reiches 1880-1890. Hamburg 1968. S. 54-58.

Tabelle 27

Einkommensteueraufkommen der Stadt Hamburg im Jahre 1872

Einkommens- gruppen (Goldmark)	Steuerzahler	Prozent	Versteuertes Einkommen (Goldmark)	Prozent	Steuererträge (Goldmark)	Prozent
600-840	26.382	45,6	18.995.040	10,8	115.093	3,2
840-1.200	10.516	18,2	11.439.720	6,5	62.804	1,8
1.200-3.600	14.129	24,4	30.293.880	17,2	243.329	6,8
3.600-6.000	2.871	4,9	13.970.640	7,9	190.194	5,3
6.000-12.000	2.046	3,5	17.682.600	10	448.008	12,5
12.000-30.000	1.250	2,2	24.265.560	13,8	727.967	20,4
30.000 bis						
60.000	431	0,7	18.548.880	10,5	556.466	15,6
60.000 bis						
120.000	188	0,3	15.499.560	8,8	464.987	13
Mehr als						
120.000	98	0,2	25.494.600	11,6	764.838	21,4
Zusammen	57.911	100	176.190.480	100	3.573.686	100

Quelle: Eigene tabellarische Zusammenstellung. Vgl. Statistisches Bureau der Steuer-Deputation (Hg.): Statistisches Handbuch für den Hamburgischen Staat. Bd. 1. Hamburg 1874. S. 155.

So erreichten im Jahre 1872 überhaupt nur 57.911 der insgesamt über 170.000 in der Hansestadt gemeldeten Erwerbstätigen die für die Zahlung von Einkommenssteuer veranschlagte Verdienstschwelle von 600 Goldmark per annum. Daraus lässt sich schließen, dass insgesamt etwa zwei Drittel der Hamburger Bevölkerung, trotz des durch den Gründerboom erzeugten konjunkturellen Aufschwunges, entweder in Armut lebten oder zumindest von dieser bedroht waren.

9.3 Die Hamburger Wirtschaft und der Gründerkrach von 1873

Im Jahre 1872 erreichte die deutsche Volkswirtschaft ein Leistungsniveau, das zur Mitte des 19. Jahrhunderts noch undenkbar erschienen war. Nur etwa drei Jahrzehnte nach dem industriellen Take-Off während der 1840er-Jahre hatte sich

Deutschland hinter dem Vereinigten Königreich und Frankreich als drittgrößte Wirtschaftsnation Europas etabliert. Trotz der sich auf alle Bereiche der deutschen Volkswirtschaft positiv auswirkenden Hochkonjunktur wurden bereits ab den späten 1860er-Jahren ökonomische Risiken erkennbar, die eine Gefahr für den Fortbestand des globalen Wirtschaftsaufschwungs darstellten. So kam es u. a. am 23. September 1869 in den USA, infolge einer Spekulation auf fallende Goldpreise, zu einem kurzen aber prägnanten Kursverfall an der New Yorker Wertpapierbörse.⁷³⁸ Obwohl dieser Kurseinbruch keine nachhaltigen Auswirkungen auf die konjunkturelle Stabilität der US-amerikanischen Wirtschaft hatte, war dieses Ereignis dennoch ein erster Beleg für die am Kapitalmarkt vorherrschende Nervosität unter den Finanzinvestoren. Zeitgleich kam es im ungarischen Teil der Donaumonarchie wiederholt zu Missernten beim Getreideanbau. Aufgrund des daraus resultierenden Anstiegs der Lebensmittelpreise verschlechterte sich die finanzielle Not der ärmeren Einkommensschichten weiter. Da zudem der Massentransport von Getreide für die nationalen Eisenbahngesellschaften eine wichtige Einnahmequelle darstellte, waren diese meist börsengelisteten Unternehmen wegen des rückläufigen Transportaufkommens gezwungen, ihre Gewinnerwartung zu revidieren. Trotz der damit verbundenen Risiken einer drohenden Kurskorrektur wurden diese vom Aktienmarkt weitestgehend ignoriert.⁷³⁹ Der Aufwärtstrend an der Wiener Börse sollte sich, auch aufgrund der für den 1. Mai 1873 geplanten Eröffnung der Wiener Weltausstellung, daher noch bis zu diesem Jahr fortsetzen. Des Weiteren sorgte auch die Realisierung eines der größten Infrastrukturprojekte jener Zeit für eine vorübergehende Verunsicherung an den internationalen Finanzmärkten. Mit dem Bau des Suez-Kanals wollte die französische Betreibergesellschaft Compagnie universelle du canal maritime de Suez den Seeweg zwischen Europa und Asien entscheidend verkürzen. Statt wie bisher die Waren entlang der britischen Kapkolonie zu transportieren, sollte eine direkte Verbindung zwischen dem Mittel- und dem Roten Meer den internationalen Schifffahrtsverkehr zwischen beiden Kontinenten entscheidend vereinfachen. Entgegen der Einschätzung der französischen Betreibergesellschaft blieb der wirtschaftliche Erfolg des Suez-Kanals auch drei Jahre nach seiner Eröffnung am 17. November 1869 zunächst aus, sodass sie zunächst Schwierigkeiten hatte, sich trotz der bestehenden globalen Börsenhausse auf dem Kapitalmarkt zu refinanzieren. Erst mit der Zunahme der kostenpflichtigen

⁷³⁸ Vgl. Kindleberger / Aliber 2011. S. 46.

⁷³⁹ Köver, György: Das Jahr 1873: Die Wirtschaftskrise und die Banken in Ungarn. In: Bankenkrisen in Mitteleuropa im 19. und 20. Jahrhundert. Hrsg. v. Richard Tilly u. a. Stuttgart 2000. S. 49–51.

Schiffspassagen im Jahre 1872 gelang es der an der Pariser Börse gelisteten Kanalgesellschaft, Gewinne auszuweisen, sodass ihr Fortbestand gesichert werden konnte. Trotz ihrer Brisanz führten keine dieser genannten Risiken zu nennenswerten Rückschlägen innerhalb des deutschen Finanzsektors, da die Spekulationshausse an den nationalen Wertpapierbörsen durch die von der französischen Kriegsentschädigung ausgelösten Kapitalschwemme vorangetrieben wurde.⁷⁴⁰

Jene besagte globalwirtschaftliche Rezession, die in den Jahren 1873 bis 1879 vor allem die Märkte in Europa und den USA traf, wurde primär von zwei Ereignissen ausgelöst. Zunächst führte das Platzen der österreichischen Wertpapier- und Immobilienblase im April des Jahres 1873 zu einem Crash an der Wiener Börse. Ausgelöst hatte dies der für den Markt überraschend bekannt gewordene Kapitalengpass der in der Stadt Pest ansässigen Franko-Ungarischen Bank.⁷⁴¹ Die österreichische Credit-Anstalt schränkte daraufhin aus Furcht vor einem möglichen Ende der Spekulationshausse die Kreditvergabe auf etwaige Wertpapierbestände merklich ein und drängte die privaten Aktienbanken dazu, die insolventen Depots ihrer Kunden umgehend zu liquidieren. Zusammen mit der Reduzierung des bankinternen Eigenhandels führten diese Maßnahmen zu einem massiven Abverkauf an der Wiener Börse, im Zuge dessen allein bis zum 8. Mai etwa 150 Firmen und institutionelle Anleger zahlungsunfähig wurden.⁷⁴² Infolge der daraufhin einsetzenden Panik am Finanzmarkt sprang die Krise auch auf andere Bereiche der österreichischen Volkswirtschaft über, was wiederum zu Massenentlassungen und einem Absinken des Konsumverhaltens in der Bevölkerung führte.⁷⁴³

Eine ähnliche Entwicklung wie in Österreich führte wenige Monate später auch in den Vereinigten Staaten zum Zusammenbruch der dortigen Wertpapierbörsen. Wie bereits im Jahre 1857, als es aufgrund der unregulierten Landspekulation im Mittleren Westen der USA zum Ausbruch der weltweit ersten Wirtschaftskrise kam, wurde auch der US-amerikanische Börsenkrach von 1873 in erster Linie durch mannigfache Verfehlungen am Immobilienmarkt herbeigeführt. Als die Mehrheit der hochverschuldeten Eisenbahngesellschaften in Amerika die Renditeerwartungen ihrer Kapitalanleger nicht mehr erfüllen konnte, kamen an der Wall Street vermehrt Zweifel

⁷⁴⁰ Vgl. Kindleberger / Aliber 2011. S. 165–166.

⁷⁴¹ Vgl. Henning 1995. S. 209.

⁷⁴² Vgl. Gömmel 1992. S. 153–159.

⁷⁴³ Dirninger, Christian: Sparkassen und Staatsinterventionismus im Zusammenhang mit der Krise von 1873 in Österreich. In: Banken Krisen in Mitteleuropa im 19. und 20. Jahrhundert. Hrsg. v. Richard H. Tilly. Stuttgart 2000. S. 30–32.

auf, ob diese Unternehmen wegen ihres oftmals geringen Eigenkapitalanteils überhaupt weiterhin am Markt bestehen könnten. Für das an der Northern Pacific Railway beteiligte Geldhaus Jay Cooke & Company führte diese Entwicklung schließlich zum Ruin, da sich diese Gesellschaft aufgrund ihrer hohen Schuldenlast nicht mehr am Kapitalmarkt refinanzieren konnte. Die US-amerikanischen Anleger und Investoren reagierten auf diese für sie völlig unerwartet eingetretene Konkursmeldung mit einem Abverkauf ihrer Aktien, was am 20. September 1873 zu einem massiven Kurssturz an der Wall Street führte.⁷⁴⁴

Im Gegensatz zur Wirtschaftskrise von 1857, als die Meldungen über den New Yorker Bankencrash erst mit einer zeitlichen Verzögerung von etwa zwei Wochen die europäischen Finanzmärkte erreichten, waren diese Informationen, aufgrund der seit 1866 bestehenden Telegrafie zwischen Europa und den USA, nun für alle Marktteilnehmer in Echtzeit verfügbar.⁷⁴⁵ Dies hatte zur Folge, dass die europäischen Finanzplätze in eine Art Schockstarre fielen, in der das irrationale Verhalten der dort tätigen Kapitalanleger die Lage verschlimmerte. In Zusammenwirkung mit der folgenschweren österreichischen Wirtschaftskrise brachen im Sog des US-amerikanischen Aktiencrashes auch die restlichen europäischen Finanzmärkte zusammen. So kam es beispielsweise in Frankreich und England zu einer regelrechten Konkurswelle im Finanz- und Industriesektor, was wiederum unmittelbare Auswirkungen auf den dortigen Arbeitsmarkt hatte. Die Lage wurde dadurch verschlimmert, dass sich die Banken umgehend dazu veranlasst sahen, ihre Kreditvergabe drastisch zu reduzieren, was folglich die Refinanzierungsmöglichkeiten sowohl von Unternehmen als auch von Privatanlegern erheblich einschränkte.⁷⁴⁶

Ähnlich wirkte sich die nunmehr zweite Weltwirtschaftskrise innerhalb von nur 16 Jahren auch auf die deutsche Wirtschaft aus. So wurde u. a. durch die Insolvenz der Vereinsbank Quistorp & Co. sowie der Mamrothschen Zentralbank für Bauten eine Panik an der Berliner Börse entfacht, deren Auswirkungen umgehend schwere Finanzmarkturbulenzen im gesamten Kaiserreich verursachten.⁷⁴⁷ Dies führte u. a. dazu, dass 73 der insgesamt 107 seit dem Jahre 1870 in Deutschland gegründeten

⁷⁴⁴ Vgl. Grabas 2011, S. 86.

⁷⁴⁵ Vgl. Osterhammel / Petersson 2003, S. 69. Vgl. auch: Sautter, Karl: Geschichte der Deutschen Post. Bd. 3: Geschichte der Deutschen Reichspost (1871–1945). Frankfurt a. M. 1951, S. 323–324.

⁷⁴⁶ Uebele, Martin: Die Identifikation internationaler Konjunkturzyklen in disaggregierten Daten: Deutschland, Frankreich und Großbritannien, 1862–1913. In: Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte, Konjunkturen und Krisen in der neueren Geschichte 12 (2011), S. 37.

⁷⁴⁷ Vgl. Grabas 2011, S. 87.

Aktienbanken die ökonomischen Krisenjahre nicht überstanden.⁷⁴⁸ Insgesamt führte die Panik auf dem Berliner Kapitalmarkt dazu, dass die an der dortigen Börse notierten Aktiengesellschaften allein bis zum Ende des Jahres 1873 etwa die Hälfte ihrer Marktkapitalisierung einbüßen mussten.⁷⁴⁹ Dabei wirkte es erschwerend auf die weitere Entwicklung des Kapitalverkehrs, dass zuvor viele deutsche Investoren auf der Suche nach renditestarken Anlageformen vermehrt in österreichische Anleihen und Aktiengesellschaften investiert hatten und deshalb zusätzlichen Kursverlusten ausgesetzt waren.⁷⁵⁰ Letztendlich wurde bereits wenige Tage nach Ausbruch der Finanzkrise deutlich, dass es sich bei dieser Entwicklung keineswegs um eine kurze Konsolidierung an den Wertpapierbörsen handelte. Vielmehr deuteten alle Hinweise darauf hin, dass den ökonomischen Wachstumsjahren während der Gründerzeit von 1848 bis 1873 nun eine langwierige Epoche des konjunkturellen Abschwungs folgen würde.⁷⁵¹ In Deutschland wurde damit die Chance vertan, das Kaiserreich neben England und Frankreich als einen der führenden globalen Finanzmärkte zu etablieren.

Dieser Stringenz folgend waren es auch in Hamburg zunächst Banken, die aufgrund der neuen ökonomischen Verhältnisse in massive finanzielle Schwierigkeiten gerieten. Während die alteingesessenen Geldhäuser der Stadt wie beispielsweise die Hamburger Sparkasse, die Norddeutsche Bank oder auch die Vereinsbank die Krisenjahre überstehen konnten, gingen bis auf die Commerz- und Disconto-Bank, die Hypothekenbank und die Anglo-Deutsche Bank alle anderen während der 1870er-Jahre in Hamburg gegründeten Aktienbanken in den Konkurs. Neben dem generell schwierigen Marktumfeld für alle Finanzhäuser waren auch individuelle Fehler für den ökonomischen Niedergang einzelner Geldhäuser ausschlaggebend. So hatten die von der Krise betroffenen Aktienbanken u. a. ihre Expansion im In- und Ausland massiv und oftmals unkontrolliert vorangetrieben, ohne jedoch über die dafür notwendigen Kapitalreserven zu verfügen. Ihre daraus resultierende Überschuldung führte aufgrund mangelnder Refinanzierungsmöglichkeiten zum betriebswirtschaftlichen Kollaps dieser Unternehmen.

⁷⁴⁸ Vgl. M. Pohl / Raab-Rebentisch 1997. S. 15.

⁷⁴⁹ Laut Henning ging die Marktkapitalisierung der 444 an der Berliner Börse gehandelten Aktiengesellschaften zwischen den Jahren 1872 und 1873 von 4,528 auf etwa 2,444 Milliarden Goldmark zurück. Vgl. Henning 1995. S. 211.

⁷⁵⁰ Die bismarcksche Regierung hatte mit einem Großteil der Gelder, die sie von Frankreich als Kriegsentschädigung erhalten hatte, entweder die bestehenden Staatsanleihen zurückgekauft oder die Neuausgabe von Staatsanleihen deutlich reduziert. Die deutschen Finanzinvestoren waren dadurch auf der Suche nach neuen Anlagemöglichkeiten gezwungen, ihr Geld im Ausland anzulegen. Vgl. Dirninger 2000. S. 19. Vgl. auch: Weigt 2005. S. 2–3.

⁷⁵¹ Vgl. Boch 2004. S. 38.

Die Hamburger Versicherungsbranche wurde mit ähnlichen unternehmerischen Risiken konfrontiert, auch wenn diese während der Krise ein weniger drastisches Ausmaß annahmen. So verringerte sich zwar von 1873 bis 1876 auch in diesem Wirtschaftssegment die Anzahl der in der Hansestadt beheimateten Seeverversicherungsgesellschaften deutlich von 22 auf 15 Firmen, dennoch blieben die Geschäftsaussichten dieser Branche mit einem Prämienanstieg von 18.338.400 auf 20.360.352 Goldmark weiterhin günstig.⁷⁵² Diese Entwicklung kann damit begründet werden, dass der über den Hamburger Hafen abgewinkelte Warenverkehr von der Gründerkrise weniger betroffen war, als es in Anbetracht dieser schweren Rezession zu vermuten gewesen wäre. Die Höhe der jeweiligen Prämienzahlung war zum größten Teil abhängig von der Preisentwicklung des jeweiligen Handelsgutes. Anders ausgedrückt: Der Anstieg des vertraglich festgelegten Versicherungswertes führte auf lange Sicht auch zu einer Erhöhung des Geschäftsumsatzes bei dem ausführenden Assekuranzunternehmen. Die folgende Tabelle soll anhand der Entwicklung des Hamburger Importwertes zwischen den Jahren 1873 und 1876 Aufschluss über dieses Phänomen geben.

⁷⁵² Vgl. Statistisches Bureau der Steuer-Deputation (Hg.): Statistisches Handbuch für den Hamburgischen Staat. Bd. 2. Hamburg 1880. S. 133.

Tabelle 28

Hamburger Im- und Exportstatistik 1873–1876

Wert aller Warenimporte nach Hamburg zwischen 1873 bis 1876 (in Goldmark)

Jahr	1873	1874	1875	1876
Seewärts	887.520.760	901.263.050	893.091.130	857.578.740
Über Altona	114.824.880	86.511.660	78.231.460	71.689.640
Via Eisenbahn	566.627.070	565.811.490	587.260.310	621.165.510
Via Oberelbe	55.654.240	46.199.640	50.644.490	67.306.940
Übrige Einfuhr	80.750.190	86.732.490	91.886.860	86.642.260
Total	1.705.377.140	1.686.518.330	1.701.114.250	1.704.383.090

Wert aller Warenexporte von Hamburg ausgehend zwischen 1873 bis 1876 (in Goldmark)⁷⁵³

Jahr	1873	1874	1875	1876
Seewärts	525.052.000	498.478.000	553.792.000	587.711.000
Über Altona	Nicht ermittelt	Nicht ermittelt	Nicht ermittelt	Nicht ermittelt
Eisenbahn+Oberelbe	754.167.000	858.351.000	891.130.000	863.540.000
Übrige Ausfuhr	Nicht ermittelt	Nicht ermittelt	Nicht ermittelt	Nicht ermittelt
Total	1.279.219.000	1.356.829.000	1.444.922.000	1.451.251.000

Quelle: Eigene tabellarische Zusammenstellung. Vgl. Handelsstatistisches Bureau (Hg.): Tabellarische Übersichten des Hamburgischen Handels. Jahrgang 1876. Hamburg 1877. S. 2.

Dabei ist zunächst auffällig, dass der besagte Importwert auch nach Ausbruch der Gründerkrise konstant blieb. Zwar kam es zu einer vorübergehenden Reduzierung der seewärtigen Einfuhren, dennoch konnte dies durch den wertmäßigen Anstieg der landseitigen Importe wieder ausgeglichen werden. Ein weit positiveres Bild zeichnet

⁷⁵³ Die genannten Exportzahlen beinhalten die Exportdaten des Handels über See, Fluss und Oberelbe. Dagegen fehlen in dieser Statistik sämtliche Datenerhebungen hinsichtlich des Warenexportes über Altona (flusswärts), per Fuhre, mit der Altona-Kieler Eisenbahn, über die Niederelbe, über Harburg sowie über den Post- oder Straßenweg. Vgl. Handelsstatistisches Bureau (Hg.): Tabellarische Übersichten des Hamburgischen Handels. Jahrgang 1875. Hamburg 1876. S. 1.

sich dagegen für die Hamburger Kaufmannschaft ab, wenn die bestehende Datenanalyse mit entsprechenden Zahlen über das Importgewicht ergänzt wird.

Tabelle 29

Gewicht des jährlichen Importaufkommens in Hamburg 1868–1874 (in Ztr.).

Jahr	Seewärts + Altona	Land- & Flusswärts	Total
1868	27.421.121	25.513.807	52.934.928
1869	31.703.914	25.821.387	57.525.301
1870	29.245.704	23.631.946	52.877.650
1871	43.714.437	24.471.884	68.186.321
1872	47.161.864	25.925.239	73.087.103
1873	40.875.135	27.681.003	68.556.138
1874	40.430.137	31.624.414	72.054.551

Quelle: Eigene tabellarische Zusammenstellung. Vgl. Statistisches Bureau der Steuer-Deputation (Hg.): Statistisches Handbuch für den Hamburgischen Staat. Bd. 1. Hamburg 1874. S. 54–55. Vgl. zudem Statistisches Bureau der Steuer-Deputation (Hg.): Statistisches Handbuch für den Hamburgischen Staat. Bd. 2. Hamburg 1880. S. 76.

In diesem Zusammenhang wird ersichtlich, dass das Einfuhrvolumen der Elbmetropole auch nach Beginn der Weltwirtschaftskrise im Jahre 1873 zunehmen konnte. Dies führte dafür dazu, dass die Hamburger Importe mit einem Gesamtgewicht von 76.814.423 Ztr. den bisherigen Rekordwert aus dem Jahre 1872 bereits im Jahre 1875 übertrafen. Dass trotz dieses Anstiegs der Wert der Hamburger Einfuhren relativ konstant blieb, ist mit dem massiven Verfall der Weltmarktpreise zu erklären. So reduzierte sich beispielsweise der Handelspreis pro Zentner für Baumwolle von 83,61 Goldmark im Jahre 1872 auf 55,54 Goldmark im Jahre 1876, während sich Guano im gleichen Zeitraum immerhin von 12,30 auf 7,66 Goldmark verbilligte. Nur etwaige Luxusgüter wie beispielsweise Tee oder Kaffee waren nicht von diesem Phänomen betroffen.⁷⁵⁴

⁷⁵⁴ So reduzierten sich die Waren- und Rohstoffpreise zwischen den Jahren 1872 und 1876 wie folgt: Baumwolle: 83,61 auf 55,54 Goldmark/Ztr.; Halbwollgarn: 375,42 auf 316,95 Goldmark/Ztr.; Guano: 12,30 auf 7,66 Goldmark/Ztr.; Weizen: 12,42 auf 10,62 Goldmark/Ztr.; Teer und Pech: 10,58 auf 8,1 Goldmark/Ztr.; Kaffee: 73,11 auf 83,25 Goldmark/Ztr.; Tee: 147,42 auf 139,61 Goldmark/Ztr. Vgl. Statistisches Bureau der Steuer-Deputation (Hg.): Statistisches Handbuch für den Hamburgischen Staat. Bd. 1. Hamburg 1874. S. 56–57. Vgl. zudem Statistisches Bureau der Steuer-Deputation (Hg.): Statistisches

Im Wissen um diesen massiven Preisverfall an den Welthandelsmärkten ist es umso erstaunlicher, dass sich die in Tabelle 28 dargestellten Ausfuhrzahlen fast vollständig von dieser Entwicklung abzukoppeln scheinen. Zwar kann diesen Daten aufgrund ihrer lückenhaften statistischen Erfassung durch die Hamburger Behörden letztendlich keine Genauigkeit attestiert werden, dennoch weisen sie zumindest darauf hin, dass die Exportleistung der Elbmetropole trotz der zu jener Zeit widrigen Zustände stetig zunahm. Es stellt sich daher die Frage, in welchem Umfang die traditionellen Hamburger Handelshäuser und Merchant Banker von der Gründerkrise betroffen waren. In diesem Kontext ist zunächst unweigerlich der bekannte Hamburger Kaufmann Johann Cesar VI. Godeffroy zu nennen, dessen Firma Joh. Ces. Godeffroy & Sohn ab den 1860er-Jahren eine Monopolstellung im Handel mit den südpazifischen Inseln inne hatte. Trotz zunächst profitabler Geschäfte, u. a. mit getrocknetem Kokosnussfleisch (Kopra), wurde der zuvor als Südseekönig bezeichnete Merchant Banker und Reeder eines der wohl bekanntesten Opfer der Gründerkrise in Deutschland. Der Kaufmann Hugo Wolff hatte im Geheimauftrag des Bremer Handelshauses H. H. Meier & Co. öffentlich belegen können, dass die kostenintensiven Geschäfte Godeffroys in keiner Weise den Renditeerwartungen entsprachen. Das Londoner Bankhaus Baring Brothers verweigerte daraufhin die Zusage weiterer dringend benötigter Kredite, sodass die Firma Joh. Ces. Godeffroy & Sohn am 1. Dezember 1879 endgültig ihre Zahlungsunfähigkeit eingestehen musste.⁷⁵⁵

Trotz der Tragik dieses unternehmerischen Einzelschicksals sind die Auswirkungen der Gründerkrise auf den Hamburger Handels- und Finanzplatz aus verschiedenen Gründen nicht mit denen der Panik von 1857 vergleichbar. Denn obwohl die von 1873 bis 1879 währende konjunkturelle Abschwungsphase wesentlich energischer als die vorangegangene Krise die Entwicklung der Weltwirtschaft belastete, waren die möglichen Folgen der Gründerkrise für den Hamburger Handels- und Finanzplatz nun zumindest kalkulierbarer geworden. Begründet werden kann dieser Aspekt damit, dass der Strukturwandel innerhalb der Hamburger Wirtschaft, der bereits zu Beginn der Gründerzeit in Ansätzen erkennbar war, sich nun vollends entfaltet hatte. Vor allem im Zuge der gravierenden Auswirkungen des Finanzcrashes von 1857 auf den Hamburger Handels- und Finanzplatz wurden sowohl die Kaufmannschaft als auch der Senat dazu angehalten, die Diversifizierung der heimischen Wirtschaft weiter

Handbuch für den Hamburgischen Staat. Bd. 2. Hamburg 1880. 1880. S. 78–80.

⁷⁵⁵ Hoffmann, Gabriele: Das Haus an der Elbchaussee. Die Geschichte einer Reederfamilie. München 2008. S. 367–371, 403.

voranzutreiben. Es hatte sich gezeigt, dass die in der Elbmetropole traditionell vorhandene Verquickung von Handels- und Finanzgeschäften seitens der Merchant Banker im Falle einer schweren Finanzkrise auch zum Bankrott einer ganzen Volkswirtschaft führen konnten. Angesichts dieser Erkenntnis handelten die Kaufleute folgerichtig, indem sie in zunehmendem Maße damit begannen, die Geschäftsbereiche ihrer Unternehmen aufzugliedern. Spätestens zu Beginn der Gründerkrise zeigte sich dann gerade für die ansässigen Merchant Banker, dass insbesondere die zuvor von ihnen betriebene Abgrenzung des Kreditwesens vom traditionellen Handelsgeschäft sie während dieser Zeit vor höheren Verlusten bewahrte. Im Gegensatz zur Krise von 1857, in der die gegenseitige Kreditvergabe dieser Firmen in Form der sogenannten Wechselreiterei beinahe den Zusammenbruch des gesamten Hamburger Wirtschaftsstandortes herbeigeführt hatte, waren die Risiken zumindest für die Kaufleute nun weitaus beherrschbarer.

Des Weiteren muss daran erinnert werden, dass von den Auswirkungen der Gründerkrise in Deutschland in erster Linie der Finanzsektor sowie die großen Industrie- und Eisenbahnunternehmen betroffen waren und nicht etwa die inhabergeführten Handelshäuser.⁷⁵⁶ Da Erstere überwiegend als börsennotierte Kapitalgesellschaften am Markt fungierten, führte die Unsicherheit unter den Anlegern im Oktober 1873 umgehend zum Crash an den deutschen Aktienmärkten. Auch auf dem Hamburger Börsenparkett mussten die dort gelisteten Unternehmen teils erhebliche Kursverluste hinnehmen, da deren Eigner ihre Anteile verkauften, um sie in vermeintlich sichere Staatsanleihen zu investieren.⁷⁵⁷ Aus diesem Grund stieg beispielsweise der Kurswert für die Hamburger-Staats-Prämien-Obligationen zwischen den Jahren 1872 und 1876 von 156,06 auf insgesamt 289,06 Goldmark an. Bei den ebenfalls an der Hamburger Börse gelisteten Eisenbahngesellschaften und Bankhäusern zeichnet sich jedoch ein differenziertes Bild hinsichtlich ihrer Kursentwicklung. So reduzierte sich im gleichen Zeitraum u.a. der Aktienpreis der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft von 191,25 auf 179,75 Goldmark und der der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft von 122,81 auf 117,59 Goldmark. Bei den Kreditinstituten waren die jeweiligen Kursverluste ähnlich hoch. Demzufolge sank u.a. die Notierung der Norddeutschen Bank von 102,19 auf 60 sowie die der Commerz- und Discontobank von

⁷⁵⁶ Vgl. Grabas 2011. S. 89.

⁷⁵⁷ Dabei wurden bis in die 1840er Jahre hinein über die Hamburger Börse vor allem Staatsanleihen angekauft und verkauft. Erst danach bekam der Aktienhandel einen höheren Stellenwert. Bis zum Jahre 1870 kam zu diesen Geschäften noch der Warenterminhandel sowie der An- und Verkauf ausländischer Wertpapiere hinzu. Vgl. Gömmel 1992. S. 197.

22,65 auf 18 Goldmark herab. Nur der Kurswert der Vereinsbank konnte einen Anstieg von 8,25 auf 9 Goldmark verbuchen.⁷⁵⁸ Obwohl die Kursentwicklung dieser drei Banken wahrscheinlich bei ihren Aktionären zu Irritationen führte und ihnen sicherlich auch größere Verluste bescherte, gingen diese Geldhäuser langfristig gestärkt aus dieser Marktkonsolidierungsphase hervor. Schließlich führte dieser Prozess zu einer massiven Bereinigung des Hamburger Bankensektors, bei der sprichwörtlich die Spreu vom Weizen getrennt wurde und somit unliebsame Konkurrenz wegfiel. Für die solventen Firmen, die einerseits über ausreichend Kapital und andererseits über eine solide Geschäftsbasis verfügten, bestand im Grunde während der Krise keine unmittelbare Gefahr, von der besagten Konkurswelle ergriffen zu werden.

Zusammenfassend stellte die Gründerkrise eine wesentlich geringere Bedrohung für den Hamburger Handels- und Finanzplatz dar, als bspw. die Panik von 1857.⁷⁵⁹ Für die Weltwirtschaft im Ganzen galt diese Feststellung hingegen nicht, da der globale Konjunkturabschwung durch eine Reihe von sich zeitlich überlappenden Strukturproblemen ausgelöst wurde. Zu nennen sind in diesem Kontext u.a. die entstandenen Überkapazitäten der industriellen Fertigung infolge der zügellosen Gründungswelle von zumeist unterkapitalisierten Unternehmen, das Fehlen einer marktregulierenden Gesetzgebung im In- und Ausland und die entstandenen Spekulationsblasen an den internationalen Finanzmärkten.⁷⁶⁰ Der Hansestadt kam in dieser Hinsicht vor allem die Ausrichtung ihrer Volkswirtschaft zugute, die ihr 13 Jahre zuvor noch fast zum Verhängnis geworden wäre. Mit der Fokussierung auf den Handels- sowie maritimen Dienstleistungssektor hatte der Börsencrash in Deutschland, der in erster Linie die Schwer- und Textilindustrie traf, so gut wie keinen Einfluss auf die Stabilität der Hamburger Volkswirtschaft.⁷⁶¹ Selbst die Zahlungseinstellungen einiger neu gegründeter Aktienbanken führten zu keinen nachhaltigen Konsequenzen für die Elbmetropole, da sie aufgrund der kurzen Zeitspanne ihres Bestehens nur wenig Einfluss auf den hamburgischen Handelsverkehr ausübten.⁷⁶²

⁷⁵⁸ Vgl. Handelsstatistisches Bureau (Hg.): Tabellarische Übersichten des Hamburgischen Handels. Jahrgang 1876. Hamburg 1877. S. 200-207.

⁷⁵⁹ Vgl. Kutz-Bauer 1988. S. 25.

⁷⁶⁰ Vgl. Grabas 2011. S. 93-94.

⁷⁶¹ Vgl. Kutz-Bauer 1988. S. 29.

⁷⁶² Vgl. Grabas 2011. S. 89.

10. Schlussbetrachtung

In der vorliegenden Forschungsarbeit, einem Beitrag zur hamburgischen Regionalgeschichte, wurde der Versuch unternommen, einerseits den ökonomischen Wandel innerhalb Hamburgs zwischen den Jahren 1848 und 1873 in einer Übersicht darzustellen und andererseits die wesentlichen politischen und ökonomischen Herausforderungen jener Zeit für diese Stadt herauszuarbeiten. Um dieses Ziel zu erreichen, und die erkenntnisleitende Frage nach der Auswirkung der einschneidenden Entwicklungen sowie des rasanten Fortschritts der Gründerzeit auf den hamburgischen Handels- und Finanzplatz zu beantworten, erfolgte eine methodische Aufarbeitung statistischer Daten des hamburgischen Handels- und Finanzverkehrs. Dabei ist deutlich geworden, dass insbesondere zwei Faktoren die Entwicklung der Elbmetropole während der besagten Gründerzeit im Wesentlichen beeinflussten. Zunächst ist die enge wirtschaftliche Verbundenheit mit dem Vereinigten Königreich zu nennen, welche einen maßgeblichen Anteil an dem schnellen Aufstieg Hamburgs zu einem der führenden Seehäfen der damaligen Welt hatte. Demzufolge ließ weder der Senat noch die Kaufmannschaft, zum Missfallen der anderen Mitgliedsstaaten des Deutschen Bundes, jemals Zweifel daran aufkommen, an welcher Nation sich die hamburgische Handels- und Wirtschaftspolitik in erster Linie orientieren werde.

Einfluss auf die Geschehnisse der Elbmetropole hatte außerdem der bis zum Jahre 1866 reichende Konflikt zwischen Preußen und Österreich um die Vormachtstellung innerhalb des Deutschen Bundes. Obwohl der Senat im Zuge der Zuspitzung der Deutschen Frage insbesondere von der bismarckschen Regierung vermehrt unter Druck gesetzt wurde, den preußischen Hegemonialanspruch in Deutschland umfassend anzuerkennen, gelang es der hamburgischen Diplomatie mehrmals, die Spannungslage zwischen Berlin und Wien für die Umsetzung ihrer eigenen politischen und ökonomischen Ziele zu nutzen. Der Vergleich mit der ehemals freien Stadt Frankfurt am Main zeigt dabei deutlich, welche Sonderstellung dem Stadtstaat Hamburg innerhalb Deutschlands zugestanden wurde. Während die Mainmetropole im Jahre 1866 aufgrund ihrer Parteiergreifung für den Deutschen Bund von Preußen zwangsweise annektiert wurde, sah sich Bismarck im Zuge der Verhandlungen mit der Hansestadt dazu genötigt, für deren Loyalitätsbekundung eine entsprechende Garantieerklärung für den Erhalt des dortigen Freihafens abzugeben. Dafür, dass die Elbmetropole über keine ausreichenden militärischen Ressourcen verfügte, um einem koordinierten Angriff der preußischen Armee standzuhalten, grenzte dieser Verhandlungserfolg seitens der

hamburgischen Regierung zumindest auf den ersten Blick an ein Wunder. Bei näherer Betrachtung wird jedoch deutlich, dass sich Bismarck der Tatsache bewusst war, dass ein geeintes Deutschland nur den Anschluss an die beiden führenden Weltmächte Frankreich und England herstellen konnte, wenn es ebenso wie diese über große Seehäfen verfügen würde. Denn im Zuge des durch die Industrielle Revolution hervorgerufenen Anstiegs der Produktionszahlen war auch die deutsche Wirtschaft in steigendem Maße darauf angewiesen, neue Absatzmärkte für ihre hergestellten Güter in Übersee zu erschließen. Da bis auf Hamburg und Bremen kein anderer deutscher Hafenplatz über ausreichende Kapazitäten verfügte, um den stetig wachsenden Seegüterumschlag zu bewältigen, hatten alle Mitgliedsstaaten des Deutschen Bundes ein Interesse daran, ihre wirtschaftspolitischen Beziehungen zu den beiden Städten zu optimieren. Die hamburgische Regierung verstand es während der gesamten Gründerzeit, diesen strategischen Vorteil für die Wahrung ihrer eigenen Ziele zu nutzen, indem sie bei multilateralen Verhandlungen stets auch auf ihre ökonomische Relevanz für die deutsche Volkswirtschaft hinwies. Dieser Faktor hatte einen großen Anteil daran, dass die Elbmetropole während dieser Epoche die in dieser Arbeit aufgezeigten politischen und auch ökonomischen Risiken erfolgreich überstehen konnte. Zwar sah sich der Senat in diesem Zusammenhang dazu genötigt, im Zuge der Gründung des Deutschen Kaiserreiches einen Großteil seiner politischen Selbstbestimmungsrechte an den Kaiser abzutreten, dennoch erwies sich dieser Schritt letztendlich als wegweisend für die weitere Entwicklung der Hansestadt zu einer der bis heute größten Hafenmetropolen der Welt.

Obwohl die Gründerzeit in erster Linie mit dem Eintritt Deutschlands in das Industriezeitalter verbunden wird, darf keineswegs ausgeblendet werden, dass sie auch eine Ära der militärischen Konflikte war. Bezogen auf Hamburg hatte dies zur Folge, dass zwischen den Jahren 1848 und 1873 insgesamt fünf Kriege direkten Einfluss auf die urbane Entwicklung der Hansestadt nahmen, während die Auswirkungen anderweitiger militärischer Konflikte, wie u.a. jene auf der Krim, in Norditalien sowie in den USA, diesbezüglich eher mittelbarer Natur waren.⁷⁶³ Dabei ist jedoch auffällig, dass der Hamburger Handels- und Finanzplatz, mit Ausnahme der bürgerkriegsähnlichen Zustände während der Deutschen Revolution, von nahezu allen

⁷⁶³ Folgende Kriege hatten in diesem Zusammenhang einen direkten Einfluss auf die Entwicklung Hamburgs während der Gründerzeit: 1.) Die Deutsche Revolution, da sie zumindest entsprechende bürgerkriegsähnliche Merkmale aufwies, 2.) Die Schleswig-Holsteinische Erhebung von 1848 bis 1851, 3.) Der Deutsch-Dänische Krieg von 1864, 4.) Der Deutsche Krieg im Jahre 1866, 5.) Der Deutsch-Französische Krieg von 1870 bis 1871. Vgl. Jansen 2011. S. 245.

anderen militärischen Auseinandersetzungen entweder unberührt blieb oder langfristig sogar davon profitieren konnte. In dieser Hinsicht fungierte die Hansestadt beispielsweise während des Krimkrieges als wichtiger Umschlagsplatz für die dringend benötigten Versorgungs- und Waffenlieferungen an die alliierten Truppenverbände. Im US-amerikanischen Bürgerkrieg konnten die hamburgischen Handelshäuser zunächst vom Anstieg der Baumwollpreise profitieren, indem sie die in ihren Lagerhäusern vorrätigen Bestände zurückhielten, um sie später meistbietend weiterverkaufen zu können. Zudem kam dem Reedereigeschäft in der Elbmetropole zugute, dass die US-amerikanischen Schiffseigner in Folge der dortigen Kriegswirren ihr Engagement im Transatlantikgeschäft merklich reduzieren mussten. In Hamburg verstand es u.a. die HAPAG diese Chance zu nutzen, indem sie ihren Marktanteil durch ein gezieltes Investitionsprogramm weiter ausbauen konnte. Bei den drei deutschen Einigungskriegen dagegen bestand zumindest am Anfang der jeweiligen Kampfhandlungen die Gefahr, dass diese Konflikte langfristig zu einer Beeinträchtigung des hamburgischen Handelsverkehrs führen würden. Doch auch hier blieben die negativen Folgen für die hamburgische Wirtschaft, aufgrund der unerwartet kurzen Dauer dieser Auseinandersetzungen, weit hinter den zuvor geschürten Angstszenerien zurück. Vielmehr konnte die dortige Volkswirtschaft auf lange Sicht von diesen Geschehnissen profitieren, da erst auf Grundlage der im Jahre 1871 erfolgten Reichsgründung die Errichtung eines einheitlichen deutschen Binnenmarktes umgesetzt wurde.

Wie in dieser Arbeit beschrieben wurde, wirkten sich eine Vielzahl von weiteren Faktoren positiv auf die ökonomische Entwicklung der Elbmetropole aus. Zu nennen ist hierbei zunächst die geografische Lage der Hansestadt an der Elbe mit Zugang zu den Märkten sowohl in Zentral- und Osteuropa, in Skandinavien als auch zu jenen in Übersee. Dazu kam die Fähigkeit der Hamburger Kaufmannschaft, die wirtschaftlichen Chancen von neuen innovativen Geschäftsfeldern zu erkennen und dementsprechend schnell zu handeln. So investierte beispielsweise die HAPAG in Anlehnung an den Erfolg der Norddeutschen Lloyd in Bremen schon früh in den Ausbau ihres Passagiergeschäftes. Ein wesentlicher Garant für die Expansion des Hamburger Hafenplatzes war zudem die Modernisierung der Kaianlagen sowie deren Anschluss an das deutsche Eisenbahnnetz, wodurch die Geschwindigkeit des Warenumschlages wesentlich erhöht werden konnte. Dass sich die hamburgische Regierung aufgrund der Expertise des Wasserbaudirektors Johannes Dalmann für den Bau eines Tidehafens

entschieden hatte, verstärkte die Wirkung noch, da in Folge der Vertiefung der Unterelbe nun durchgängig der Schiffsbetrieb aufrechterhalten werden konnte. Neben diesen eigenständig in die Wege geleiteten Maßnahmen hatten auch mehrere Entscheidungen und Ereignisse im Ausland Einfluss auf die Entwicklung des Hamburger Handels- und Finanzplatzes. So führte u. a. die Aufhebung der Corn Laws sowie der britischen Navigationsakte dazu, dass die hanseatischen Reeder einen direkten Zugriff auf den Handel mit dem Vereinigten Königreich und seinen Kolonien bekamen. In Folge der Goldfunde in den USA und Australien entstanden des Weiteren neue Käufermärkte für europäische Waren in Übersee, was sich wiederum positiv auf das Exportaufkommen der Hansestadt auswirkte. Von entscheidender Bedeutung für ihre wirtschaftliche Entwicklung erwiesen sich jedoch die Freihandelsabkommen, die während der 1860er-Jahre für eine weitreichende Liberalisierung des globalen Warenverkehrs sorgten. Dabei kam dem Hamburger Hafenplatz zugute, dass er als souveräner und neutraler Stadtstaat zumindest bis zur Reichsgründung weitgehend unabhängig von machtpolitischen Einflüssen anderer Länder agieren konnte. In Zeiten teils erheblicher staatlicher Spannungen zwischen den Großmächten brachte diese politische Sonderstellung der Hansestadt einen eindeutigen Standortvorteil mit sich. So erfuhr der warenbezogene Außenhandel der Elbmetropole allein zwischen den Jahren 1848 und 1873 einen wertmäßigen Anstieg von 820.665.435 auf 2.984.596.140 Goldmark. Gemessen am Gewicht kam es dabei im gleichen Zeitraum zu einer Erhöhung des besagten Handelsvolumens, also der Summe aller Im- und Exporte mit Ausnahme von erbrachten Dienst- und Kapitaltransferleistungen, von 47.432.194 auf insgesamt 100.227.550 Zentner.⁷⁶⁴ Von diesem Wachstum profitierten nicht nur in hohem Maße die Hamburger Reeder und Kaufleute, sondern auch mit dem Handelsgeschäft verbundene Servicedienstleister wie beispielsweise Banken und Versicherungsgesellschaften.

Dass Hamburg während der Gründerzeit auch zu einem bedeutenden Industriestandort wurde, soll trotz des ausgewiesenen Themenbezuges dieser Arbeit, zumindest kurz erwähnt werden. So waren im Jahre 1871 beispielsweise 68.290 der insgesamt 171.991 in der Hansestadt registrierten berufstätigen Personen im industriellen Sektor beschäftigt und nur 50.191 im Handel- oder Verkehrswesen.⁷⁶⁵

⁷⁶⁴ Vgl. Statistisches Bureau der Steuer-Deputation (Hg.): Statistisches Handbuch für den Hamburgischen Staat. Bd. 2. Hamburg 1880. S. 76. Vgl. zudem Statistisches Bureau der Steuer-Deputation (Hg.): Statistisches Handbuch für den Hamburgischen Staat. Bd. 3. Hamburg 1885. S. 97–104.

⁷⁶⁵ Vgl. Statistisches Bureau der Steuer-Deputation (Hg.): Statistisches Handbuch für den Hamburgischen Staat. Bd. 2. Hamburg 1880. S. 35.

Große Industrieunternehmen im Hamburger Stadtgebiet während des Jahres 1873 waren u. a. die im Folgenden genannten:

- Die im Jahre 1848 gegründete Dampfzuckersiederei mit einem Aktienkapital von 750.000 Goldmark
- Die im Jahre 1853 gegründete Elbzuckersiederei in Hamburg mit einem Gesamtkapital von 365.400 Goldmark
- Die im Jahre 1863 gegründete Actien-Brauerei in St. Pauli mit einem Aktienkapital von 1.500.000 Goldmark
- Die im Jahre 1863 gegründete Bergedorfer Actien-Brauerei mit einem Aktienkapital von 2.025.000 Goldmark
- Die im Jahre 1871 gegründete Eisenbahn-Wagenbau-Anstalt mit einem Aktienkapital von 2.625.000 Goldmark
- Die im Jahre 1872 gegründete Papier- und Geschäftsbücher-Fabriken-Aktiengesellschaft mit einem Aktienkapital von 6.300.000 Goldmark
- Die im Jahre 1872 gegründete Hamburg-Amerikanische Nähmaschinen-Fabrik mit einem Aktienkapital von 2.625.00 Goldmark.

Zusammenfassend konnten demnach sämtliche großen Wirtschaftsbranchen der Elbmetropole von dem bis zum Jahre 1873 währenden konjunkturellen Boom profitieren. Möglich wurde diese Entwicklung u. a. auch deswegen, weil verschiedene Faktoren diesem Wachstumsprozess wichtige Impulse gaben. So wies die Weltwirtschaft zu dieser Zeit einen bis dahin unerreichten Dynamisierungsgrad auf. Technische Innovationen, die weitreichende Liberalisierung des globalen Warenverkehrs sowie ein stark ansteigendes Investitionsvolumen begünstigten dabei vor allem die ökonomische Entwicklung der jeweiligen transatlantischen Industrienation. Da ein großer Teil des für den Ausbau der technischen Infrastruktur benötigten Kapitals von den internationalen Finanzmärkten bereitgestellt wurde, führte dies zu einer weiteren Verdichtung der in diesem Sektor bestehenden Interdependenzen. Der damit geschaffene Verflechtungsgrad brachte, trotz der mit ihm verbundenen systemischen Risiken, gewisse Vorteile mit sich. Denn mittels des grenzüberschreitenden Kapitalverkehrs eröffneten sich sowohl für private als auch für institutionelle Anleger neue Anlagemöglichkeiten im In- und Ausland. Infolgedessen konnten nun auch große Projekte wie u. a. der Bau des Suez-Kanals umgesetzt werden, die letztendlich einen ökonomischen Mehrwert für den internationalen Warenverkehr erzeugten. Für den damaligen Hamburger Handels- und Fi-

nanzplatz hätten die Zukunftsaussichten kaum besser sein können, da scheinbar alles darauf hindeutete, dass die mit dem Cobden-Chevalier-Vertrag initiierte Liberalisierung des Welthandels sowie des globalen Kapitalverkehrs langfristig fortgeführt werden würde.

Im Zuge des Wandels der globalen Wirtschaft wurde es auch notwendig, das Stadtbild der Elbmetropole nachhaltig zu modifizieren. Mit der Schleifung der Befestigungsmauern und dem endgültigen Wegfall der Torsperre wurde u. a. der Weg für die Urbanisierung der ländlichen Gebiete der Hansestadt geebnet. Dieser Schritt war dabei keineswegs beliebig, da die räumliche Expansion des Hamburger Stadtgebietes durch den massiven gesellschaftlichen Wandel jener Zeit erzwungen wurde. Insbesondere jener ab der Mitte des 19. Jahrhunderts massiv zunehmende Anstieg der Bevölkerungszahl offenbarte in dieser Hinsicht die Schattenseite des ökonomischen Erfolges⁷⁶⁶, denn die Mehrheit der insgesamt 139.158 Menschen, die allein zwischen den Jahren 1848 und 1873 nach Hamburg gezogen waren, verfügten, wenn überhaupt, nur über geringe Vermögenswerte. Dies hatte zur Folge, dass sich die Lebensverhältnisse vor allem in den traditionell ärmeren Gängeviertel aufgrund des unzureichenden Wohnraumes und der nicht vorhandenen Kanalisation weiter verschlechterten.

Obwohl verschiedene Historiker wie u. a. Hans Rosenberg stets davon ausgegangen sind, dass es sich bei der ökonomischen Entwicklung der Jahre 1873 bis 1879 im Allgemeinen um eine Phase der konjunkturellen Depression handelte, so zeigt die neuere Forschung ein anderes Bild.⁷⁶⁷ Demnach kann die Gründerzeitkrise vielmehr als Deflationsperiode charakterisiert werden, in der es durchaus zu einem Anstieg der globalen Wirtschaftsleistung kam.⁷⁶⁸ Diese Annahme wird insofern von dem in dieser Arbeit verwendeten Zahlenmaterial bestätigt, da auch der Warenumsatz innerhalb des Hamburger Hafens während der Krisenjahre noch Steigerungsraten verzeichnen konnte. Dementsprechend kann der im Jahre 1873 entstandene Kursrutsch an den internationalen Börsenplätzen eher als ein notwendiger Konsolidierungsprozess interpretiert werden, im Zuge dessen das bis dahin zu hohe Preisniveau an den Finanzmärkten wieder auf ein normales Maß zurückgeführt werden konnte.

⁷⁶⁶ Allein zwischen den Jahren 1848 und 1873 verzeichnete die hamburgische Bevölkerung einen numerischen Anstieg von 208.959 auf insgesamt 348.117 Personen. Vgl. Statistisches Bureau der Steuer-Deputation (Hg.): Statistisches Handbuch für den Hamburgischen Staat. Bd. 2. Hamburg 1880. S. 37. Vgl. zudem Statistisches Bureau der Steuer-Deputation (Hg.): Statistisches Handbuch für den Hamburgischen Staat. Bd. 3. Hamburg 1885. S. 15–16.

⁷⁶⁷ Rosenberg, Hans: Große Depression und Bismarckzeit. Wirtschaftsablauf, Gesellschaft und Politik in Mitteleuropa. Berlin 1967. S. 25–30.

⁷⁶⁸ Vgl. Ziegler 2005. S. 230. Vgl. auch: Henning 1995. S. 250.

Im Hinblick auf die weitere Entwicklung des Hamburger Hafens führte die Verlangsamung des globalen Wirtschaftswachstums zu keiner nachhaltigen Beeinträchtigung des Handelsverkehrs. So verzeichnete der Außenhandel der Hansestadt auch während der vermeintlichen Krisenjahre zwischen 1873 und 1879 einen wertmäßigen Anstieg von 2.984.596.140 auf insgesamt 3.233.903.220 Goldmark. Gemessen am Gewicht kam es dabei im gleichen Zeitraum immerhin zu einer Erhöhung des besagten Handelsvolumens von 100.227.550 auf 146.424.820 Zentner.⁷⁶⁹ Auch die während der späten 1870-Jahre von der bismarckschen Regierung vollzogene Abkehr von den Prinzipien des Freihandels verpuffte nahezu folgenlos angesichts der Tatsache, dass sich die Elbmetropole bis zum Vorabend des Ersten Weltkrieges zu einem der größten globalen Logistikzentren entwickeln konnte.⁷⁷⁰

Der Hamburger Handelsplatz konnte insbesondere von den weiterhin hohen Wachstumsraten des globalen Warenverkehrs profitieren. Allein zwischen den Jahren 1870 und 1913 kam es dabei zu einer Vervierfachung des Welthandels von 10,976 auf insgesamt 38,150 Milliarden US-Dollar.⁷⁷¹ Ähnliche Steigerungsraten wies auch der deutsche Außenhandel auf, der in der besagten Zeit von 5,6 auf insgesamt etwa 20,9 Milliarden Goldmark gesteigert werden konnte.⁷⁷² Um einerseits die Abhängigkeit von der britischen Handelsmarine zu verringern und andererseits die eigenen Kolonialbestrebungen umsetzen zu können, förderte die bismarcksche Regierung in Berlin bereits seit der Reichsgründung den deutschen Schiffbau. In Bezug auf die nationale Handelsmarine hatte diese Maßnahme zur Folge, dass allein zwischen den Jahren 1871 und 1913 die verfügbare Schiffstonnage von etwa 988.000 BRT auf 5.321.715 BRT zunahm.⁷⁷³ Das Deutsche Kaiserreich verfügte damit am Vorabend des Ersten Weltkrieges nach dem Vereinigten Königreich über die zweitgrößte Handelsflotte der damaligen Welt. Der Hansestadt kam zugute, dass sie im Zuge der bereits während der 1860er-Jahre erfolgten Modernisierung ihres Hafengeländes schon früh auf den technologischen Durchbruch der Dampfschiffahrt gesetzt hatte. Mit dieser neuen Antriebstechnik wurde es möglich, die durchschnittliche Transportkapazität pro Schiff erheblich zu stei-

⁷⁶⁹ Vgl. Statistisches Bureau der Steuer-Deputation (Hg.): Statistisches Handbuch für den Hamburgischen Staat. Bd. 2. Hamburg 1880. S. 76. Vgl. zudem Statistisches Bureau der Steuer-Deputation (Hg.): Statistisches Handbuch für den Hamburgischen Staat. Bd. 3. Hamburg 1885. S. 97–104.

⁷⁷⁰ Vgl. Boch 2004. S. 37.

⁷⁷¹ Der Wechselkurs des US-Dollars zur Goldmark entsprach im Jahre 1875 einem durchschnittlichen Umtauschverhältnis von 1 zu 3,59. Vgl. Handelsstatistisches Bureau (Hg.): Tabellarische Übersichten des Hamburgischen Handels. Jahrgang 1875. Hamburg 1876. S. 205. Vgl. auch: H. Pohl 1989. S. 186.

⁷⁷² Vgl. Nipperdey 1990. S. 276.

⁷⁷³ Ebd. S. 262. Vgl. auch Peters 2012. S. 64.

gern, was sich dementsprechend mindernd auf die Höhe der Frachtraten auswirkte.⁷⁷⁴ Dadurch eröffneten sich für den Hamburger Handelsplatz wiederum neue Absatzmärkte, weil die bis dahin meist unrentable Seebeförderung von margenschwachen Produkten nun aufgrund der sinkenden Transportkosten lukrativ wurde. Auf diese Weise fanden Massengüter wie Steinkohle, Eisenerze oder auch Getreide überall auf der Welt Abnehmer.⁷⁷⁵ Da ein Großteil dieser Waren meist vor ihrer Verschiffung für einige Zeit zwischengelagert wurde, entstanden in Hamburg folglich immer mehr Unternehmen, die sich auf die Veredelung dieser Handelsgüter spezialisierten. Neben dem traditionellen Brau- und Zuckersiedereigewerbe waren das vor allem Betriebe der Textil-, Rohstoff- und Metallverarbeitung wie beispielsweise die New-York Hamburger Gummi-Waaren Compagnie, die Schiffswerft Blohm & Voss oder die heute unter dem Namen Aurubis bekannte Aktiengesellschaft der Norddeutschen Affinerie. Der Hamburger Wirtschaftsstandort konnte sich daher insbesondere ab den 1870er-Jahren in zunehmendem Maße von einem reinen Warenumschlagsplatz für den Seehandelsverkehr zu einem wichtigen Industriezentrum im Deutschen Kaiserreich entwickeln.

Der deutsche Historiker Jürgen Osterhammel bemerkt zu Recht, dass das 19. Jahrhundert ein goldenes Zeitalter für die großen Hafenstädte jener Epoche war, sofern sie in der Lage waren, sowohl die politischen und gesellschaftlichen als auch die ökonomischen Herausforderungen jener Zeit zu meistern.⁷⁷⁶ Der Hamburger Seehafen konnte sich all diesen Herausforderungen erfolgreich stellen. Wie in dieser Arbeit dargestellt wurde, gelang es den am Entwicklungsprozess der Stadt Hamburg beteiligten politischen wie wirtschaftlichen Institutionen stets mit erheblichem diplomatischen Geschick, den während der Gründerzeit vorherrschenden realpolitischen Zeitgeist für die Umsetzung ihrer eigenen Ziele zu nutzen. Dabei wurde spätestens im Jahre 1871 deutlich, dass selbst die so lange vom Senat verteidigte Souveränität der Hansestadt zur Disposition gestellt werden würde, wenn damit die wirtschaftliche Prosperität des hamburgischen Handels- und Finanzplatzes langfristig gesichert werden konnte. Es war wohl letzten Endes gerade dieser offenkundige Pragmatismus, der die Entwicklung Hamburgs zu einer der einflussreichsten und wohlhabendsten Hafenmetropolen der damaligen Welt erst möglich machte.

⁷⁷⁴ Vgl. Osterhammel 2011. S. 1036–1037. Vgl. auch: McInnis 1986. S. 367.

⁷⁷⁵ Vgl. Foreman-Peck 1995. S. 31.

⁷⁷⁶ Vgl. Osterhammel 2011. S. 402.

Diese Dissertation basiert auf dem Wunsch des Autors, ein möglichst umfassendes Werk über die ökonomische Entwicklung der Elbmetropole anzustoßen. Die vorliegende Arbeit konzentriert sich auf die Gründerzeit, doch auch die Periode bis 1914 bedarf einer genaueren Betrachtung des statistischen Datenmaterials, da sich das wirtschaftliche Wachstum auch über den Untersuchungszeitraum der vorliegenden Arbeit hinaus sowohl in der Hansestadt Hamburg als auch auf dem internationalen Handelsplatz Bremen im Gegensatz zu anderen deutschen Städten beschleunigte. In diesem Zusammenhang wurde bei der Anfertigung dieser Schrift vor allem darauf Wert gelegt, die Bedeutung des Hamburger Handels- und Finanzplatzes für den globalen Waren- und Kapitalverkehr herauszustreichen. Zwar wurden bereits eine Vielzahl von ausgezeichneten Monografien verfasst, die Teilaspekte dieses Themengebietes aufgreifen, dennoch fehlte es bis zur Fertigstellung dieser Arbeit an einer komplexen Gesamtdarstellung der hamburgischen Handels- und Finanzgeschichte zwischen den Jahren 1848 und 1873. Obwohl in dieser Arbeit versucht wurde alle wesentlichen Facetten der ökonomischen Entwicklung des Hamburger Handels- und Finanzplatz während der Gründerzeit zu erörtern, blieben aufgrund der gewählten thematischen Eingrenzung jedoch einige wichtige wirtschaftliche als auch gesellschaftspolitische Themenbereiche weitestgehend unberücksichtigt. Diesbezüglich besteht deshalb u.a. noch Forschungsbedarf bei der Frage, mit welchen Herausforderungen sich der hamburgische Handwerkssektor ab der Mitte des 19. Jahrhunderts konfrontiert sah. Denn mit der Aufhebung des Zunftzwanges lösten sich die diesbezüglich bestehenden Hierarchien und Strukturen dieser traditionellen Wirtschaftsbranche umgehend auf. Mit der anschließenden Einführung der Gewerbefreiheit im Jahre 1865 wurde daraufhin auch auswärtigen Handwerkern und Tagelöhnern die Möglichkeit eingeräumt sich in der Elbmetropole anzusiedeln und zu arbeiten. Dass diese Arbeitsmigranten zu jener Zeit oftmals Schwierigkeiten hatten sich in Hamburg eine Lebensgrundlage aufzubauen, lag in erster Linie daran, dass sich ihr berufliches Anforderungsprofil aufgrund der zunehmenden Industrialisierung stetig veränderte. Denn in Folge des technischen Fortschritts kam es zu einer vermehrten Verlagerung von ehemals handwerklichen Produktionsprozessen in die neu entstandenen Fabriken der Stadt.⁷⁷⁷ Zudem wirkte sich der stetige Zustrom an Menschen in die Hansestadt negativ auf die Höhe des dortigen Lohn- und Gehaltsgefüges aus, was wiederum vor allem die Lebensbedingungen der

⁷⁷⁷ Vgl. Nipperdey 1990, S. 253–255.

ungelernten Arbeiterschaft weiter verschlechtern sollte.⁷⁷⁸ In diesem Zusammenhang könnte ein weiterer Forschungsansatz darin bestehen, die Auswirkungen der Gründerkrise auf die Lebensverhältnisse der Hamburger Bevölkerung zu erörtern. Einen ersten Anhaltspunkt über diese Entwicklung liefern diesbezüglich die Einkommensteuerstatistiken der Hansestadt zwischen den Jahren 1873 und 1879. Aus diesen lässt sich zunächst schließen, dass sich die Zahl der in der Hansestadt registrierten Erwerbstätigen mit einem jährlichen Mindesteinkommen von 600 Goldmark während dieser Zeitspanne von 163.049 auf insgesamt 189.965 Menschen erhöhen konnte.⁷⁷⁹ Diese auf den ersten Blick erfreuliche Entwicklung wird auf den zweiten Blick jedoch dadurch egalisiert, dass parallel dazu auch die Gesamtpopulation Hamburgs von 348.117 im Jahre 1873 auf insgesamt 453.869 Menschen im Jahre 1880 deutlich anstieg.⁷⁸⁰ Das bedeutet, dass der steuerpflichtige Anteil der Hamburger Bevölkerung, der mindestens 600 Goldmark im Jahr verdiente, sich während der Gründerkrise von etwa 46,84 auf 41,85 Prozent reduzierte. Diese Zahlen machen entsprechend deutlich, dass ein Großteil der Hamburger Bevölkerung zumindest bis in die 1880er-Jahre hinein letztendlich nicht am ökonomischen Aufschwung der Elbmetropole partizipieren konnten. Die Aufarbeitung der Gründe für diese Entwicklung sollten auch in Zukunft ein Schwerpunkt der Hamburger Geschichtsforschung bilden, da die daraus gewonnenen Erkenntnisse u. a. dafür verwendet werden können, die damals wie heute bestehenden gesellschaftlichen Risiken der Freien Marktwirtschaft im Hinblick auf die zunehmende Urbanisierung dieser Welt besser verstehen zu können. Denn auch 140 Jahre nach der besagten Gründerzeit, sind einige aufstrebende Hafenstädte dieser Welt wie bspw. Mumbai, Lagos oder auch Sao Paulo noch immer mit ähnlichen strukturellen Problemen konfrontiert, wie sie auch damals in Hamburg zu finden waren.⁷⁸¹ Vielleicht kann die moderne Geschichtsschreibung in diesem Sinne ein wenig dazu beitragen, dass die während des 19. Jahrhunderts aufgetretenen Missstände im Zuge der damaligen Urbanisierung, zumindest zukünftig wirksamer eingedämmt werden können

⁷⁷⁸ Ebd. S. 295.

⁷⁷⁹ Vgl. Kutz-Bauer 1988. S. 31–33.

⁷⁸⁰ Vgl. Statistisches Bureau der Steuer-Deputation (Hg.): Statistisches Handbuch für den Hamburgischen Staat. Bd. 2. Hamburg 1880. S. 37. Vgl. zudem Statistisches Bureau der Steuer-Deputation (Hg.): Statistisches Handbuch für den Hamburgischen Staat. Bd. 3. Hamburg 1885. S. 16.

⁷⁸¹ Zu nennen wären diesbezüglich u. a. Faktoren wie die unkontrollierte Zunahme der städtischen Bevölkerung, der ungenügende Ausbau der urbanen Infrastruktur sowie die mangelnde Regulierung des bestehenden Arbeitsmarktes.

11 Quellen- und Literaturverzeichnis

11.1 Archivalien

Archiv der Commerzdeputation im Hanseatischen Wirtschaftsarchiv

Abrechnung des Garantie-Disconto-Vereins vom 12.03.1860 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek, S 599 Nr. 55 rot).

„An ein hohes Zollparlament.“ Denkschrift des Vereins für den Anschluss Hamburgs an den Zollverein vom Mai 1868 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek, S 599 Nr. 34.3 rot).

Anlage über den Erfolg der durch die Handelskrise hervorgerufenen außerordentlichen Maßregeln vom 25.06.1858 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek, S 599 Nr. 55 rot).

Anlage über den Erfolg der durch die Handelskrise hervorgerufenen außerordentlichen Maßregeln; Nebenanlage 3 vom 25.06.1858 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek, S 599 Nr. 55 rot).

Anlage über den Erfolg der durch die Handelskrise hervorgerufenen außerordentlichen Maßregeln; Nebenanlage 2 vom 05.07.1858 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek, S 599 Nr. 55 rot).

Antrag der Commerzdeputation an den Rath zur Schaffung einer Staats-Disconto-Bank vom 03.12.1857 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek, S 599 Nr. 55 rot).

Aufruf zum Erhalt der Freihafen-Stellung Hamburgs vom 21.01.1867 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek, S 599 Nr. 34.4 rot).

Auszug aus dem Jahresbericht der Commerzdeputation vom 31.12.1857 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek, S 599 Nr. 55 rot).

Auszug aus dem Jahresbericht der Commerzdeputation vom 31.12.1857 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek, S 599 Nr. 55 rot).

Auszug aus dem Jahresbericht der Commerzdeputation vom 31.12.1857. S. 5. (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek, S 599 Nr. 55 rot).

Börsenhalle vom 31.03.1848 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek).

Börsenhalle vom 22.04.1848 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek).

Börsenhalle vom 28.04.1848 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek).

Börsenhalle vom 11.09.1848 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek).

Börsenhalle vom 24.10.1848 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek).

Börsenhalle vom 01.01.1849 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek).

Börsenhalle vom 02.04.1856 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek).

Börsenhalle vom 18.12.1857 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek).

Börsenhalle vom 19.03.1858 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek).

Börsenhalle vom 15.01.1859 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek).

Börsenhalle vom 14.05.1859 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek).

Börsenhalle vom 01.01.1861 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek).

Börsenhalle vom 13.12.1861 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek).

Börsenhalle vom 09.04.1863 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek).

Börsenhalle vom 15.01.1864 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek).

Börsenhalle vom 11.03.1864 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek).

Börsenhalle vom 12.05.1864 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek).

Börsenhalle vom 01.01.1866 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek).

Börsenhalle vom 11.06.1866 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek).

Börsenhalle vom 26.06.1866 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek).

Börsenhalle vom 28.06.1866 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek).

Börsenhalle vom 05.07.1866 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek).

Börsenhalle vom 21.01.1867 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek).

Börsenhalle vom 28.06.1867 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek).

Börsenhalle vom 16.07.1870 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek).

Börsenhalle vom 16.09.1870 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek).

Börsenhalle vom 11.11.1870 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek).

Börsenhalle vom 14.05.1872 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek).

Die Reichstagsverhandlungen über die Freihafenstellung der Hansestädte. Hrsg. v. Verein für den Anschluß Hamburgs an den Zollverein. Hamburg 1867 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek, S 599 Nr. 33 rot).

Entwurf zur Verbesserung des Hafens von Hamburg von 1845 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek, S 599 26 rot).

Gründungsurkunde der Zollvereinsniederlage, erstellt im Februar 1869 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek, S 599 Nr. 34.1 rot).

Gutachten der Zoll- und Accise Deputation vom 14.05.1855 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek, S 599 Nr. 32.2 rot).

Jahrestreffen des Vereins für Handelsfreiheit vom Mai 1862 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek, S 599 Nr.22 rot.).

Regulativ für die Zollvereins-Niederlage in Hamburg vom 15.10.1868 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek, S 599 Nr. 34.1 rot).

Report from the Select Committee on the Stade Toll to the House of Commons vom 14.07.1858 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek, S 599 Nr. 30 rot).

Resolution's from the Select Committee on the Stade Toll to the House of Commons vom 19.07.1858. In: Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek, S 599 Nr. 30 rot).

Schlussprotokoll der 5. Elbschiffahrts-Revisions-Commission vom 20.04.1863 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek, S 599 Nr.26 rot).

Übersicht über die Zollerhebung der Elbschiffahrt aus dem Jahre 1859 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek, S 599 Nr. 22 rot.)

Vertrag zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg und Sr. Majestät dem Könige von Dänemark wegen Ablösung des Sundzolles“ (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek, S 599 Nr. 32.2 rot).

Vertrag zwischen der freien und Hansestadt Hamburg und Sr. Majestät dem Könige von

Dänemark wegen Ablösung des Sundzolles (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek, S 599 Nr. 32.2 rot).

Zeitungsartikel der „Correspondent“ vom 24.03.1869 (Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Safebestand der Commerzbibliothek, S 599 Nr. 34.1 rot).

Metropolitan Archive (London/UK)

Brief des Versicherers Sun Insurance an die Hamburger Firma Blohm & Lepper vom 14.12.1857 (Briefsammlung der Sun Insurance in London vom Januar 1855 bis Dezember 1857, MAL CLC/B/192/DA/002).

The National Archives (London/UK)

Progress of the Trade of Hamburg for the years 1841–1890. In: National British Archive London, Reports on subjects of General and Commercial Interest Germany No. 237 Miscellaneous Series. Hrsg. v. British Foreign Office. London 1892. S. 3. (NBA FO33/197 1866).

Report by Her Majesty's Consul-General William Ward at Hamburg on the trade of that port in 1862 to Earl Russell, 31st. of August 1863 (NBA FO33/183).

Report by Mr. Ward, Her Majesty's and Consul-General to the Earl of Clarendon, on the Trade of Hamburg in the year 1865 (NBA FO33/197).

Staatsarchiv Hamburg

Ausschnitt aus dem Protokoll der Bürgerlichen Kollegien der Oberalten vom 11.12.1857 (StAHH, 121–2, A1 Bd. 44 – Bürgerliche Kollegien, S. 97).

Ausschnitt aus dem Protokoll des Senates vom 12.12.1857 (StAHH, 375-2, C 1-Vertrauenskommission).

Senatsprotokoll vom 26.11.1857 (StAHH, Cl. VIII, Nr. Xa, 1857, Bd. 3, S. 881).

Senatsprotokoll vom 03.12.1857 (StAHH, Cl. VIII, Nr. Xa, 1857, Bd. 3, S. 912).

Senatsprotokoll vom 03.12.1857 (StAHH, Cl. VIII, Nr. Xa, 1857, Bd. 3, S. 912).

Senatsprotokoll vom 07.12.1857 (StAHH, Cl. VIII, Nr. Xa, 1857, Bd. 3, S. 941).

Senatsprotokoll vom 10.12.1857 (StAHH, Cl. VIII, Nr. Xa, 1857, Bd. 3, S. 956).

Staats- und Universitätsbibliothek Hamburg Carl von Ossietzky

42. Bürgerschaftssitzung vom 16.10.1867. In: Protokolle und Ausschuss-Berichte der Bürgerschaft des Jahres 1867. S. 163–165. (Staatsbibliothek Hamburg).

Bürgerschaftsbeschluss vom 28.08.1848. In: Hamburger Rath- und Bürgerbeschlüsse vom Jahre 1849. Hamburg 1850 (Staatsbibliothek Hamburg).

Bürgerschaftsbeschluss vom 13.06.1850. In: Hamburgische Rath- und Bürgerbeschlüsse vom Jahre 1850. Hamburg 1851 (Staatsbibliothek Hamburg).

Der Hamburger Haushaltssaldo 1855–1860. In: Verordnungen der Freien Hansestadt Hamburg von 1860, nebst Register über den zwölften bis neunundzwanzigsten Band. Sammlung der Verordnungen der freien Hanse-Stadt Hamburg seit 1814. Bd. 29. Hamburg 1861.

Protokolle und Ausschuss-Berichte der Bürgerschaft des Jahres 1867. Hamburg 1868.

Ratsverordnung vom 04.02.1848. In: Verordnungen der Freien Hansestadt Hamburg von 1847 und 1848, nebst Register über den zehnten bis zwanzigsten Band. Bd. 20. Hamburg 1849 (Staatsbibliothek Hamburg).

Ratsverordnung vom 26.03.1848. In: Verordnungen der Freien Hansestadt Hamburg von 1847 und 1848, nebst Register über den zehnten bis zwanzigsten Band. Bd. 20. Hamburg 1849 (Staatsbibliothek Hamburg).

Ratsverordnung vom 12.02.1849. In: Verordnungen der Freien Hansestadt Hamburg von 1849 und 1850, nebst Register über den zehnten bis einundzwanzigsten Band. Bd. 21. Hamburg 1851 (Staatsbibliothek Hamburg).

Ratsverordnung vom 14. und 19.05.1849. In: Verordnungen der Freien Hansestadt Hamburg von 1849 und 1850, nebst Register über den zehnten bis einundzwanzigsten

Band. Bd. 22. Hamburg 1851 (Staatsbibliothek Hamburg).

Ratsverordnung vom 16.08.1849. In: Verordnungen der Freien Hansestadt Hamburg von 1849 und 1850, nebst Register über den zehnten bis einundzwanzigsten Band. Bd. 22. Hamburg 1851 (Staatsbibliothek Hamburg).

Ratsverordnung vom 27.08.1849. In: Verordnungen der Freien Hansestadt Hamburg von 1849 und 1850, nebst Register über den zehnten bis einundzwanzigsten Band. Bd. 22. Hamburg 1851 (Staatsbibliothek Hamburg).

Ratsverordnung vom 22.04.1849. In: Verordnungen der Freien Hansestadt Hamburg von 1849 und 1850, nebst Register über den zehnten bis einundzwanzigsten Band. Sammlung der Verordnungen der freien Hanse-Stadt Hamburg seit 1814. Bd. 22. Hamburg 1851 (Staatsbibliothek Hamburg).

Ratsverordnung vom 28.05.1851. In: Verordnungen der Freien Hansestadt Hamburg von 1851 und 1852, nebst Register über den zehnten bis zweiundzwanzigsten Band. Sammlung der Verordnungen der freien Hanse-Stadt Hamburg seit 1814. Bd. 22. Hamburg 1853 (Staatsbibliothek Hamburg).

Ratsverordnung vom 13.06.1851. In: Verordnungen der Freien Hansestadt Hamburg von 1850 und 1851, nebst Register über den zehnten bis zweiundzwanzigsten Band. Sammlung der Verordnungen der freien Hanse-Stadt Hamburg seit 1814. Bd. 22. Hamburg 1851 (Staatsbibliothek Hamburg).

Ratsverordnung vom 10.04.1854. In: Verordnungen der Freien Hansestadt Hamburg von 1854, nebst Register über den zehnten bis vier und zwanzigsten Band. Sammlung der Verordnungen der freien Hanse-Stadt Hamburg seit 1814. Bd. 24. Hamburg 1855 (Staatsbibliothek Hamburg).

Ratsverordnung vom 28.06.1854. In: Verordnungen von 1854 der Freien Hansestadt Hamburg, nebst Register über den zehnten bis vier und zwanzigsten Bd. Sammlung der Verordnungen der freien Hanse-Stadt Hamburg seit 1814. Bd. 24. Hamburg 1855 (Staatsbibliothek Hamburg).

Ratsverordnung vom 17.08.1854. In: Verordnungen der Freien Hansestadt Hamburg von 1852 und 1853, nebst Register über den zehnten bis dreiundzwanzigsten Bd. Bd. 23. Hamburg 1854 (Staatsbibliothek Hamburg).

Ratsverordnung vom 06.07.1855. In: Verordnungen der Freien Hansestadt Hamburg

von 1855–1856, nebst Register über den zehnten bis fünf und zwanzigsten Bd. Sammlung der Verordnungen der freien Hanse-Stadt Hamburg seit 1814. Bd. 25. Hamburg 1857 (Staatsbibliothek Hamburg).

Ratsverordnung vom 06.03.1857 (S. 26). In: Verordnungen der Freien Hansestadt Hamburg von 1857–1858, nebst Register über den zehnten bis sechs und zwanzigsten Bd. Sammlung der Verordnungen der freien Hanse-Stadt Hamburg seit 1814. Bd. 25. Hamburg 1858 (Staatsbibliothek Hamburg).

Ratsverordnung vom 27.11.1857. In: Verordnungen der Freien Hansestadt Hamburg von 1857–1858, nebst Register über den zehnten bis sechs und zwanzigsten Bd. Sammlung der Verordnungen der freien Hanse-Stadt Hamburg seit 1814. Bd. 25. Hamburg 1858 (Staatsbibliothek Hamburg).

Ratsverordnung vom 02.12.1857. In: Verordnungen der Freien Hansestadt Hamburg von 1857–1858, nebst Register über den zehnten bis sechs und zwanzigsten Bd. Sammlung der Verordnungen der freien Hanse-Stadt Hamburg seit 1814. Bd. 25. Hamburg 1858 (Staatsbibliothek Hamburg).

Ratsverordnung vom 06.12.1857. In: Verordnungen der Freien Hansestadt Hamburg von 1857–1858, nebst Register über den zehnten bis sechs und zwanzigsten Bd. Sammlung der Verordnungen der freien Hanse-Stadt Hamburg seit 1814. Bd. 25. Hamburg 1858 (Staatsbibliothek Hamburg).

Ratsverordnung vom 12.12.1857. In: Verordnungen der Freien Hansestadt Hamburg von 1857–1858, nebst Register über den zehnten bis sechs und zwanzigsten Bd. Sammlung der Verordnungen der freien Hanse-Stadt Hamburg seit 1814. Bd. 25. Hamburg 1858 (Staatsbibliothek Hamburg).

Ratsverordnung vom 23.09.1860. In: Verordnungen der Freien Hansestadt Hamburg von 1860. Bd. 29. In: Sammlung der Verordnungen der freien Hanse-Stadt Hamburg seit 1814. Hamburg 1861 (Staatsbibliothek Hamburg).

Ratsbeschluss vom 11.08.1859. In: Hamburgische Rath- und Bürgerschlüsse vom Jahre 1859. Bd. 27. Hamburg 1860. (Staatsbibliothek Hamburg).

Senatsbekanntmachung vom 22.09.1861. Verordnungen der Freien Hansestadt Hamburg von 1863. Bd. 31. In: Sammlung der Verordnungen der freien Hanse-Stadt Hamburg seit 1814. Hamburg 1864 (Staatsbibliothek Hamburg).

Senatsantrag Nr. 46 vom 08.05.1867. In: Verhandlungen zwischen Senat und Bürgerschaft im Jahre 1867. Hamburg 1868. Siehe Artikel 46, 54, 55 u. 56 der Verfassung des Norddeutschen Bundes (Staatsbibliothek Hamburg).

Verhandlungen zwischen Senat und Bürgerschaft im Jahre 1860. Hamburg 1861. Senatsantrag vom 11. Juni 1860 (Staatsbibliothek Hamburg).

Verhandlungen zwischen Senat und Bürgerschaft im Jahre 1864. Hamburg 1865. Siehe Anlagen zum Protokoll der Commission wegen Zoll und Accise, Siehe S. CXXIII (Staatsbibliothek Hamburg).

Verhandlungen zwischen Senat und Bürgerschaft im Jahre 1865. Hamburg 1866. Siehe S. 192–197, 227–228 u. 533–534 (Staatsbibliothek Hamburg).

Verhandlungen zwischen Senat und Bürgerschaft im Jahre 1872. Hamburg 1873. S. 583–586 (Staatsbibliothek Hamburg).

11.2 Internetquellen

Archiv Ludwig Uphoff (Hg.): Das Hamburger Stadtgebiet vor und nach dem Groß-Hamburg Gesetz von 1937 <<http://www.bergedorf-chronik.de/1930.html>> (01.04.2015).

Deutsche Bundesbank (Hg.): DAX Performanceindex / Basis: Ultimo 1987 = 1000 / Monatsendstand. In: Statistiken
http://www.bundesbank.de/Navigation/DE/Statistiken/Zeitreihen_Datenbanken/Makrooekonomische_Zeitreihen/its_details_charts_node.html?listId=www_s140_mb05&tsId=BBK01.WU3141 (02.12.2013).

Joh. Berenberg, Gossler & Co. KG (Hg.): 1847 Das Bankhaus in der Gründerzeit <<http://www.berenbergbank.de/geschichte.html>> (02.07.2016).

Kazim, Hasnain: Rettungspaket – HSH Nordbank will 30 Milliarden Euro Staatsbürgschaften. In: Spiegel Online, 03.11.2008 <<http://www.spiegel.de/wirtschaft/rettungspaket-hsh-nordbank-will-30-milliarden-euro-staatsbuergschaften-a-588127.html>> (29.11.2013).

Schöning, Stephan: Art. >Landesbanken<. In: Gabler Wirtschaftslexikon <<http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Archiv/2715/landesbanken-v7.html>> (29.11.2013).

HSH-Nordbank (HG): Pressemitteilung. In: HSH-Nordbank-Pressemitteilungen <http://www.hshnordbank.de/de/presse/pressemitteilungen/archiv/2003_3/press_release_detail_2978.jsp> (29.11.2013).

HSH-Nordbank (HG): Geschäftsbericht Geschäftsjahr 2006. In: HSH-Nordbank Konzernbe-richterstattung <http://www.hsh-nordbank.de/media/pdf/investorrelations/geschaeftsber/gb2006/download_3/Jahresabschluss_D.pdf>, S. 102, (30.11.2013).

HSH-Nordbank (HG): Pressemitteilung Nr. 3046. In: HSH-Nordbank-Pressemitteilungen <http://www.hshnordbank.de/de/presse/pressemitteilungen/archiv/2004/press_release_detail_3046.jsp> (01.12.2013).

HSH-Nordbank (HG): Pressemitteilung Nr. 3394. In: HSH-Nordbank-Pressemitteilungen <http://www.hshnordbank.de/de/presse/pressemitteilungen/archiv/2008/press_release_detail_3394.jsp>, (01.12.2013).

Dieckmann, Norbert: Die Entwicklung der HSH Nordbank als Landesbank – einige Einschätzungen. In: Wirtschaftsdienst. 93. Jg. Heft 13. S. 28–32 <<http://www.wirtschaftsdienst.eu/archiv/jahr/2013/1/2909/>>, (06.12.2013).

Pressestelle der Finanzbehörde Hamburg (HG): Garantierahmen - Landesregierungen von Kiel und Ham-burg beschließen Wiederaufstockung der Garantie für die HSH Nordbank. In: Pressearchiv 19.03.2013 <<http://www.hamburg.de/pressearchiv-fhh/3892100/2013-03-19-hsh-nordbank-garantierahmen.html>>, (10.03.2014).

Pressestelle der Finanzbehörde Hamburg (HG): Hamburger Haushalt 2013 und 2014. In: Pressearchiv 13.06.2012 <<http://www.hamburg.de/pressearchiv-fhh/3450394/2012-06-13-sk-haushalt.html>> (30.11.2013).

Zeit-Online (HG): Regierung: Spareinlagen in Deutschland weiter garantiert. In: Zeit-Online 18.03.2013, <<http://www.zeit.de/news/2013-03/18/eu-regierung-spareinlagen-in-deutschland-weiter-garantiert-18165409>> (27.10.2013).

Weert, Carsten: Art. >Spekulative Blase> . In: Gabler Wirtschaftslexikon <<http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Archiv/2277/spekulative-blase-v9.html>> (02.12.2013).

11.3 Gedruckte Quellen und zeitgenössische Darstellungen

Ahrens, Gerhard: Krisenmanagement 1857. Im Schriftwechsel der Geschwister Jenisch und Godeffroy widergespiegelte Weltwirtschaftskrise und ihre Lösung in Hamburg. Hamburg 1980.

Ahrens, Gerhard: „Es sind wahrhaft amerikanische Zustände!“ Aus dem Briefwechsel der Juristenfamilie Voigt über die hamburgische Wirtschaftskrise von 1857. In: *Scripta Mercaturae* 13 (1979). S. 97–132.

Arenson, Louis: Die Hamburg-Altonaer Geld Crisis von 1857. Ein genaues alphabetisches Verzeichnis aller Hamburger und Altonaer Firmen, die sich seit December 1857 bis 31. März 1858 unter Administration stellten, so wie auch derjenigen die Fallit geworden, mit genauer Angabe der Beträge. Hamburg 1858.

Borchardt, Siegfried Max: Die allgemeine Deutsche Wechselordnung, mit Kommentar unter besonde-rer Berücksichtigung der Entscheidungen der Deutschen und Österreichischen Gerichtshöfe. 8. Aufl. Berlin 1882.

Büsch, Johann Georg: Geschichtliche Beurtheilungen der großen Handelsverwirrungen im Jahre 1799. Nebst Anmerkungen mit besonderer Bezugnahme auf die Krisis von 1857 von Hartwig Samson Hertz. Hamburg 1858.

Cobden, Richard: *The Letters of Richard Cobden*. Edited with notes and an introduction by Anthony Howe and Simon Morgan. Volume Four 1860–1865. Oxford 2015.

Dalmann, Johannes: Der Hafen von Hamburg-Altona, insbesondere die Anlage des Sandthor-Quais in Hamburg. Berlin 1868.

Evans, David Morier: *The History of the Commercial Crisis, 1857–1858 and the Stock Exchange Panic of 1859*. London 1859.

Groombridge and Sons (Hg.): *On the Causes and Consequences of the present Monetary Crisis: Or the first Principles of political Economy applied to the Gold Supplies*. London 1857.

Hardtwig, Wolfgang / Hinze, Helmut (Hg.): Vom Deutschen Bund zum Kaiserreich 1815–1871. In: *Deutsche Geschichte in Quellen und Darstellung*. Bd. 7. Stuttgart 2007.

Haym, Rudolf (Hg.): *Preußische Jahrbücher*. Bd. 1. Berlin 1858–1873.

Handelskammer Hamburg (Hg.): Dokumente zur Geschichte der Handelskammer Hamburg. Hamburg 1965.

Handelsstatistisches Bureau (Hg.): Tabellarische Übersichten des Hamburgischen Handels. Jahrgänge 1845-1876. Hamburg 1845-1876.

Helbich, Wolfgang / Kamphoefner, Walter: Deutsche im Amerikanischen Bürgerkrieg – Briefe von Front und Farm 1861–1865. Hrsg. Paderborn 2002.

Ipsen, Jörn (Hg.): Deutsche Verfassungen 1849–1949. Osnabrück 2012.

Laeisz, Ferdinand: Aus den Erinnerungen eines alten Hamburgers. Hamburg 1974 (1891).

Landeszentralbank der Freien und Hansestadt Hamburg (Hg.): Die Notenbank in Hamburg – wie sie wurde, was sie war und was sie ist. Hamburg 1981. S. 1–36.

Lotz, Wilhelm: Der Kaufmann Wilhelm Lotz (1827–1906) und seine Ehefrau Alice geb. Schmilinsky (1825–1910). Erinnerungen. Bearbeitet von Renate Hauschild-Thiessen. Hamburgische Lebensbilder in Darstellung und Selbstzeugnissen Bd. 15. Hamburg 1998.

Magistrat der Stadt Altona (Hg.): Bericht über die Gemeinde-Verwaltung der Stadt Altona in den Jahren 1863–1905. Bd. 2. Altona 1906.

Magistrat der Stadt Altona (Hg.): Bericht über die Gemeinde-Verwaltung der Stadt Altona in den Jahren 1863 bis 1888, Bd. 1. Altona 1889.

Marx, Karl / Engels, Friedrich: Werke. Bd. 29. Berlin 1967.

Matthies, Walther / Scholl, Carl: Hundert Jahre Vereinsbank in Hamburg 1856–1956. Hrsg von der Vereinsbank in Hamburg. Hamburg 1956.

Meister, Carl: Der Freihandel Hamburgs ein Bedürfnis für Deutschland. Votum eines Hamburger Kaufmanns in Bezug auf den Handel mit Westindien und Mejico. Hamburg 1848.

Michaelis, Otto: Eisenbahnfragen. Handelskrise von 1857. Berlin 1873.

Mönckeberg, Johann Georg: „Herr, hilf der armen Vaterstadt!“ Aufzeichnungen von Johann Georg Mönckeberg (1839–1908) über die Weltwirtschaftskrise im Jahre 1857. Hrsg. v. Gerhard Ahrens. In: Hamburgische Geschichts- und Heimatblätter 7 (2001). S.145–150.

Müller, Emil: Ueber die intendirte Hamburg-Altona und Lübecker Eisenbahn – zur Verbindung der Nordsee mit der Ostsee. Leipzig 1835.

Müller, Jürgen: Der Deutsche Bund zwischen Reaktion und Reform 1851–1858. In: Quellen zur Geschichte des Deutschen Bundes 1850–1866. Bd. 2. Hrsg. v. Lothar Gall. München 1998.

Röscher, Wilhelm: Ansichten der Volkswirtschaft aus dem geschichtlichen Standpunkte. Leipzig u. a. 1861.

Schubert, Werner (Hg.): Berichte über die Verhandlungen der konstituierenden Versammlung in Hamburg (1848–1850) und Verfassung des Freistaates Hamburg nebst den dazugehörenden organischen Gesetzen (1849). Bd. 1. Liechtenstein 1992.

Soetbeer, Adolf: Die fünf Milliarden: Betrachtungen über die Folgen der großen Kriegsentschädigung für die Wirthschaftsverhältnisse Frankreichs und Deutschlands. Berlin 1874.

Soetbeer, Adolf: Die Hamburger Bankvaluta in ihren Beziehungen zur allgemeinen deutschen Münzreform. Hamburg 1872.

Soetbeer, Adolf: Bestrebungen und Wirksamkeit der Commerzdeputation während der fünfundzwanzig Jahre 1840–1864. Notizen bei Gelegenheit des 200-jährigen Jubiläums der Commerzdeputation am 19. Januar 1865. Hamburg 1865.

Soetbeer, Adolf: Die Elbzölle, Aktenstücke und Nachweise 1814–1859. Nebst einer Einleitung über die Flussschiffahrts-Bestimmungen der Wiener Kongressakte und die Elbzollfrage. Leipzig 1860.

Soetbeer, Adolph: Beiträge und Materialien zur Beurtheilung von Geld- und Bank-Fragen mit besonderer Rücksicht auf Hamburg. Hamburg 1855.

Soetbeer, Adolf: Die deutsche Handels- und Zollverfassung und das Freihafen-System: Mit besonderer Rücksicht auf Hamburg; nebst einigen statistischen Uebersichten des hamburgischen Schiffahrts- und Handelsverkehrs. Hamburg 1848.

Statistisches Bureau der Steuer-Deputation (Hg.): Statistisches Handbuch für den Hamburgischen Staat. Bd. 1. Hamburg 1874.

Statistisches Bureau der Steuer-Deputation (Hg.): Statistische Handbuch für den Hamburgischen Staat. Bd. 2. Hamburg 1880.

Statistisches Bureau der Steuer-Deputation (Hg.): Statistische Handbuch für den Hamburgischen Staat. Bd. 3. Hamburg 1885.

Wagner, Adolph: Die Handelskrise von 1857 und ihre Veranlassung. Berlin 1931 (1858).

Wagner, Adolph: Die Geld- und Credittheorie der Peel'schen Bankacte. Wien 1862.

Weber, [-]: Betrachtungen über die Geldkrise Hamburgs, ihre muthmaßlichen Folgen und Rathschläge, wie denselben zu entgehen. Hamburg 1857.

Wulff, Henry: Norddeutsche Bank in Hamburg 1856–1906. Berlin 1906.

11.4 Literatur

Ahrens, Gerhard / Hauschild-Thiessen, Renate: Die Reeder. Laeisz, Ballin. Hamburg 1989.

Ahrens, Gerhard: Krisenmanagement 1857. Staat und Kaufmannschaft in Hamburg während der ersten Weltwirtschaftskrise. Hamburg 1986.

Ahrens, Gerhard: Von der Franzosenzeit bis zur Verabschiedung der neuen Verfassung 1806–1860. In: Hamburg – Geschichte der Stadt und ihrer Bewohner. Hrsg v. Werner Jochmann u. Hans-Dieter Loose. Bd. 1. Hamburg 1982. S. 415–490.

Ahrens, Gerhart: Die Überwindung der hamburgischen Wirtschaftskrise von 1857 im Spannungsfeld von Privatinitiative und Staatsintervention. In: Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte 64 (1978). S. 1–29.

Allen, Robert: The British Industrial Revolution in Global Perspektive. Cambridge 2009.

Althammer, Beate: Das Bismarckreich 1871–1890. Paderborn 2009.

Baasch, Ernst: Zur Geschichte der Handelskrisis von 1857. In: Zeitschrift des Vereins für hamburgische Geschichte 30 (1929). S. 81–105.

Baasch, Ernst: Die Handelskammer zu Hamburg 1665–1915. Bd. 2: 1814–1915, Abteilung 1. Hrsg v. der Handelskammer Hamburg. Hamburg 1915.

Barth, Boris: Die deutsche Hochfinanz und die Imperialismen. Banken und Außenpolitik vor 1914. In: Beiträge zur Kolonial- und Überseegeschichte. Bd. 61. Stuttgart 1995.

Bayly, Christopher A.: The Birth of the Modern World, 1780–1914. Global Connections and Comparisons. Oxford 2004.

Behncke, Hubertus-Hinrich: Kleinstaatliche Verfassungspolitik im Zeitalter der Reaktion. Hamburgische Verfassungskämpfe 1852–1856. Kiel 1974.

Boch, Rudolf: Staat und Wirtschaft im 19. Jahrhundert. Bd. 70. Hrsg v. Lothar Gall. München 2004.

Bödecker, Otto: Die Industrialisierung der Stadt Harburg. Rostock 1927.

Böhm, Ekkehard: Der Weg ins Deutsche Reich 1860–1888. In: Hamburg – Geschichte der Stadt und ihrer Bewohner. Bd. 1: Von den Anfängen bis zur Reichsgründung. Hrsg v. Werner Jochmann u. Hans-Dieter Loose. Hamburg 1982. S. 491–539.

Böhm, Ekkehard: Anwalt der Handels- und Gewerbefreiheit. In: Staat und Wirtschaft. Beiträge zur Geschichte der Handelskammer Hamburg. Hrsg v. der Handelskammer Hamburg. Hamburg 1981.

Böhm, Ekkehard: Wirtschaft und Politik in Hamburg zur Zeit der Reichsgründung. In: Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte 64 (1978). S. 31–54.

Böhme, Helmut: Frankfurt und Hamburg. Des deutschen Reiches Silber- und Goldloch und die allerenglischste Stadt des Kontinents. Frankfurt a. M. 1968.

Böhme, Helmut: Wirtschaftskrise, Merchant Bankers und Verfassungsreform. In: Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte 54 (1968). S. 77–127.

Böhme, Helmut: Deutschlands Weg zur Großmacht. Studien zum Verhältnis von Wirtschaft und Staat während der Reichsgründungszeit 1848–1881. Köln 1966.

Borchardt, Knut: Grundriß der deutschen Wirtschaftsgeschichte. Göttingen 1985.

Born, Karl Erich: Geld und Banken im 19. und 20. Jahrhundert. Stuttgart 1976.

v. Borries, Bodo: Deutschlands Außenhandel 1836 bis 1856. Eine statistische Untersuchung zur Frühindustrialisierung. In: Forschungen zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte. Bd. 13. Hrsg. v. Knut Borchardt. u. a. Stuttgart 1970.

Bremer Bank (Hg.): 125 Jahre Bremer Bank 1856–1981. Bremen 1981.

Brietzke, Dirk: Stadtbürgerliche Identität im Wandel. Zum Selbstverständnis des Bürgers in Hamburg (1800–1860). In: Geschichte und Politik, Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte 98. (2012). S. 7–29.

Brinckmann, Andrea: Auswanderung als Wirtschaftsfaktor – Der Hamburger Hafen: „Pulsschlag des Welthandels“. In: „Seht, wie sie übers große Weltmeer ziehn!“ – Die Geschichte der Auswanderung über Hamburg. Hrsg v. Peter Gabrielsson u. Andrea Brinckmann. Bremen 2008. S. 69–78.

Brockstedt, Jürgen (auch Hg.): Seefahrt an den deutschen Küsten im Zeitalter der Industrialisierung (1815–1914). In: Seefahrt an den deutschen Küsten im Wandel 1815–1914. Neumünster 1993. S. 15–38.

Brysch, Thomas: Marinepolitik im preußischen Abgeordnetenhaus und Deutschen Reichstag 1850–1888. Hamburg / Berlin / Bonn 1996.

Burhop, Carsten: Die Kreditbanken in der Gründerzeit. Stuttgart 2004.

Bussacker, Marlis: Hamburgs staatliche Auswandererfürsorge im 19. Jahrhundert. Neumünster 2006.

Capell, Hans-Jürgen: Die HAPAG als Auswanderungsunternehmen und die Rolle Albert Ballins. In: „Seht, wie sie übers große Weltmeer ziehn!“ – Die Geschichte der Auswanderung über Hamburg. Hrsg v. Peter Gabrielsson u. Andrea Brinckmann. Bremen 2008. S. 109–126.

Cassis, Youssef: Metropolen des Kapitals. Die Geschichte der internationalen Finanzzentren 1780–2005. Cambridge 2007.

Clapham, John: An economic history of modern Britain. Free Trade and Steel 1850–1886. Cambridge 1967.

Conant, Charles Arthur: A History of Modern Banks of Issue. New York 2009 (1915).

Daniels, Roger: Coming to America. A History of Immigration and Ethnicity in American Life. New York 2002.

Dirninger, Christian: Sparkassen und Staatsinterventionismus im Zusammenhang mit der Krise von 1873 in Österreich. In: Banken Krisen in Mitteleuropa im 19. und 20. Jahrhundert. Hrsg v. Richard H. Tilly. Stuttgart 2000. S. 13–48.

Dörge, Kristina: 200 Jahre Conrad Hinrich Donner Bank AG, 1798–1998. Hamburg 1998.

Doering-Manteuffel, Anselm: Die Deutsche Frage und das Europäische Staatensystem 1815–1871. In: Enzyklopädie Deutscher Geschichte. Bd. 15. Hrsg v. Lothar Gall. München 2010.

Dornbusch, Rüdiger / Frenkel, Jacob: The Gold Standard and the Bank von England in the Crisis of 1847. In: A Ret-rospective on the Classical Gold Standard, 1821–1931. Hrsg v. Michael Bordo und Anna Schwartz. Chicago, London 1984. S. 233–265.

Dülffer, Jost / Kröger, Martin u. a.: Vermiedene Kriege. Deeskalation von Konflikten der Großmächte zwischen Krimkrieg und Erstem Weltkrieg 1865–1914. München 1997.

Figes, Orlando: Krimkrieg – Der letzte Kreuzzug. Berlin 2011.

Fischer, Lewis / Nordvik, Helge: Maritime transport and the integration of the north atlantic economy, 1850–1914. In: The emergence of a world economy 1500–1914. Hrsg. v. Hermann Kellenbenz u. a. Stuttgart 1986.

Foreman-Peck, James: A History of the World Economy. International Economic Relations Since 1850. Oxford 1995.

Gates, Paul W.: The Farmer`s Age: Agriculture 1815–1860. New York 1960/1989.

Gömmel, Rainer: Entstehung und Entwicklung der Effektenbörsen im 19. Jahrhundert bis 1914. In: Deutsche Börsengeschichte. Hrsg v. Hans Pohl. Frankfurt a.M. 1992. S. 133–207.

Grabas, Margrit: Die Gründerkrise von 1873/79 – Fiktion oder Realität? Einige Überlegungen im Kontext der Weltfinanz- und Wirtschaftskrise von 2008/2009. In: Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte. 12 (2011). S. 69–96.

Grobecker, Kurt: „Dem heilsahmen Commercio diensahmb“. 325 Jahre Handelskammer Hamburg. Hamburg 1990.

Hahn, Hans-Werner: Die Industrielle Revolution in Deutschland. In: Enzyklopädie Deutscher Geschichte. Bd. 49. Hrsg v. Lothar Gall. München 2011.

v. Halle, Ernst Levy: Die Hamburger Giro-Bank und ihr Ausgang. Berlin 1891.

Handelskammer Hamburg (Hg.): Repräsentanten der Hamburger Wirtschaft 1850–1950. In: Staat und Wirtschaft. Beiträge zur Geschichte der Handelskammer Hamburg. Hamburg 1984.

Hasloop, Heino: Die Wirtschaftskrise von 1857, dargestellt am Beispiel Lübecks. In: Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde 60 (1980). S. 66–110.

Häuser, Karl: Dogmengeschichtliche Betrachtung zur deutschen Währungsunion von 1871–1876. In: Studien zur Entwicklung der ökonomischen Theorie XVII. Die Umsetzung wirtschaftspolitischer Grundkonzeptionen in die kontinentaleuropäischen Praxis des 19. und 20. Jahrhunderts. Berlin 1998. S. 67–94.

Helbich, Wolfgang / Kamphoefner, Walter (Hg.): Deutsche im Amerikanischen Bürgerkrieg. Briefe von Front und Farm 1861–1865. Paderborn u. a. 2002.

Henderson, W. O.: Cobden-Vertrag und handelspolitischer Liberalismus. In: Die Auswirkungen von Zöllen und anderen Handelshemmnissen auf Wirtschaft und Gesellschaft vom Mittelalter bis zur Gegenwart – Referate der 11. Arbeitstagung der Gesellschaft für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte vom 9. Bis 13. April 1985 in Hohenheim. Hrsg. v. Hans Pohl. Stuttgart 1987. S. 221–251.

Henning, Friedrich-Wilhelm: Die Industrialisierung in Deutschland 1800 bis 1914. München 1995.

Hertz, Richard: Das Hamburger Seehandelshaus J. C. Godeffroy und Sohn 1766–1879. Hamburg 1922.

Hildebrand, Klaus: No intervention – Die Pax Britannica und Preußen 1865/66–1869/70. Eine Untersuchung zur englischen Weltpolitik im 19. Jahrhundert. München 1997.

Hinz, Frank: Planung und Finanzierung der Speicherstadt in Hamburg. Gemischtwirtschaftliche Unternehmensgründungen im 19. Jahrhundert unter besonderer Berücksichtigung der Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft. Münster 1998.

Hoffmann, Gabriele: Das Haus an der Elbchaussee. Die Geschichte einer Reederfamilie. München 2008.

Hoog, Günter: Hamburgs Verfassung. Baden Baden 2004. S. 65–71.

Howe, Anthony: Free Trade and Liberal England 1846–1946. Oxford 1997.

Huston, James L.: The Panic of 1857 and the Coming of the Civil War. Baton Rouge 1987.

James, Harold: Zwischen Welt- und Nationalwährung. Die Mark und das Kaiserreich 1873–1914. In: Requiem auf eine Währung. Die Mark 1873–2001. Hrsg v. Manfred Pohl. Stuttgart/München 2001. S. 60–108.

Jansen, Christian: Gründerzeit und Nationsbildung 1849–1871. Paderborn 2011.

Jenks, Stuart: Banken und Finanzkrisen. Lübeck 2012.

Jochmann, Werner (auch Hrsg.): Handelsmetropole des Deutschen Reiches. In: Hamburg – Geschichte der Stadt und ihrer Bewohner. Bd. 2: Vom Kaiserreich bis zur Gegenwart. Hamburg 1986. S. 15–129.

Kempe, Michael: Fluch der Weltmeere: Piraterie, Völkerrecht und internationale Beziehungen 1500–1900. Frankfurt a. M. 2010.

Kindleberger, Charles / Aliber, Robert: Manias, Panics and Crashes. A History of Financial Crises. New York/London 2011.

Klindworth, Wilhelm: Die Hamburgische Verfassungsfrage in der Reform-Deputation vom 13. März 1848. In: Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte 33 (1933). S. 1–142.

Kludas, Arnold: Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt – Die Pionierjahre von 1850–1890, Bd. 1. Hamburg 1994.

Kludas, Arnold / Maass, Dieter / Sabisch, Susanne: Hafen Hamburg. Die Geschichte des Hamburger Freihafens von den Anfängen bis zur Gegenwart. Hamburg 1988.

Kobrak, Christopher / Wilkens, Mira (auch Hg.): The ‚2008 Crisis‘ in an economic history perspective: Looking at the twentieth century. In: History and Financial Crisis. Lessons from the 20th Century. New York 2013. S. 1–19.

Kopitzsch, Franklin / Brietzke, Dirk (Hg.): Hamburgische Biografie. Personenlexikon. Bd. 3. Göttingen 2006.

Kopitzsch, Franklin / Tilgner, Daniel (Hg.): Hamburg Lexikon. Hamburg 2010.

Kopitzsch, Franklin: Zwischen Haupttrezeß und Franzosenzeit 1712–1806. In: Hamburg – Geschichte der Stadt und ihrer Bewohner. Hrsg v. Werner Jochmann u. Hans-Dieter Loose. Bd. 1. Hamburg 1982. S. 351–414.

Köppen, Heinrich E.: Die Handelsbeziehungen Hamburgs zu den Vereinigten Staaten von Nordamerika bis zu Mitte des 19. Jahrhunderts. Köln 1973.

Köver, György: Das Jahr 1873: Die Wirtschaftskrise und die Banken in Ungarn. In: Banken Krisen in Mitteleuropa im 19. und 20. Jahrhundert. Hrsg v. Richard Tilly u. a. Stuttgart 2000. S. 49–68.

Kraus, Antje: Die Unterschichten Hamburgs in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Stuttgart 1965.

Krawehl, Otto-Ernst: Hamburgs Schiffs- und Warenverkehr mit England und den englischen Kolonien 1814–1860. In: Forschungen zur internationalen Sozial- und Wirtschaftsgeschichte. Hrsg v. Hermann Kellenbenz. Bd. 11. Köln/Wien 1977.

Kreutz, Jan: Nationale Agitation und wirtschaftliche Imperative. Die Debatte um den Germanischen Lloyd 1862 bis 1885. In: Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte 99 (2013). S. 60–63.

Krieger, Martin: Die wirtschaftliche Entwicklung Schleswig-Holsteins nach 1864: Kontinuität und Wandel. In: 1864 – Menschen zwischen den Mächten. Hrsg v. Rainer Hering u. Hans Schultz Hansen. Hamburg 2015. S. 417–430.

Krieger, Martin: Kleine Geschichte Hamburgs. München 2014.

Kühl, Uwe: Von der kaufmännischen Korporation zur kommerziellen Interessenvertretung. Kaufmannschaft und Handelskammer zu Lübeck im 19. Jahrhundert bis zur Reichsgründung. In: Veröffentlichung zur Geschichte der Hansestadt Lübeck. Hrsg v. dem Archiv der Hansestadt Lübeck. Reihe B. Bd. 22. Lübeck 1993.

Kutz-Bauer, Helga: Arbeiterschaft, Arbeiterbewegung und bürgerlicher Staat in der Zeit der Großen Depression. Eine regional- und sozialgeschichtliche Studie zur Geschichte der Arbeiterbewegung im Großraum Hamburg 1873 bis 1890. Bonn 1988.

Leonhard, Melanie: Rickmers: Vom Segelschiff zum Konzern. Schifffahrt, Schiffbau, Handel 1834–1918. In: Maritime Wirtschaft in Deutschland. Schifffahrt – Werften – Handel – Seemacht im 19. und 20. Jahrhundert. Hrsg v. Jürgen Elvert, Sigurd Hess u. Heinrich Walle. Stuttgart 2012. S. 33–44.

Lindner, Fabian: Ursachen des US-Immobilienpreisbooms. Geldpolitik, Deregulierung der Finanzmärkte und Immobilienpreise. In: Nachhaltige Wege aus der Finanz- und Wirtschaftskrise. Hrsg. v. Fritz Helmedag u. a. Marburg 2011. S. 83–110.

Maass, Dieter: Die Rolle der Wasserbaudirektoren beim Ausbau des Hamburger Hafens zwischen 1860 und 1910. In: Stadt und Hafen – Hamburger Beiträge zur Geschichte von Handel und Schifffahrt. Hrsg v. Jürgen Ellermeyer u. Rainer Postel. Hamburg 1986. S. 107–114.

Maiwald, Marc: „Allen Nationen... Vorbild und Muster? Die deutsche Wahrnehmung der sozialen und wirtschaftlichen Zustände Großbritanniens 1760–1850. Bochum 2006.

Marten, Florian: Die HHLA und der Hafen im 20. Jahrhundert. In: Hamburg im 20. Jahrhundert: Kunst – Literatur – Kultur, Flandziu - Halbjahresblätter für Literatur der

Moderne in Verbindung mit der Internationalen Wolfgang Koeppen Gesellschaft. Hrsg. v. Jürgen Klein, Jahrgang 6, Heft 2 – 2014. S. 97–108.

McInnis, Marvin: The Emergence of a World Economy in the latter half of the Nineteenth Century. In: The emergence of a world economy 1500–1914. Hrsg. v. Hermann Kellenbenz u. a. Stuttgart 1986.

Meier, Dirk: Die Unterelbe, vom Urstromtal bis zur Elbvertiefung. Heide 2014.

Metz, Rainer / Spree, Reinhard: Kuznets Zyklen im Wachstum der deutschen Wirtschaft während des 19. und frühen 20. Jahrhunderts. In: Konjunktur, Krise, Gesellschaft. Wirtschaftliche Wechsellagen und soziale Entwicklung im 19. und 20. Jahrhundert. Hrsg. v. Dietmar Petzina u. Ger van Roon. Stuttgart 1981. S. 343–378.

Metzler, Gabriele: Großbritannien – Weltmacht in Europa. Handelspolitik im Wandel des europäischen Staatensystems 1856–1871. Berlin 1997.

Nipperdey, Thomas: Deutsche Geschichte 1866–1918. Machtstaat vor der Demokratie. München 1992.

Nipperdey, Thomas.: Deutsche Geschichte 1866–1918. Arbeitswelt und Bürgergeist. München 1990.

Nipperdey, Thomas: Deutsche Geschichte 1800–1866. Bürgerwelt und starker Staat. München 1983.

Offermann, Gert: Die Geschichte der Neuen Sparcasse von 1864. Hamburg 1859.

Osterhammel, Jürgen: Die Verwandlung der Welt. Eine Geschichte des 19. Jahrhunderts. München 2011.

Osterhammel, Jürgen / Petersson, Niels: Geschichte der Globalisierung. München 2003.

Peters, Dirk: Die Entwicklung der deutschen Werftindustrie von 1850 bis 1914 und ihre Beziehung zu Großbritannien. In: Maritime Wirtschaft in Deutschland. Schifffahrt – Werften – Handel – Seemacht im 19. und 20. Jahrhundert. Hrsg. v. Jürgen Elvert, Sigurd Hess u. Heinrich Walle. Stuttgart 2012. S. 60–76.

Plumpe, Werner: Wirtschaftskrisen Geschichte und Gegenwart. München 2011. S. 63.

Pohl, Hans: Aufbruch der Weltwirtschaft. Geschichte der Weltwirtschaft von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis zum Ersten Weltkrieg. Stuttgart 1989.

Pohl, Manfred / Raab-Rebentisch, Angelika: Die Deutsche Bank in Hamburg 1872–1997. München 1997.

Pohl, Manfred: Hamburger Bankengeschichte. Mainz 1986.

Pohl, Manfred: Gründungsboom und Krise. In: Zeitschrift zur Bankgeschichte des Bankhistorischen Archives. Heftnummer 16. Stuttgart 1978. S. 20–59.

Pohl, Manfred: Einführung in die deutsche Bankengeschichte. Die Entwicklung des gesamten deutschen Kreditwesens. Frankfurt a.M. 1976.

Postel, Rainer: Versammlung eines ehrbaren Kaufmanns 1517–1992. Kaufmännische Selbstverwaltung in Geschichte und Gegenwart. Hrsg v. der Versammlung eines ehrbaren Kaufmanns zu Hamburg. Hamburg 1992.

Rahn, Werner: Seestrategisches Denken in deutschen Marinen von 1848–1990. In: Seemacht und Seestrategie im 19. und 20. Jahrhundert. Hrsg v. Jörg Duppler. Hamburg 1999. S. 53–82.

Ransom, Robert: Conflict and Compromise – The Political Economy of Slavery, Emancipation, and the American Civil War. Cambridge 1989.

Reincke, Heinrich: Die Kämpfe um die hamburgische Verfassung 1848–1860. In: Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte. Bd. 25. Hamburg 1923. S. 149–168.

Reinhart, Carmen/ Rogoff, Kenneth: This Time is different. Eight Centuries of Financial Folly. Oxford 2009.

Riemer, Robert: Handel und Industrialisierung im Zeitalter des Imperialismus. In: Maritime Wirtschaft in Deutschland. Schifffahrt – Werften – Handel – Seemacht im 19. und 20. Jahrhundert. Hrsg v. Jürgen Elvert, Sigurd Hess u. Heinrich Walle. Stuttgart 2012. S. 124–135.

Roberts, Richard: Schroeders, Merchants & Bankers. London u. a. 1992.

Rogosch, Detlef: Hamburg im Deutschen Bund 1859–1866. Zur Politik eines Kleinstaates in einer mitteleuropäischen Föderativordnung. Hamburg 1990.

Rosenbaum, Eduard / Sherman: Das Bankhaus M. M. Warburg & Co. 1798–1938. Hamburg 1978.

- Rosenberg, Hans: Die Weltwirtschaftskrise 1857–1859. Göttingen 1974.
- Rosenberg, Hans: Große Depression und Bismarckzeit. Wirtschaftsablauf, Gesellschaft und Politik in Mitteleuropa. Berlin 1967.
- Rostow, Walt Whitman: The World Economy. History and Prospect. London u. a. 1978.
- Rostow, Walt Whitman: The Stages of Economic Growth. A Non-Communist Manifesto. Cambridge 1966.
- Sautter, Karl: Geschichte der Norddeutschen Bundespost. Berlin 1935.
- Schäfer, Udo: Die hamburgische Verfassung von 1860: Wegemarke des Verfassungswandels zwischen 1712 und 1921. In: Aus erster Quelle. Beiträge zum 300-jährigen Jubiläum des Staatsarchivs der Freien und Hansestadt Hamburg. Hrsg v. Joachim W. Frank u. Thomas Brakmann. Hamburg 2013. S. 145–172.
- Schmack, Kurt: J. C. Godeffroy & Sohn – Kaufleute zu Hamburg. Leistung und Schicksal eines Welthandelshauses. Hamburg 1938.
- Schmidt, Olaf: Bankwesen und Bankpolitik in den Freien Hansestädten um die Mitte des 19. Jahrhunderts. Frankfurt am Main 1988.
- Schmidt, Wolfgang: Die demokratische Bewegung in Hamburg in der Revolution von 1848/49. Hamburg 1983.
- Schmitz, Otto: Die Bewegung der Warenpreise in Deutschland von 1851 bis 1902. Berlin 1903.
- Schneider, Konrad: Hamburgs Münz- und Geldgeschichte im 19. Jahrhundert bis zur Einführung der Reichswährung. In: Beiträge zur Geschichte Hamburgs. Hrsg v. Verein für Hamburgische Geschichte. Bd. 22. Koblenz 1983.
- Schönhoff, Hans-Georg: Hamburg im Bundesrat. Die Mitwirkung Hamburgs an der Bildung des Reichswillens. Hamburg 1967.
- Schramm, Percy E.: Hamburg, Deutschland und die Welt. Leistung und Grenzen Hanseatischen Bürgertums in der Zeit zwischen Napoleon I. und Bismarck. Hamburg 1952.

Schubert, Werner: Vom Konzessions- zum Normativsystem, Materialien zur Aktienrechtsnovelle 1870. In: Zeitschrift für Unternehmens- und Gesellschaftsrecht/ZGR–Sonderheft 21 (2017).

Sornette, Didier: Why Stock Markets Crash. Critical Events in Complex Financial Systems. Princeton 2003.

Speckter, Hans / von Rozycki, Harry: Die Neugestaltung Hamburgs – Die Verfassung und Verwaltung der Hansestadt Hamburg und ihre Vorgeschichte. Hamburg 1938.

Spree, Reinhard: Die Wachstumszyklen der deutschen Wirtschaft von 1840–1880. Berlin 1977.

Spree, Reinhard / Bergmann, Jürgen: Die konjunkturelle Entwicklung der deutschen Wirtschaft von 1840–1864. In: Sozialgeschichte heute. Festschrift für Hans Rosenberg zum 70. Geburtstag. Hrsg. von Hans-Ulrich Wehler. Göttingen 1974. S. 289-325.

Stampf, Kenneth M.: America in 1857. A Nation on the Brink. New York 1990.

Stahncke, Holmer: Altona – Geschichte eine Stadt. Hamburg 2014.

Steinke, Lorenz: Die Bedeutung der Lübeck-Büchener Eisenbahn für die Wirtschaft der Region Hamburg-Lübeck in den Jahren 1851 bis 1937. Lübeck 2006.

Stolper, Gustav / Häuser, Karl / Borchardt, Knut: Deutsche Wirtschaft seit 1870. Tübingen 1966.

Stolz, Gerd: Die schleswig-holsteinische Erhebung. Die nationale Auseinandersetzung in und um Schleswig-Holstein von 1848/51. Husum 1996.

Stubbe da Luz, Helmut: „Franzosenzeit“ in Norddeutschland (1803–1814). Napoleons Hanseatische Departments. Bremen 2003.

Taylor, George Rogers: The Transportation Revolution 1815–1860. New York u. a. 1951/1989.

Thöns, Heinrich: Geschichte der Hamburger Börse. Viereinhalb Jahrhunderte Börsenleben in Hamburg. In: Die Hamburger Börse 1558–2008. Hrsg. v. der Handelskammer Hamburg. Hamburg 2008. S. 17–56.

Tilly, Richard H.: Vom Zollverein zum Industriestaat. Die wirtschaftlich-soziale Entwicklung Deutschlands 1834 bis 1914. München 1990.

Treutler, Herman: Die Wirtschaftskrise von 1857. In: Hamburger Übersee-Jahrbuch Hamburg 1927. S. 301–320.

v. Tugan-Baranowsky, Michael: Studien zur Theorie und Geschichte der Handelskrisen in England. Aalen 1969/1901.

Uebele, Martin: Die Identifikation internationaler Konjunkturzyklen in disaggregierten Daten: Deutschland, Frankreich und Großbritannien, 1862–1913. In: Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte (2011). S. 19–44.

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. Hamburg 2001.

Wandel, Eckhard: Banken und Versicherungen im 19. und 20. Jahrhundert. München 1998.

Washausen, Helmut: Hamburg und die Kolonialpolitik des Deutschen Reiches 1880–1890. Hamburg 1968.

Wasmuth, Arne Cornelius: Hanseatische Dynastien. Alte Hamburger Familien öffnen ihre Alben. Hamburg 2001.

Weber, Klaus: Salomon Heine und der Aufstieg der deutsch – jüdischen Kaufleute und Finanziers im Hamburg des 19. Jahrhunderts – Ein Forschungsdesiderat. In: Salomon Heine in Hamburg, Geschäft und Gemeinsinn. Hrsg v. Beate Borowka-Clausberg. Göttingen 2013. S. 132–145.

Wehler, Hans-Ulrich: Deutsche Gesellschaftsgeschichte 1815–1945/49. Bd. 2. München 2008.

Wehler, Hans-Ulrich: Deutsche Gesellschaftsgeschichte 1849–1914. Bd. 3. München 2008.

Wehler, Hans-Ulrich: Von der Deutschen Doppelrevolution bis zum Beginn des Ersten Weltkrieges. München 1995.

Weigt, Anja: Der Deutsche Kapitalmarkt vor dem Ersten Weltkrieg – Gründerboom, Gründerkrise und Effizienz des Deutschen Aktienmarktes bis 1914. In: Schriftenreihe des Center for Financial Studies an der Johann Wolfgang Goethe – Universität

Frankfurt am Main. Hrsg v. Jan Dieter Krahn u. Volker Wieland. Frankfurt am Main 2005.

Wiborg, Susanne / Wiborg, Klaus: 1847–1997. Unser Feld ist die Welt. 150 Jahre Jahre Hapag-Lloyd. Hrsg v. der Hapag Lloyd AG. Hamburg 1997.

Wohlwill, Adolf: Die Hamburgischen Bürgermeister Kirchenpauer – Petersen – Versmann. Hamburg 1903.

Wulf, Peter: Bundestruppen und Bundesverwaltung in Holstein. In: 1864 – Menschen zwischen den Mächten. Hrsg v. Rainer Hering u. Hans Schultz Hansen. Hamburg 2015. S. 31–44.

Zerres, Christopher / Zerres, Michael: Die Bedeutung privater Bankhäuser für die Entwicklung des bargeldlosen Zahlungsverkehrs im 19. Jahrhundert. Eine handelshistorische Analyse im internationalen Kontext unter besonderer Berücksichtigung der Hansestadt Hamburg. München 2006.

Ziegler, Dieter: Das Zeitalter der Industrialisierung 1815–1914. In: Deutsche Wirtschaftsgeschichte. Ein Jahrtausend im Überblick. Hrsg v. Michael North. München 2005. S. 197–286.

Zimmermann, Mosche: Hamburgischer Patriotismus und deutscher Nationalismus. Die Emanzipation der Juden in Hamburg 1830–1865. Hamburg 1979.

12. Anhang

Abkürzungsverzeichnis

ADHGB.	Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch
BCO.	Mark Banco
BRT.	Bruttoregistertonnen
EZB.	Europäische Zentralbank
HAPAG	Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft
NRT.	Nettoregistertonnen
Rd.	Rigsdaler R.M.
Ztr.	Zentner

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Das Hamburger Stadtgebiet vor und nach dem Groß-Hamburg Gesetz von 1937. S. 33.

Abb. 2: Entwurf zur Verbesserung des Hafens von Hamburg von 1845. S. 45.

Abb. 3: Hamburger Warenexport nach Dänemark 1847–1853. S. 67.

Abb. 4: Auswandererbeförderung über Hamburg 1848–1876. S. 88.

Abb. 5: Hamburger Warenexport 1848–1856. S. 94.

Abb. 6: Hamburger Handelsverkehr mit den USA 1850–1856. S. 96.

Abb. 7: Die internationalen Handelsverflechtungen Hamburgs zur Mitte des 19. Jahrhunderts. S. 97.

Abb. 8: Großbritanniens Handelsverflechtungen in den 1850er-Jahren. S. 106.

Abb. 9: Wert des Hamburger Wechselvolumens 1853–1866. S. 119.

Abb. 10: Hamburger Warenimport 1848–1859. S. 151.

Abb. 11: Jährlicher Gesamtumsatz der Vereinsbank 1857–1875. S. 158.

Abb. 12: Jährlicher Gesamtumsatz der Norddeutschen Bank 1857–1875. S. 159.

Abb. 13: Hamburgisches Seeversicherungsgeschäft 1848-1874. S. 161.

Abb. 14: Hamburger Ware Zoll einnahmen 1848–1866. S. 167.

Abb. 15: Übersichtskarte über die Zollerhebung der Elbschiffahrt aus dem Jahre 1859. S. 171.

Abb. 16: Seeschiffahrtsaufkommen in Hamburg 1848–1876. S. 187.

Abb. 17: US-Warenimporte nach Hamburg 1859–1868. S. 208.

Abb. 18: Wert der Hamburger Warenimporte aus dänischen Hoheitsgebieten 1862–1866. S. 220.

Abb. 19: Jährlicher Warenumschlag der Hamburger Zollvereinsniederlage 1871–1878. S. 245.

Abb. 20: Jährlicher Gesamtumsatz der Hamburger Bank 1856–1873. S. 261.

Abb. 21: Anteil britischer Wareneinfuhren in Hamburg am dortigen Gesamtseeimportaufkommen 1848–1874. S. 266.

Abb. 22: Frachtaufkommen der Hamburger Eisenbahngesellschaften 1850–1874. S. 268.

Abb. 23: Jährliche Gesamtumsatz der Commerz- und Disconto-Bank 1870–1875. S. 275.

Tabellenverzeichnis

- Tab. 1: Die Hamburger Staatsfläche im Jahre 1873. S. 34.
- Tab. 2: Bevölkerungszahlen der Hamburger Staatsgebiete aus dem Jahre 1848. S. 35.
- Tab. 3: Wert der Getreideexporte via Hamburg nach Großbritannien 1846–1849. S. 47.
- Tab. 4: Hamburger Im- und Exportstatistik 1845–1848. S. 50.
- Tab. 5: Einkommensverteilung in Altona, St. Pauli sowie dem gesamten Hamburger Staatsgebiet. S. 55.
- Tab. 6: Hamburger Im- und Exportstatistik 1849–1852. S. 72.
- Tab. 7: Rangfolge der wichtigsten Seehandelsnationen Hamburgs aus dem Jahre 1856. S. 80.
- Tab. 8: Hamburger Im- und Exportstatistik 1853–1856. S. 93.
- Tab. 9: Statistik des Hamburger Wechselmarktes 1856–1857. S. 114.
- Tab. 10: Verteilungsschlüssel staatlicher Kredite durch die Vertrauenskommission. S. 138.
- Tab. 11: Der Hamburger Haushaltssaldo 1855–1860. S. 141.
- Tab. 12: Hamburger Importstatistik 1857–1860. S. 150.
- Tab. 13: Hamburger Warenpreisentwicklung 1856–1860. S. 152.
- Tab. 14: Hamburger Importstatistik 1861–1864. S. 186.
- Tab. 15: Das oberelbische Schifffahrtssaufkommen in Hamburg 1851–1875. S. 189.
- Tab. 16: Schiffabfertigungen am Sandtor- und Kaiserkai 1869–1873. S. 191.
- Tab. 17.: Hamburger Importstatistik 1861–1864. S. 201.
- Tab. 18: Seeimportstatistik verschiedener Hafenplätze/Länder im Jahre 1866. S. 234.
- Tab. 19: Hamburger Importstatistik 1865–1868. S. 236.
- Tab. 20: Hamburger Importstatistik 1869–1872. S. 265.
- Tab. 21: Hamburgs Exportaufkommen 1872–1877. S. 267.
- Tab. 22: Tiertransporte nach Hamburg im Jahre 1873. S. 269.
- Tab. 23: Die Entwicklung der Hamburger Handelsflotte 1846–1875. S. 270.
- Tab. 24: Anteil der Kontanten am Wert der Hamburger Gesamteinfuhren 1868–1874. S. 271.
- Tab. 25: Bedeutendste Warengruppen des Hamburger Importaufkommens von 1872. S. 272.
- Tab. 26: Bankengründungen in Hamburg 1870–1873. S. 276.
- Tab. 27: Einkommensteueraufkommen der Stadt Hamburg im Jahre 1872. S. 280.

Tab. 28: Hamburger Im- und Exportstatistik 1873–1876. S. 286.

Tab. 29: Gewicht des jährlichen Importaufkommens in Hamburg 1868–1874. S. 287.

Kurzfassung der Ergebnisse dieser Dissertation

In der vorliegenden Forschungsarbeit, die einen Beitrag zur hamburgischen Regionalgeschichte liefern soll, wurde der Versuch unternommen, einerseits den ökonomischen Wandel innerhalb Hamburgs zwischen den Jahren 1848 und 1873 in einer Übersicht darzustellen und andererseits die wesentlichen politischen und ökonomischen Herausforderungen jener Zeit für diese Stadt herauszuarbeiten. Um dieses Ziel zu erreichen und die erkenntnisleitende Frage nach der Auswirkung der einschneidenden Entwicklungen sowie des rasanten Fortschritts der Gründerzeit auf den hamburgischen Handels- und Finanzplatz zu beantworten, erfolgte eine methodische Aufarbeitung statistischer Daten des hamburgischen Handels- und Finanzverkehrs. Dabei ist deutlich geworden, dass insbesondere zwei Faktoren die Entwicklung der Elbmetropole während der besagten Gründerzeit im Wesentlichen beeinflussten. Zunächst ist die enge wirtschaftliche Verbundenheit mit dem Vereinigten Königreich zu nennen, welche einen maßgeblichen Anteil an dem schnellen Aufstieg Hamburgs zu einem der führenden Seehäfen der damaligen Welt hatte. Demzufolge ließ weder der Senat noch die Kaufmannschaft, zum Missfallen der anderen Mitgliedsstaaten des Deutschen Bundes, jemals Zweifel daran aufkommen, an welcher Nation sich die hamburgische Handels- und Wirtschaftspolitik in erster Linie orientieren werde.

Einfluss auf die Geschehnisse der Elbmetropole hatte außerdem der bis zum Jahre 1866 reichende Konflikt zwischen Preußen und Österreich um die Vormachtstellung innerhalb des Deutschen Bundes. Obwohl der Senat im Zuge der Zuspitzung der Deutschen Frage insbesondere von der bismarckschen Regierung vermehrt unter Druck gesetzt wurde, den preußischen Hegemonialanspruch in Deutschland umfassend anzuerkennen, gelang es der hamburgischen Diplomatie mehrmals, die Spannungslage zwischen Berlin und Wien für die Umsetzung ihrer eigenen politischen und ökonomischen Ziele zu nutzen. Der Vergleich mit der ehemals freien Stadt Frankfurt am Main zeigt dabei deutlich, welche Sonderstellung dem Stadtstaat Hamburg innerhalb Deutschlands zugestanden wurde. Während die Mainmetropole im Jahre 1866 aufgrund ihrer Parteiergreifung für den Deutschen Bund von Preußen zwangsweise annektiert wurde, sah sich Bismarck im Zuge der Verhandlungen mit der Hansestadt dazu genötigt, für deren Loyalitätsbekundung eine entsprechende Garantieerklärung für den Erhalt des dortigen Freihafens abzugeben. Dafür, dass die Elbmetropole über keine ausreichenden militärischen Ressourcen verfügte, um einem koordinierten Angriff der preußischen Armee standzuhalten, grenzte dieser Verhandlungserfolg seitens der

hamburgischen Regierung zumindest auf den ersten Blick an ein Wunder. Bei näherer Betrachtung wird jedoch deutlich, dass sich Bismarck der Tatsache bewusst war, dass ein geeintes Deutschland nur den Anschluss an die beiden führenden Weltmächte Frankreich und England herstellen konnte, wenn es ebenso wie diese über große Seehäfen verfügen würde. Denn im Zuge des durch die Industrielle Revolution hervorgerufenen Anstiegs der Produktionszahlen, war auch die deutsche Wirtschaft in steigendem Maße darauf angewiesen, neue Absatzmärkte für ihre hergestellten Güter in Übersee zu erschließen. Da bis auf Hamburg und Bremen kein anderer deutscher Hafenplatz über ausreichende Kapazitäten verfügte, um den stetig wachsenden Seegüterumschlag zu bewältigen, hatten alle Mitgliedsstaaten des Deutschen Bundes ein Interesse daran, ihre wirtschaftspolitischen Beziehungen zu den beiden Städten zu optimieren. Die hamburgische Regierung verstand es während der gesamten Gründerzeit, diesen strategischen Vorteil für die Wahrung ihrer eigenen Ziele zu nutzen, indem sie bei multilateralen Verhandlungen stets auch auf ihre ökonomische Relevanz für die deutsche Volkswirtschaft hinwies. Dieser Faktor hatte einen großen Anteil daran, dass die Elbmetropole während dieser Epoche die in dieser Arbeit aufgezeigten politischen und auch ökonomischen Risiken erfolgreich überstehen konnte. Zwar sah sich der Senat in diesem Zusammenhang dazu genötigt, im Zuge der Gründung des Deutschen Kaiserreiches einen Großteil seiner politischen Selbstbestimmungsrechte an den Kaiser abzutreten, dennoch erwies sich dieser Schritt letztendlich als wegweisend für die weitere Entwicklung der Hansestadt zu einer der bis heute größten Hafenmetropolen der Welt.

Obwohl die Gründerzeit in erster Linie mit dem Eintritt Deutschlands in das Industriezeitalter verbunden wird, darf keineswegs ausgeblendet werden, dass sie auch eine Ära der militärischen Konflikte war. Bezogen auf Hamburg hatte dies zur Folge, dass zwischen den Jahren 1848 und 1873 insgesamt fünf Kriege direkten Einfluss auf die urbane Entwicklung der Hansestadt nahmen, während die Auswirkungen anderweitiger militärischer Konflikte, wie u. a. jene auf der Krim, in Norditalien sowie in den USA, diesbezüglich eher mittelbarer Natur waren. Dabei ist jedoch auffällig, dass der Hamburger Handels- und Finanzplatz, mit Ausnahme der bürgerkriegsähnlichen Zustände während der Deutschen Revolution, von nahezu allen anderen militärischen Auseinandersetzungen entweder unberührt blieb oder langfristig sogar davon profitieren konnte. In dieser Hinsicht fungierte die Hansestadt beispielsweise während des Krimkrieges als wichtiger Umschlagsplatz für die dringend benötigten Versorgungs-

und Waffenlieferungen an die alliierten Truppenverbände. Im US-amerikanischen Bürgerkrieg konnten die hamburgischen Handelshäuser zunächst vom Anstieg der Baumwollpreise profitieren, indem sie die in ihren Lagerhäusern vorrätigen Bestände zurückhielten, um sie später meistbietend weiterverkaufen zu können. Zudem kam dem Reedereigeschäft in der Elbmetropole zugute, dass die US-amerikanischen Schiffseigner in Folge der dortigen Kriegswirren ihr Engagement im Transatlantikgeschäft merklich reduzieren mussten. In Hamburg verstand es u. a. die Hamburg–Amerikanische Packetfahrt–Actien–Gesellschaft (HAPAG) diese Chance zu nutzen, indem sie ihren Marktanteil durch ein gezieltes Investitionsprogramm weiter ausbauen konnte. Bei den drei deutschen Einigungskriegen dagegen bestand zumindest am Anfang der jeweiligen Kampfhandlungen die Gefahr, dass diese Konflikte langfristig zu einer Beeinträchtigung des hamburgischen Handelsverkehrs führen würden. Doch auch hier blieben die negativen Folgen für die hamburgische Wirtschaft, aufgrund der unerwartet kurzen Dauer dieser Auseinandersetzungen, weit hinter den zuvor geschürten Angstszensarien zurück. Vielmehr konnte die dortige Wirtschaft auf lange Sicht von diesen Geschehnissen profitieren, da erst auf Grundlage der im Jahre 1871 erfolgten Reichsgründung die Errichtung eines einheitlichen deutschen Binnenmarktes umgesetzt wurde.

Wie in dieser Arbeit beschrieben wurde, wirkten sich eine Vielzahl von weiteren Faktoren positiv auf die ökonomische Entwicklung der Elbmetropole aus. Zu nennen ist hierbei zunächst die geografische Lage der Hansestadt an der Elbe mit Zugang zu den Märkten sowohl in Zentral- und Osteuropa, in Skandinavien als auch zu jenen in Übersee. Dazu kam die Fähigkeit der Hamburger Kaufmannschaft, die wirtschaftlichen Chancen von neuen innovativen Geschäftsfeldern zu erkennen und dementsprechend schnell zu handeln. So investierte beispielsweise die HAPAG in Anlehnung an den Erfolg der Norddeutschen Lloyd in Bremen schon früh in den Ausbau ihres Passagiergeschäftes. Ein wesentlicher Garant für die Expansion des Hamburger Hafenplatzes war zudem die Modernisierung der Kaianlagen sowie dessen Anschluss an das deutsche Eisenbahnnetz, wodurch die Geschwindigkeit des Warenumschlages wesentlich erhöht werden konnte. Dass sich die hamburgische Regierung aufgrund der Expertise des Wasserbaudirektors Johannes Dallmann für den Bau eines Tidehafens entschieden hatte, verstärkte die Wirkung noch, da in Folge der Vertiefung der Unterelbe nun durchgängig der Schiffsbetrieb aufrechterhalten werden konnte. Neben diesen eigenständig in die Wege geleiteten Maßnahmen hatten auch mehrere

Entscheidungen und Ereignisse im Ausland Einfluss auf die Entwicklung des Hamburger Handels- und Finanzplatzes. So führte u. a. die Aufhebung der Corn Laws sowie der britischen Navigationsakte dazu, dass die hanseatischen Reeder einen direkten Zugriff auf den Handel mit dem Vereinigten Königreich und seinen Kolonien bekamen. In Folge der Goldfunde in den USA und Australien entstanden des Weiteren neue Käufermärkte für europäische Waren in Übersee, was sich wiederum positiv auf das Exportaufkommen der Hansestadt auswirkte. Von entscheidender Bedeutung für ihre wirtschaftliche Entwicklung erwiesen sich jedoch die Freihandelsabkommen, die während der 1860er-Jahre für eine weitreichende Liberalisierung des globalen Warenverkehrs sorgten. Dabei kam dem Hamburger Hafenplatz zugute, dass er als souveräner und neutraler Stadtstaat zumindest bis zur Reichsgründung weitgehend unabhängig von machtpolitischen Einflüssen anderer Länder agieren konnte. In Zeiten teils erheblicher staatlicher Spannungen zwischen den Großmächten brachte diese politische Sonderstellung der Hansestadt einen eindeutigen Standortvorteil mit sich. So erfuhr der warenbezogene Außenhandel der Elbmetropole allein zwischen den Jahren 1848 und 1873 einen wertmäßigen Anstieg von 820.665.435 auf 2.984.596.140 Goldmark. Gemessen am Gewicht kam es dabei im gleichen Zeitraum zu einer Erhöhung des besagten Handelsvolumens, also der Summe aller Im- und Exporte mit Ausnahme von erbrachten Dienst- und Kapitaltransferleistungen, von 47.432.194 auf insgesamt 100.227.550 Zentner. Von diesem Wachstum profitierten nicht nur in hohem Maße die Hamburger Reeder und Kaufleute, sondern auch mit dem Handelsgeschäft verbundene Servicedienstleister wie beispielsweise Banken und Versicherungsgesellschaften.

Zusammenfassend konnten demnach sämtliche großen Wirtschaftsbranchen der Elbmetropole von dem bis zum Jahre 1873 währenden konjunkturellen Boom profitieren. Möglich wurde diese Entwicklung u. a. auch deswegen, weil verschiedene Faktoren diesem Wachstumsprozess wichtige Impulse gaben. So wies die Weltwirtschaft zu dieser Zeit einen bis dahin unerreichten Dynamisierungsgrad auf. Technische Innovationen, die weitreichende Liberalisierung des globalen Warenverkehrs sowie ein stark ansteigendes Investitionsvolumen begünstigten dabei vor allem die ökonomische Entwicklung der jeweiligen transatlantischen Industrienation. Da ein großer Teil des für den Ausbau der technischen Infrastruktur benötigten Kapitals von den internationalen Finanzmärkten bereitgestellt wurde, führte dies zu einer weiteren Verdichtung der in diesem Sektor bestehenden Interdependenzen.

Der damit geschaffene Verflechtungsgrad brachte, trotz der mit ihm verbundenen systemischen Risiken, gewisse Vorteile mit sich. Denn mittels des grenzüberschreitenden Kapitalverkehrs eröffneten sich sowohl für private als auch für institutionelle Anleger neue Anlagemöglichkeiten im In- und Ausland. Infolgedessen konnten nun auch große Projekte wie u. a. der Bau des Suez-Kanals umgesetzt werden, die letztendlich einen ökonomischen Mehrwert für den internationalen Warenverkehr erzeugten. Für den damaligen Hamburger Handels- und Finanzplatz hätten die Zukunftsaussichten kaum besser sein können, da scheinbar alles darauf hindeutete, dass die mit dem Cobden-Chevalier-Vertrag initiierte Liberalisierung des Welthandels sowie des globalen Kapitalverkehrs langfristig fortgeführt werden würde.

Im Zuge des Wandels der globalen Wirtschaft wurde es auch notwendig, das Stadtbild der Elbmetropole nachhaltig zu modifizieren. Mit der Schleifung der Befestigungsmauern und dem endgültigen Wegfall der Torsperre wurde u. a. der Weg für die Urbanisierung der ländlichen Gebiete der Hansestadt geebnet. Dieser Schritt war dabei keineswegs beliebig, da die räumliche Expansion des Hamburger Stadtgebietes durch den massiven gesellschaftlichen Wandel jener Zeit erzwungen wurde. Insbesondere jener ab der Mitte des 19. Jahrhunderts massiv zunehmende Anstieg der Bevölkerungszahl offenbarte in dieser Hinsicht die Schattenseite des ökonomischen Erfolges, denn die Mehrheit der insgesamt 139.158 Menschen, die allein zwischen den Jahren 1848 und 1873 nach Hamburg gezogen waren, verfügten, wenn überhaupt, nur über geringe Vermögenswerte. Dies hatte zur Folge, dass sich die Lebensverhältnisse vor allem in den traditionell ärmeren Gängeviertel aufgrund des unzureichenden Wohnraumes und der nicht vorhandenen Kanalisation weiter verschlechterten.

Obwohl verschiedene Historiker wie u. a. Hans Rosenberg stets davon ausgegangen sind, dass es sich bei der ökonomischen Entwicklung der Jahre 1873 bis 1879 im Allgemeinen um eine Phase der konjunkturellen Depression handelte, so zeigt die neuere Forschung ein anderes Bild. Demnach kann die Gründerzeitkrise vielmehr als Deflationsperiode charakterisiert werden, in der es durchaus zu einem Anstieg der globalen Wirtschaftsleistung kam. Diese Annahme wird insofern von dem in dieser Arbeit verwendeten Zahlenmaterial bestätigt, da auch der Warenumsatz innerhalb des Hamburger Hafens während der Krisenjahre noch Steigerungsraten verzeichnen konnte. Dementsprechend kann der im Jahre 1873 entstandene Kursrutsch an den internationalen Börsenplätzen eher als ein notwendiger Konsolidierungsprozess

interpretiert werden, im Zuge dessen das bis dahin zu hohe Preisniveau an den Finanzmärkten wieder auf ein normales Maß zurückgeführt werden konnte.

Im Hinblick auf die weitere Entwicklung des Hamburger Hafens führte die Verlangsamung des globalen Wirtschaftswachstums zu keiner nachhaltigen Beeinträchtigung des Handelsverkehrs. So verzeichnete der Außenhandel der Hansestadt auch während der vermeintlichen Krisenjahre zwischen 1873 und 1879 einen wertmäßigen Anstieg von 2.984.596.140 auf insgesamt 3.233.903.220 Goldmark. Gemessen am Gewicht kam es dabei im gleichen Zeitraum immerhin zu einer Erhöhung des besagten Handelsvolumens von 100.227.550 auf 146.424.820 Zentner. Auch die während der späten 1870-Jahre von der bismarckschen Regierung vollzogene Abkehr von den Prinzipien des Freihandels verpuffte nahezu folgenlos angesichts der Tatsache, dass sich die Elbmetropole bis zum Vorabend des Ersten Weltkrieges zu einem der größten globalen Logistikzentren entwickeln konnte.

Der Hamburger Handelsplatz konnte insbesondere von den weiterhin hohen Wachstumsraten des globalen Warenverkehrs profitieren. Allein zwischen den Jahren 1870 und 1913 kam es dabei zu einer Vervierfachung des Welthandels von 10,976 auf insgesamt 38,150 Milliarden US-Dollar. Ähnliche Steigerungsraten wies auch der deutsche Außenhandel auf, der in der besagten Zeit von 5,6 auf insgesamt etwa 20,9 Milliarden Goldmark gesteigert werden konnte. Um einerseits die Abhängigkeit von der britischen Handelsmarine zu verringern und andererseits die eigenen Kolonialbestrebungen umsetzen zu können, förderte die bismarcksche Regierung in Berlin bereits seit der Reichsgründung den deutschen Schiffsbau. In Bezug auf die nationale Handelsmarine hatte diese Maßnahme zur Folge, dass allein zwischen den Jahren 1871 und 1913 die verfügbare Schiffstonnage von etwa 988.000 BRT auf 5.321.715 BRT zunahm. Das Deutsche Kaiserreich verfügte damit am Vorabend des Ersten Weltkrieges nach dem Vereinigten Königreich über die zweitgrößte Handelsflotte der damaligen Welt. Der Hansestadt kam zugute, dass sie im Zuge der bereits während der 1860er-Jahre erfolgten Modernisierung ihres Hafengeländes schon früh auf den technologischen Durchbruch der Dampfschiffahrt gesetzt hatte. Mit dieser neuen Antriebstechnik wurde es möglich, die durchschnittliche Transportkapazität pro Schiff erheblich zu steigern, was sich dementsprechend mindernd auf die Höhe der Frachtraten auswirkte. Dadurch eröffneten sich für den Hamburger Handelsplatz wiederum neue Absatzmärkte, weil die bis dahin meist unrentable Seebeförderung von margenschwachen Produkten nun aufgrund der sinkenden Transportkosten lukrativ

wurde. Auf diese Weise fanden Massengüter wie Steinkohle, Eisenerze oder auch Getreide überall auf der Welt Abnehmer. Da ein Großteil dieser Waren meist vor ihrer Verschiffung für einige Zeit zwischengelagert wurde, entstanden in Hamburg folglich immer mehr Unternehmen, die sich auf die Veredelung dieser Handelsgüter spezialisierten. Neben dem traditionellen Brau- und Zuckersiedereigewerbe waren das vor allem Betriebe der Textil-, Rohstoff- und Metallverarbeitung wie beispielsweise die New-York Hamburger Gummi-Waaren Compagnie, die Schiffswerft Blohm & Voss oder die heute unter dem Namen Aurubis bekannte Aktiengesellschaft der Norddeutschen Affinerie. Der Hamburger Wirtschaftsstandort konnte sich daher insbesondere ab den 1870er-Jahren in zunehmendem Maße von einem reinen Warenumschlagsplatz für den Seehandelsverkehr zu einem wichtigen Industriezentrum im Deutschen Kaiserreich entwickeln.

Der deutsche Historiker Jürgen Osterhammel bemerkt daher zu Recht, dass das 19. Jahrhundert ein goldenes Zeitalter für die großen Hafenstädte jener Epoche war, sofern sie in der Lage waren, sowohl die politischen und gesellschaftlichen als auch die ökonomischen Herausforderungen jener Zeit zu meistern. Der Hamburger Seehafen konnte sich all diesen Herausforderungen erfolgreich stellen. Wie in dieser Arbeit dargestellt wurde, gelang es den am Entwicklungsprozess der Stadt Hamburg beteiligten politischen wie wirtschaftlichen Institutionen stets mit erheblichem diplomatischen Geschick, den während der Gründerzeit vorherrschenden realpolitischen Zeitgeist für die Umsetzung ihrer eigenen Ziele zu nutzen. Dabei wurde spätestens im Jahre 1871 deutlich, dass selbst die so lange vom Senat verteidigte Souveränität der Hansestadt zur Disposition gestellt werden würde, wenn damit die wirtschaftliche Prosperität des hamburgischen Handels- und Finanzplatzes langfristig gesichert werden konnte. Es war wohl letzten Endes gerade dieser offenkundige Pragmatismus, der die Entwicklung Hamburgs zu einer der einflussreichsten und wohlhabendsten Hafenmetropolen der damaligen Welt erst möglich machte.

Summary of the results of this thesis

In this research work, which should supply a contribution to the regional history of Hamburg, an attempt was made to present an overview of the economic transformation within Hamburg between 1848 and 1873 and elaborate upon the essential political and economic challenges of this time for the city. In order to achieve this aim and answer the leading question about the implications of the radical developments as well as the rapid progress of the "Gründerzeit" – the years of industrial expansion in Germany – on the trading and financial centre in Hamburg, a methodical processing of statistical data of the trading and financial transactions in Hamburg was carried out. It thereby became clear that two factors in particular essentially influenced the development of the city on the River Elbe during the aforementioned "Gründerzeit". Firstly, the close economic affiliation with the United Kingdom made a decisive contribution to the rapid rise of Hamburg becoming one of the leading world ports at the time. Neither the Senate nor the Merchants ever allowed any doubts to arise, much to the displeasure of the other member states of the German Federation, toward which nation the trading and economic policies in Hamburg would orientate itself.

Secondly, the conflict between Prussia and Austria for the supremacy within the German federation, which continued until 1866, also had an influence on the destiny of the city on the River Elbe. Although the Senate increasingly faced the looming crossroads of the "Deutsche Frage" and was increasingly put under pressure by the Bismarck government to comprehensively recognise the Prussian Hegemonic claim in Germany, Hamburg's diplomacy succeeded several times in using the tense situation between Berlin and Vienna for implementing its own political and economic objectives. The fate of the formerly free city of Frankfurt am Main, by comparison, clearly shows the special position conceded to the city state of Hamburg. Having taken the side of the German federation in the conflict, the city on the River Main was compulsorily annexed by Prussia in 1866/67. However, over the course of negotiations with the Hanse City, Bismarck found himself compelled to allow the city's retention of its free port in exchange for a simple proclamation of loyalty. Lacking sufficient military resources to withstand a coordinated attack by the Prussian army, such a success in these negotiations was practically a miracle on the part of the Hamburg government – at least at first glance. When examined in more detail, however, it becomes clear that Bismarck was aware that a united Germany could only establish a connection to the two leading

world powers, France and the United Kingdom, if it had its own port of equal size. Additionally, the German economy was increasingly dependent on developing new sales markets overseas, due to the increased production numbers caused by the Industrial Revolution. Apart from Hamburg and Bremen, no other German harbour location had sufficient capacities to cope with the consistently expanding sea-borne goods handling business. Therefore, all member states of the German federation had an interest in optimising their economic political relationship with these two cities. Clearly, the Hamburg government understood during the entire “Gründerzeit” the strategic benefit of its location to safeguard its own goals by the fact that it never failed to point out its own economic relevance to the German economy in multilateral negotiations. This factor played a major role in the fact the city on the River Elbe was able to successfully survive the political and economic risks demonstrated in this research during this era. Although the Senate did ultimately see itself compelled in this context to cede a large part of its political autonomy to the Emperor over the course of the foundation of the German Empire, this step still proved to be beneficial in furthering the development of the Hanse City into one of the largest port cities in the world to date.

Although the “Gründerzeit” is mostly associated with Germany’s entry into the industrial era, it should not be forgotten that it was also an era rife with military conflicts. Between 1848 and 1873 in Hamburg, five wars had a direct influence on the urban development of the Hanse City. Additionally, the implications of military conflicts in other regions, such as those in the Crimea, in North Italy, and the USA, also exerted influences of a more indirect nature. It is, however, conspicuous that the trading and financial centre of Hamburg, with the exception of the near civil war like conditions during the German revolution, either remained unaffected by almost all other military disputes or in the long-term were able to profit from them. In this respect, during the Crimean War the Hanse City acted as an important transshipment centre for the urgently needed supplies and the weapon deliveries to the allied troops. During the US Civil War, the trading houses in Hamburg were able to reap profits due to the cotton price increases when they purposefully withheld stocks in their warehouses in order to later resell them to the highest bidder. Moreover, the shipping company business in the city on the River Elbe enjoyed the benefits of US ship owners being forced to substantially reduce their engagement in the transatlantic business as a result of the chaos of war there. Among others in Hamburg, Hamburg-Amerikanische Packetfahrt Actien-Gesellschaft (HAPAG) knew how to take advantage of this opportunity by the fact that

it was able to further expand its market share through a target-oriented investment program. On the other hand, the three German unification wars ran the risk, at least in the beginning of becoming conflicts that would lead to a long-term impairment of Hamburg trading. However, the actual negative economic consequences in Hamburg remained well below previously raised worst-case scenarios here, due to the unexpected short duration of these disputes. Instead, the economy was able to secure long-term profits through the creation of a standard German domestic market, implementation of which was based on the 1871 foundation of the Empire.

As described in this research, there were a multitude of other factors that had a positive effect on the economic development of the city on the River Elbe. Chief among those included here, is the geographical location of the Hanse City on the River Elbe with access to the markets of Central and Eastern Europe, Scandinavia and other overseas countries. Additionally beneficial was the ability of the merchants in Hamburg to recognise the business opportunities of new innovative business fields and act accordingly. For example, in line with the success of the North German Lloyd in Bremen, HAPAG invested in the expansion of its passenger business at quite an early stage. Moreover, an essential guarantee for the expansion of the port location in Hamburg was the modernisation of the quay facilities and their connection to the German railway network, by which it was possible to substantially increase the speed of the goods' transshipment. That the Hamburg government, owing to the expertise of the hydraulic construction director Johannes Dalmann, had decided in favour of the construction of a tide port further reinforced the effect, as it was now possible to consistently maintain the shipping operation as a result of the deepening of the Lower Elbe. Besides these independently initiated measures, several decisions and events overseas also had an influence on the development of the trading and financial centre of Hamburg. Among others, the revocation of the Corn Laws as well as the British Navigations Acts accordingly led to the fact that the Hanseatic shipping companies now received direct access to the trade markets with the United Kingdom and its colonies. As a consequence of the discovery of gold in the USA and Australia, further new buyer markets for European goods were created overseas, which also had positive implications on the export volumes of the Hanse City. The free trade agreements proved decisively significant for the city's economic development, which during the 1860's ensured a far-reaching liberalisation of the global movement of goods. The port location of Hamburg benefited from the fact that as a sovereign and neutral city state it could act, to a large extent, independently of the pow-

erful political influences of other states, at least until the foundation of the Empire. During times of moderately substantial state tensions between the major powers, this special political position of the Hanse City was associated with a clear location advantage. As such, goods related foreign trade in the city and River Elbe experienced an increase in terms of value from 820,665,435 to 2,984,596,140 Goldmark between the years 1848 and 1873 alone. Based on the recorded weights of goods, there was an increase of the trading volume in the same period of time, thus the total amount of all imports and exports, with the exception of provided services and capital transfer services, increased from 47,432,194 to a total of 100, 227,550 hundredweights. Not only the shipping companies and merchants in Hamburg profited to a high extent from the growth, but also service providers associated with the trading business such as banks and insurance companies.

To summarize, all large business industries of the city on the River Elbe were able to profit from the economic boom that continued until 1873. This development was also possible because various factors provided important stimulants to this growth process. At this time, the global economy reached a degree of momentum that had not before been achieved. Technical innovations, the far-reaching liberalization of the global movement of goods, as well as a sharply rising investment volume supported, above all, the economic development of the respective transatlantic industrial nations. As a large part of the required capital for the technical infrastructure expansion was provided by the international financial markets, this led to further consolidation of the interdependencies already existing in this sector. The thus created degree of interdependency led to certain advantages, despite the system-based risks associated herewith. By means of the cross-border capital transactions, new investment opportunities were opened up at home and abroad for private as well as institutional investors. Consequently, it was now also possible to implement major projects, such as the construction of the Suez Canal, which in the end generated an added economic value for the international movement of goods. For the trading and financial centre in Hamburg at this time, future prospects could not have been better as all apparent indications were that the liberalisation of world trade, initiated with the Cobden-Chevalier Contract and the global capital transactions, would be continued in the long-term.

Over the course of the transformation of the global economy, it also became necessary to modify the cityscape of the town on the river Elbe in the long-term. With

the grinding down of the fortification walls and the final removal of the gate barrier among other modifications, the way was paved for the urbanization of the rural regions of the Hanse City. This step was in no way arbitrary as the spatial expansion of the Hamburg urban area was enforced by the extensive social transformation taking place at the time. With the massive rise in the population from the middle of the 19th century in particular, the dark side of the economic success became evident as the majority of the total of 139,158 people who had moved to Hamburg between the years 1848 and 1873 alone had very little assets, if any at all. This resulted in the fact that the living circumstances, especially so in the traditionally poor alleyway neighborhoods [Gängeviertel], continued to deteriorate due to the insufficient living space and the non-existent canalisation.

Although various historians, including Hans Rosenberg among others, have always assumed that the economic development of the years 1873 to 1879 generally portrayed a phase of economic depression, new research shows a different picture. Accordingly, the “Gründerzeit” crisis should rather be characterised as a period of deflation, although one in which there was by all means an increase in global economic performance. This increase is accordingly confirmed by the figures used in this research as the goods transshipment within the Hamburg port also recorded rates of increase during the crisis years. Accordingly, the 1873 crash in prices on the international stock exchanges can rather be interpreted as a necessary consolidation process, over the course of which the too high price level on the financial markets could be again stabilised.

With regard to the further development of the Hamburg port, the slowdown in the global economic growth did not lead to a sustainable impairment of commercial trade. In fact, the foreign trade of the Hanse City recorded an increase in value from 2,984,596,140 to a total of 3,233,903,220 Goldmarks during the supposed crisis years of 1873 and 1879. Furthermore, based on the weight of goods, an increase in the said trading volume from 100,227,550 to 146,424,820 hundredweights was recorded in the same period of time. The reversal of free trade principles carried out by the Bismarck government in the late 1870s disappeared without any consequences in view of the fact that Hamburg was able to become one of the largest global logistics centres until the eve of the First World War.

The trading centre in Hamburg was particularly able to profit from the continued high growth rates of the global movement of traffic. Between the years 1870 and 1913 alone, world trade nearly quadrupled from 10,976 to a total of 38,150 billion US Dollars, and similar growth rates were also recorded in German foreign trade, which increased during the same time from 5.6 to a total of 20.9 billion gold marks. In an effort to reduce the dependency on the British merchant navy and still be able to implement their own colonial efforts, the Bismarck government in Berlin had been promoting German ship building since the empire was founded. With regard to the national merchant navy, this measure resulted in the fact that between the years 1871 and 1913 alone the available ship tonnage increased from around 988,000 BRT (Brutto Register Tons) to 5,321,715 BRT. Thus, on the eve of the First World War, the German Empire held, after the United Kingdom, the second biggest merchant fleet of the world at the time. The Hanse City also profited handsomely from the fact that over the course of the modernisation of its port site, carried out during the 1860s, it sagely placed its bets on the technological breakthrough of steam ships at an early stage. With this new shipping drive technology, it was possible to substantially increase the average transport capacity per ship, which then had the effect of reducing freight rates. Hereby, new sales markets could be opened up for the trading centre in Hamburg as the sea transport of products with once weak profit margins could, due to the fall in transport costs, now become lucrative. Consequently, bulk goods such as hard coal, iron ores, or grains could now be sold all over the world. As a large part of these goods were mostly placed in interim storage for some time before shipment, more companies specialising in the finishing of these trade goods were established in Hamburg. In addition to the previously established industrial businesses, such as the traditional brewery and sugar refinery, this trade was, above all, instrumental in the creation of new textile, raw material and metal processing businesses such as the New-York Hamburg Gummi-Waaren Compagnie, the dockyard Blohm & Voss, or the joint stock company of the Norddeutsche Affinerie [north German refinery], known today as Aurubis. Such shipping developments therefore made the business location of Hamburg in particular increasingly able to develop from a pure goods transshipment centre of maritime trade traffic in the 1870s to a key industrial centre of the German Empire.

The German historian, Jürgen Osterhammel, therefore rightly noted that the 19th century was a golden era for the large ports of that time insofar as they were in the position to surpass the political, social, and economic hurdles of those times. The

Hamburg port was able to successfully master all of these challenges. As presented in this paper, the political and economic institutions, which participated in the development process of the city of Hamburg, were always overcome with considerable diplomatic skill in using the real political Zeitgeist that prevailed during the “Gründerzeit” in order to implement their own aims. By 1871, at the latest, it became clear that even the sovereignty of the Hanse City, which had been long been defended by the Senate, would be offered in exchange for the long-term security of the economic prosperity of the trading and financial centre in Hamburg. In the end, it was indeed this obvious pragmatism that led to the development of Hamburg becoming one of the most influential and wealthy port cities in the world at the time.

Eidesstattliche Erklärung

Hiermit erkläre ich an Eides Statt,

dass ich das vorgelegte Dissertationsprojekt zum Thema: „Die Entwicklung des Hamburger Handels- und Finanzplatzes während der Gründerzeit von 1848 bis 1873“ selbständig und ohne unzulässige fremde Hilfe verfasst habe, dass alle Hilfsmittel und sonstige Hilfen angegeben und dass alle Stellen, die ich wörtlich oder dem Sinne nach aus anderen Veröffentlichungen entnommen habe, kenntlich gemacht worden sind.

Ich versichere zudem, dass ich die beigelegte Dissertation nur in diesem und keinem anderen Promotionsverfahren eingereicht habe und, dass diesem Promotionsverfahren keine endgültig gescheiterten Promotionsverfahren vorausgegangen sind. Es wurden bisher keine wissenschaftlichen Schriften seitens des Verfassers dieser Dissertation veröffentlicht.

Ort, Datum

Unterschrift

Lebenslauf

Hinweis: Der Lebenslauf ist aus datenschutzrechtlichen Gründen nicht enthalten.