

Vom Deutschen Zollverein bis zur Deutschen Bank: Im 19. Jahrhundert bereitete die industrielle Revolution den Weg für die politische Einheit des Reiches. Erst der wirtschaftliche Erfolg schärfte das Nationalbewusstsein.

# SEHNSUCHT NACH DEM GROSSEN MARKT

Von Alexander Jung

**S**elbst die Deutsche Bank fing einmal klein an: in einem unscheinbaren Mietshaus in der Französischen Straße 21 in Berlin. Im April 1870 eröffnete sie dort ihr erstes Domizil.

Vom internationalen Finanzgeschäft hatte ihr erster Vorstandssprecher nur wenig Ahnung, das gab er freimütig zu. Er tue bloß sehr gelehrt, bekannte Georg Siemens, gerade 30-jährig und Spross der Elektrodynastie, zu Hause aber lese er heimlich „Die Kunst, in 24 Stunden Bankier zu werden“.

So war eben der Geist in jener Zeit, den Gründerjahren, unbekümmert bis überschwänglich, vor allem aber voller Leidenschaft fürs Vaterland. Die Gründung der Deutschen Bank sei „ein weiterer Schritt, dem deutschen Namen in fernerer Gegenden Ehre zu machen“, hieß es schon im ersten Statut des Geldhauses. Sie sei einem „wahrhaft patriotischen Gedanken“ entsprungen, wie ein Bankverwaltungsrat dem preußischen Ministerpräsidenten Otto von Bismarck schrieb, nämlich der Sehnsucht nach einem „einig und stark dastehenden Deutschland“.

Nur Monate später erreichte Bismarck dieses Ziel, als er Wilhelm I. am 18. Januar 1871 zur Mitagszeit im Spiegelsaal von Versailles zum Deutschen Kaiser ausrufen ließ. Endlich war Deutschland

politisch geeint – und die Wirtschaft hatte in den Jahrzehnten zuvor den Weg bereitet.

Dies geschah zwar selten so deutlich wie im Fall der Deutschen Bank, bei der schon der Name Programm war. Gleichwohl hat die ökonomische Entwicklung, der phänomenale Aufstieg der Industrie, die politische Einigung enorm beflügelt. Insbesondere der Deutsche Zollverein von 1834 und der Aufbau eines Eisenbahnnetzes waren wichtige Voraussetzungen dafür, dass ein großer, nationaler Markt entstehen konnte – und dann das neue Deutsche Reich.

Erst kam also die ökonomische Integration, die politische Einigung folgte später. Im Ausland verhielt es sich umgekehrt: In England erwuchs der Nationalgedanke schon aus der Geografie, der Insellage. In den USA einte die Siedler ein „Manifest Destiny“, der Glauben an eine göttliche Bestimmung. Und in Frankreich ließ die revolutionäre Idee von Freiheit, Gleichheit, Brüderlichkeit früh ein kollektives Bewusstsein entstehen.

In Deutschland dagegen war der Nationalstaat nicht nur eine Herzensangelegenheit, sondern vor allem eine Sache des Geschäfts. Erst der ökonomische Erfolg entfaltete Bindungskräfte, er mobilisierte Bürger, die sich bisher bloß als Preußen und Bayern, als Sachsen und Württemberger verstanden hatten, er integrierte sie und grenzte sie zugleich ab von den ausländischen Konkurrenten, die es noch einzuholen galt: Frankreich, mehr noch England.

Heute wie damals begreift sich das Land als Wirtschaftsnation: Deutschland – das sind Mercedes und Siemens, Porsche und Bosch. Das ist der Exportweltmeister, der sogar die USA oder China überflügelt, und das sind hochproduktive Mittelständler, die in ihrer Nische den globalen Markt dominieren. Noch immer geht von „Made in Germany“ eine identitätsstiftende Wirkung aus. Erfindungsreich, ordnungsliebend, qualitätsbewusst: So sehen sich die Deutschen, so werden sie wahrgenommen, eben seit jener Zeit.

Dass ausgerechnet die Wirtschaftskraft einmal das nationale Bewusstsein prägen könnte, war zu Beginn des 19. Jahrhunderts keineswegs absehbar. Damals rollten noch Pferdefuhrwerke über unbefestigte Wege, die Bauern, die gerade erst von der Leibeigenschaft befreit wurden, praktizierten die wenig effiziente Drei-Felder-Wirtschaft. München war eine Stadt von 30 000 Einwohnern und Gelsenkirchen nicht mehr als eine Ansammlung von Bauernhöfen.

## ZÖLLE

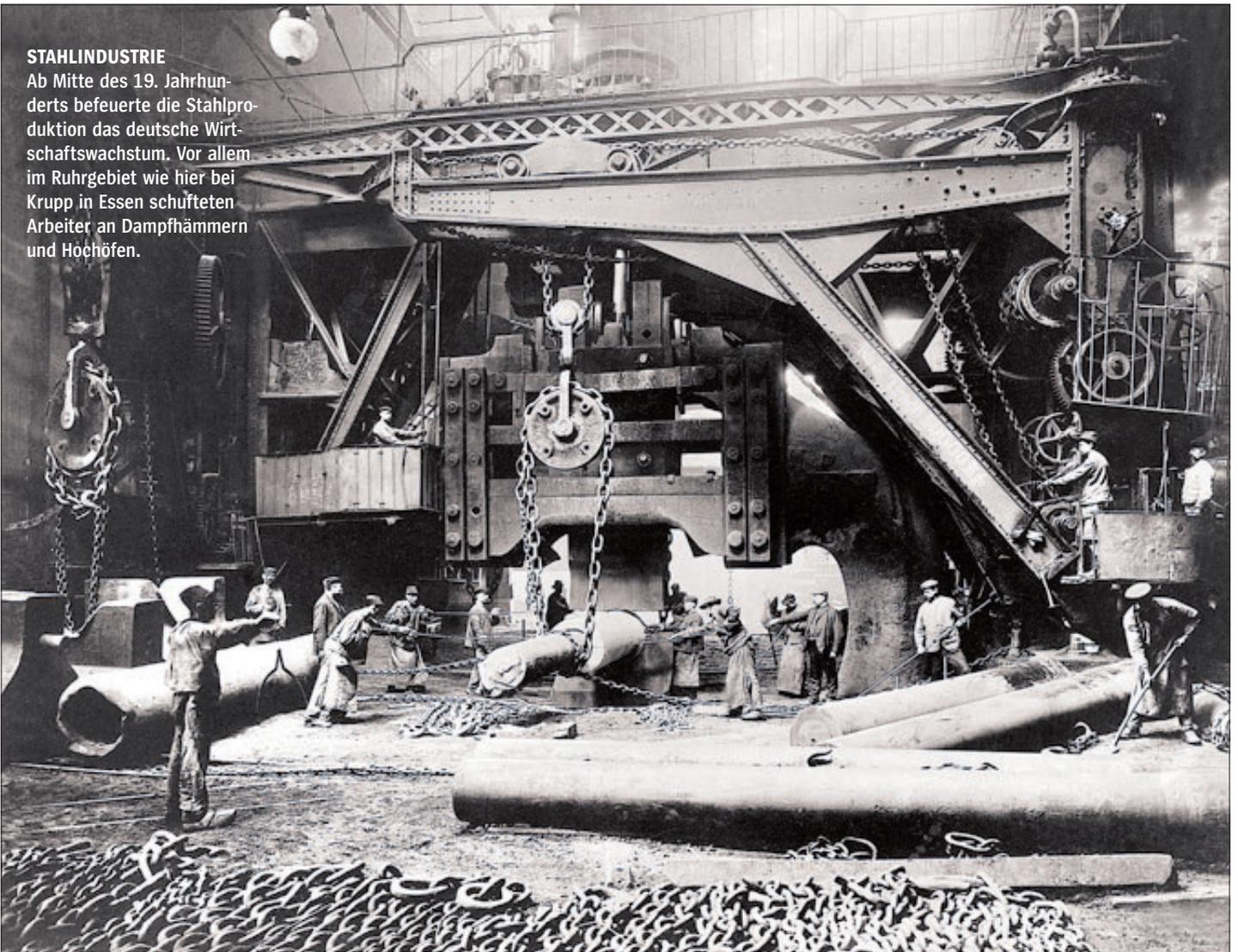
Vor Gründung des Zollvereins 1834, unten dargestellt in einer zeitgenössischen Karikatur, glich das Reich einem Gebührendschungel: Wer mit dem Schiff von Mainz nach Bamberg fuhr, musste mehr als 30-mal Zoll entrichten.

Das Lichten eines Hochwaldes.



## STAHLINDUSTRIE

Ab Mitte des 19. Jahrhunderts befeuerte die Stahlproduktion das deutsche Wirtschaftswachstum. Vor allem im Ruhrgebiet wie hier bei Krupp in Essen schufteten Arbeiter an Dampfhammern und Hochöfen.



Das Gebiet, aus dem Deutschland erwachsen sollte, bestand aus mehr als 300 einzelnen Territorien, ein unübersehbarer Flickenteppich aus Königreichen, Fürstentümern, Grafschaften und Reichsstädten. Wer mit dem Schiff über Rhein und Main von Mainz nach Bamberg fuhr, der musste mehr als 30-mal Zoll entrichten: Ob Dukaten, Gulden, Taler oder Fuder, Eimer, Imi – ständig wechselte die Währung oder die Maßeinheit. Das alles kostete Geld, Zeit und Nerven.

In seinem „Wintermärchen“ beschreibt der Romantiker Heinrich Heine, wie beschwerlich das Reisen dadurch wurde. Preussische Zöllner hätten sein Gepäck durchwühlt und alles beschnüffelt, so Heine: Sie „kramten herum in Hemden, Hosen, Schnupftüchern. Sie suchten nach Spitzen, nach Bijouterien, auch nach verbotenen Büchern“. Auf deutschem Boden, so lautete damals ein Spott, gedeihe nichts so prächtig wie der Schlagbaum.

Auch der Deutsche Bund von 1815, der die Zahl der Staaten auf 38 Monarchien und vier freie Städte reduzierte, änderte nichts an der Zersplitterung, die Kleinstaaterie hemmte die industrielle Entwicklung. Deutschland war zu Beginn des 19. Jahrhunderts noch hauptsächlich ein Agrarland, drei Viertel der Bevölkerung lebten von der Land- und Forstwirtschaft. Ökonomisch lag es gegenüber England fast hoffnungslos zurück. Und in der Wirtschaftspolitik blieb es ganz dem Merkantilismus verhaftet.

Das änderte sich erst, als die liberalen Ideen des schottischen Moralphilosophen Adam Smith in Preußen Verbreitung fanden. In den Berliner Amtsstuben nahmen die Beamten die Lehre von offenen Märkten, von freiem Handel, Wettbewerb und Fortschritt begierig auf – und setzten sie um in eine neue Handelspolitik.

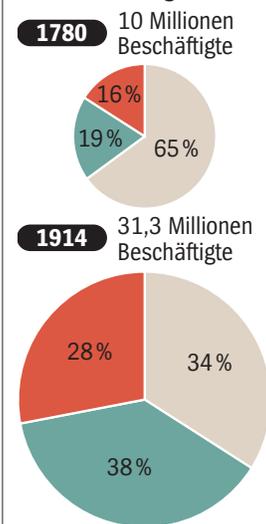
Einen Staat nach dem anderen banden die Preußen in ihr Zollgebiet ein, bis sich die Partner 1834 in einem komplizierten Vertragssystem zum Deutschen Zollverein zusammenschlossen. Für Preußen, Bayern, Württemberger, Sachsen, Kurhessen und Hessen-Darmstädter sowie 15 kleinere Teilnehmer, für fast 24 Millionen Menschen fielen in der Silvesternacht die Zollschranken.

Das Ereignis selbst war längst nicht so spektakulär, wie es der im selben Jahr geborene Historiker Heinrich von Treitschke später geschildert hat. Er beschrieb die „fröhlich lärmenden Volkshaufen“, den „Jubelruf und Peitschenknall“ so lebhaft, als wäre er dabei gewesen. Tatsächlich aber hat das Gros der Bevölkerung die Zollunion zunächst wohl eher mit Skepsis betrachtet. Sie bemerkte vor allem, dass Kolonialwaren wie Kaffee, Tabak, Zucker oder Alkohol erheblich teurer wurden.

Den Zeitgenossen war allerdings klar, dass der Zusammenschluss das Land politisch verändern würde. Der preussische Finanzminister Friedrich von Motz hatte schon 1829 in einer Denkschrift die Erwartung geäußert, dass ein solcher Verbund die „Ei-

## Beschäftigte nach Wirtschaftssektoren in Deutschland

■ Landwirtschaft  
■ Industrie  
■ Dienstleistung





**FRIEDRICH LIST**

Der 1789 geborene Wirtschaftstheoretiker war ein Visionär: Als erster deutscher Gelehrter verknüpfte List ökonomische Interessen mit patriotischen Ideen. Populär wurden die Lehren erst nach seinem Freitod 1846.

nigung zu einem und demselben politischen System mit sich führt“. Die nationale Einheit zu erreichen, war freilich gar nicht seine Absicht gewesen – es ging ihm ums Geld.

Mit einer gemeinsamen Außengrenze, so sein Kalkül, konnten die Mitgliedländer Personal einsparen, das bisher damit beschäftigt war, die Grenzen zu bewachen oder die Reisenden an den Zollstellen abzufertigen. In Hessen-Darmstadt etwa verschlang die Verwaltung mehr als 90 Prozent der Einnahmen. Der größere Wirtschaftsraum versprach zudem eine eigene Dynamik zu entfalten, und den Schmugglern wurde mit der Zollunion der Boden entzogen.

Die Rechnung ging auf. Die Kosten für die Verwaltung der knapp 8000 Kilometer langen, gemeinsamen Zollgrenze sanken beträchtlich, gleichzeitig stiegen die Einnahmen: Von 1834 bis 1845 verdoppelten sich die Nettoerlöse im Zollverein auf fast 25 Millionen Taler. Es zahlte sich aus, der Union anzugehören.

Solchen Argumenten konnten sich die Mittelstaaten und Städte kaum verschließen. Gerade die kleineren Mitglieder profitierten besonders von der Gemeinschaft, weil die Einnahmen nach Einwohnerzahl und nicht nach Größe des Territoriums verteilt wurden; die Zölle machten bald einen wesentlichen Teil ihres Etats aus. Gleich im ersten Jahr des Beitritts konnte das Großherzogtum Baden zum Beispiel die Einkünfte verdoppeln.

Die Steigerung des öffentlichen Einkommens erwies sich als „finanzieller Kitt“, wie es der Geschichtshistoriker Hans-Ulrich Wehler beschreibt. Dafür nahmen die Mittelstaaten in Kauf, dass Preußen nun unbestritten die Führungsrolle zukam – und Österreich, der größte Staat im Deutschen Bund, isoliert war.

War der Weg zur kleindeutschen Lösung damit vorgezeichnet? Österreichs Staatskanzler Metternich sah voller Sorge, was auf die Habsburger zukommen sollte. Er betrachtete den Zollverein als „Staat im Staate“, der die „höchst gefährliche Lehre der deutschen Einheit“ beförderte.

Tatsächlich hängten Preußen und seine Verbündeten das Kaiserreich ökonomisch ab. Innerhalb des Zollvereins verflochten sich die regionalen Wachstumszentren an Rhein und Ruhr, in Sachsen, Oberschlesien und an der Saar immer enger miteinander. Es entstand ein großer, nationaler Absatzmarkt, den die Zeitgenossen bald mit „Deutschland“ gleichsetzten.

Hersteller von Textilwaren aus Sachsen gelangten nun leichter auf den preußischen Markt, umgekehrt fanden preußische Eisenproduzenten neue Abnehmer in Sachsen, und süddeutsche Baumwollspinnereien drangen in den Norden vor. Der offene Wirtschaftsraum vergrößerte die Handelsströme, aber er konfrontierte bislang behütete Unternehmen auch mit neuer Konkurrenz und beschleunigte so den Strukturwandel: 1865 lebten in Österreich noch immer 70 Prozent der Bevölkerung von Landwirtschaft, in Preußen waren es nur 45 Prozent.

Der Zollverein verstärkte eine Entwicklung, die ohnehin im Gang war. Deutschland wäre wohl auch zu einer Wirtschaftsnation aufgestiegen, wenn die Binnenzölle fortbestanden hätten, vermutlich aber nicht so schnell, meint der Jenaer Historiker Hans-Werner Hahn: Der Übergang von der agrarisch-klein-gewerblichen Wirtschaft zum Industriestandort wäre gewiss „mühsamer und hindernisreicher abgelaufen“.

Besonderen Anteil an der Popularisierung der wirtschaftsnationalen Idee hatte Friedrich List, ein Tausendsassa aus Reutlingen, geboren 1789, Staatsbeamter, Wirtschaftstheoretiker, Zeitschriftengründer und Eisenbahnpionier. List gehört zu jenen Menschen, die im Leben scheitern, deren Gedanken aber noch lange fortwirken.

Schon 1819, als er Geschäftsführer des neuen Deutschen Handels- und Gewerbs-Vereins wurde, rief er den Bundestag, die Versammlung der Vertreter des Deutschen Bundes, in einer Petition dazu auf, die Binnenzölle aufzuheben. „Nur aus der Einheit der materiellen Interessen erwächst die geistige und nur aus beiden die Nationalkraft“, lautete seine Philosophie.

Gleichzeitig forderte er, gegenüber dem Ausland sogenannte Erziehungszölle zu erheben. Die jungen Industrien in Deutschland, etwa die Textilfabrikation oder die Eisenproduktion, könnten sich nur entfalten, argumentierte er, wenn man sie vor den englischen Wettbewerbern schützte – zumindest so lange, bis sie ebenbürtig waren.

Freiheit nach innen, Schutz nach außen: Damit setzte sich List von Smiths Freihandelstheorie deutlich ab – und verknüpfte als erster deutscher Gelehrter wirtschaftliche Interessen mit patriotischen Gedanken. Seine Lehre fand allerdings erst Jahre nach seinem Freitod 1846 eine breite Anhängerschaft. Bismarck etwa nahm später oft Bezug auf Lists Hauptwerk „Das nationale System der politischen Ökonomie“.

List vermochte aber auch ganz praktisch Einfluss auszuüben. In den USA hatte er eine Eisenbahngesellschaft mitaufgebaut, zurück in Deutschland propagierte er den schnellen Ausbau des Schienennetzes, damit „mein deutsches Vaterland“, wie er schrieb, „gleicher Wohltaten teilhaftig werde“. Wahre Wunder versprach er sich davon: Die Eisenbahn werde die Völker erlösen „von der Plage des Krieges, der Teuerung und der Hungersnot“. In seiner Zeit-





schrift, dem „Eisenbahn-Journal“, entwarf er 1833 ein Streckennetz von sechs Hauptlinien, die jeweils von Berlin ausgingen. Damit zeichnete List vor, wie die Routen später tatsächlich verlaufen sollten.

Es dauerte noch eine ganze Weile, bis Preußen auf die Schiene setzte; der König hatte schließlich schon viel Geld in den Straßenbau investiert. „Kann mir keine große Seligkeit davon versprechen, ein paar Stunden früher in Berlin oder Potsdam zu sein“, argwöhnte Friedrich Wilhelm III. Auch König Ernst August I. von Hannover war es zuwider, dass bald „jeder Schuster und Schneider so rasch reisen kann wie ich“.

**D**och die ökonomischen Vorteile verdrängten schnell alle Vorbehalte. Die Kosten für den Warentransport sanken dramatisch: von 1850 gut zehn Pfennig pro Tonne und Kilometer auf 1873 weniger als fünf Pfennig. Erst die Verkehrsrevolution ermöglichte es, dass sich alle industriellen Zentren innerhalb des Zollvereins verbinden konnten. Mit Hilfe der Bahn vernetzten sich die Märkte, die Geschäftsbeziehungen verdichteten sich. 1848 war das Streckennetz schon doppelt so groß wie das Frankreichs und viermal größer als das Österreichs.

Zudem verschafften die neuen Handelswege größere Unabhängigkeit von teuren Lieferungen aus dem Ausland. „Man verbinde Elberfeld, Köln und Duisburg mit Bremen oder Emden“, so der Ruhrgebiets-Industrielle Friedrich Harkort, „und Hollands Zölle sind nicht mehr.“

Zollverein und Eisenbahn waren, wie List einmal bemerkte, die „siamesischen Zwillinge“ der Modernisierung Deutschlands. Sie boten quasi die Infrastruktur dafür, dass sich die Volkswirtschaft von Mitte des Jahrhunderts an beinahe explosionsartig entwickeln konnte. Gemessen am Vorreiter England erfolgte Deutschlands Industrialisierung später, aber dafür „schnell und gründlich“, so der Londoner Soziologe Ralf Dahrendorf.

Der Eisenbahnbau selbst war dafür die treibende Kraft, er löste einen Aufschwung in anderen jungen Branchen aus: der Metallindustrie, die die Schienen lieferte, dem Steinkohlebergbau, der die Energie zur Verfügung stellte, und dem Maschinenbau, der die Anlagen und Fahrzeuge konstruierte.

Die ersten Dampflokomotiven mussten die Bahngesellschaften noch aus England importieren, bei der Jungfernfahrt zwischen Nürnberg und Fürth 1835 standen sogar noch Briten im Führerhaus. Schon nach wenigen Jahren aber hatte die deutsche Industrie mächtig aufgeholt. Bald fuhren in Deutschland mehr Loks aus heimischer Produktion als aus ausländischer Fertigung, seit Mitte der sechziger Jahre kamen sie sogar ausschließlich von Unternehmen wie Borsig, Henschel oder Maffei, die ihre tonnen schwere Ware überdies in alle Welt verschifften.

Die Entwicklung des Lokomotivbaus zeigt beispielhaft, wie rasch Deutschland in den fünfziger und sechziger Jahren zu einer ökonomischen Führungsmacht aufstieg. Jahr für Jahr legte die Wirtschaft zu. Allein die Förderung von Steinkohle ver siebenfachte sich von 1850 bis 1870 auf 26,5 Millionen Tonnen, ähnlich rasant entwickelte sich die Produktion von Roheisen. Die Leistungskraft aller Dampfmaschinen verzehnfachte sich sogar auf 2,5 Millionen PS. Einen solch lang anhaltenden Aufschwung hatten die Deutschen noch nicht erlebt, die Hochkonjunktur schien zum Normalzustand zu werden.

Befeuert wurde sie durch den expandierenden Außenhandel. Bereits 1855 hatten die Unternehmen ihre Ausfuhr innerhalb von nur fünf Jahren fast verdoppeln können, bald darauf überstieg ihr Wert erstmals den der Importe: Deutschland war zu einer Exportnation geworden.

Überall im Land wurden neue Unternehmen gegründet, viele von ihnen auf Aktienbasis, 920 Gesellschaften waren es bis 1873. Ihr Vorteil: ein schier unerschöpfliches Reservoir an günstigen Arbeitskräften. Deutschland war damals, verglichen etwa mit England, ein regelrechter Billiglohn-Standort.

#### EISENBAHN

Vom Ausbau des Schienennetzes, das den nationalen Markt förderte, profitierten viele Branchen: Bergbau, Metallindustrie und Maschinenbau. (Das Foto wurde 1875 aufgenommen.)

#### Der Weg zur Währungsunion

Anfang des 19. Jahrhunderts verfügte fast jedes Fürstentum über eine eigene Währung, die Münzen unterschieden sich in Prägung und Metallgehalt, meist waren sie aus Silber. Im Norden dominierte der preußische Taler, im Süden der österreichische Gulden. Spätestens mit dem Sieg Preußens 1866 war vorentschieden, dass der Taler zum beherrschenden Zahlungsmittel wurde. 1873 wurde er ersetzt durch eine einheitliche Währung, die Mark, dezimal unterteilt in 100 Pfennige. Wie das britische Pfund war sie eine Goldwährung.



**ASPIRIN**  
1899 brachte die deutsche Firma Bayer das Schmerzmittel Aspirin auf den Markt. Es wurde ein globaler Siegeszug: 1950 bekam Aspirin als meistverkaufte Arznei der Welt einen Eintrag ins Guinnessbuch der Rekorde.

**TELEGRAFIE**  
Im 19. Jahrhundert wuchs Deutschland auch durch neue Kommunikationsformen zusammen, allorts wurden Telegrafenkabel verlegt. Das Bild von Christian Sell zeigt die Entstehung der Verbindung Köln-Berlin 1878 bei Mülheim.

Gleichzeitig profitierten die Betriebe von ihrem Know-how-Vorsprung. Ein neuer Typus von Unternehmer veränderte die Firmenlandschaft: Industrielle mit technischer Kompetenz, die eigene Labore unterhielten und beseelt waren vom Glauben an die Kraft des Fortschritts.

In den „Neuen Industrien“ – der Chemie, der Elektrotechnik und der Metallverarbeitung – eroberten Unternehmen wie Siemens, Krupp oder BASF rasch die Weltmärkte. Natürlich hatten Werner Siemens, Friedrich Krupp oder Friedrich Engelhorn ihre Firmen nicht gegründet, weil es ihnen ein nationales Bedürfnis war. In erster Linie wollten sie Innovationen entwickeln und in alle Welt verkaufen – und prägten damit unwillkürlich den Ruf vom Hightech-Aufsteigerland, nach außen wie nach innen.

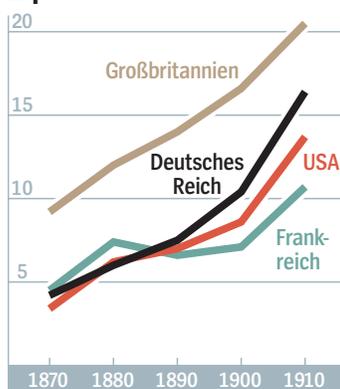
Die Deutschen waren stolz auf die außergewöhnlichen Produkte, die in ihrem Land entstanden: auf nahtlose Röhren, auf nicht rostenden Stahl oder auf das Schmerzmittel Aspirin, das bald in jeder Apotheke zu finden war. Oder darauf, dass die ganze Welt Stoffe mit Farben behandelte, die BASF, Bayer oder Agfa hergestellt hatte.

Ein Wir-Gefühl entwickelte sich, ein Selbst-Bewusstsein, zu dessen Entstehung indirekt auch England beigetragen hatte: Nichts eint so sehr wie ein Rivale, mit dem man sich messen kann – vor allem, wenn der Abstand zu ihm von Jahr zu Jahr schrumpft.

Die Gründerjahre waren deshalb auch Jahre der permanenten Aufholjagd. Aus dem Wunsch, die eigene Wirtschaft zu modernisieren und die Rückständigkeit gegenüber der „Werkstatt der Welt“ zu überwinden, erwuchs eine ganz eigene Antriebskraft. „Die Verdrängung der westeuropäischen Konkurrenz“, so Wehler, „wurde als ein Sieg ‚deutscher‘ Leistungsfähigkeit gefeiert.“

Der Wohlstand wuchs merklich, die Hausse hob die Stimmung, am Aktienmarkt gelangten Glücksritter zu schnellem Reichtum. Die neuen Kaufhäuser wie Karstadt oder Tietz (später Kaufhof) boten

**Exporte** in Milliarden Mark



exotische Waren aus Fernost und Fernwest an. Die Deutschen waren fixiert auf den ökonomischen Erfolg – bis er plötzlich ausblieb: Im Herbst 1873 überhitzte die Konjunktur, der Börsensturz löste eine Pleitewelle aus. Der Nationalismus zeigte seine andere, seine hässliche Seite.

„Deutschland den Deutschen“, lautete nun der Kampfruf, oder: „Schutz der nationalen Arbeit“. Mit hohen Zöllen versuchte das junge Kaiserreich, sich die ausländische Konkurrenz fernzuhalten. Der Freihandel war diskreditiert,

Protektionismus wurde zum wesentlichen Gestaltungselement der Wirtschaftspolitik. Zunehmend bekam der Wettkampf der Wirtschaftsnationen einen aggressiven Charakter, die Auseinandersetzung gipfelte letztlich in der Mobilmachung 1914.

So verläuft die Geschichte des Wirtschaftsnationalismus im langen 19. Jahrhundert ausgesprochen wechselvoll. Der ökonomische Aufbruch jener Zeit verhalf dem Reich zu politischer Einheit, und manchmal beflügelte der Nationalgedanke sogar die Unternehmen, wie im Fall der Deutschen Bank. Eine zielgerichtete Politik darf dahinter freilich nicht vermutet werden, schon gar nicht eine zwangsläufige Entwicklung.

Richtig ist zwar, dass der Zollverein eine wichtige Voraussetzung für die Industrialisierung Deutschlands darstellte – aber er wurde gewiss nicht gegründet, damit später einmal das Bismarckreich entstehen sollte. Und der Bau der Eisenbahnen diente in erster Linie der Verbindung der Regionen – und nicht der Herstellung von politischer Einheit. So gab die Wirtschaft am Ende eher unabsichtlich dem Nationalgedanken Auftrieb, die politische Einheit Deutschlands war quasi ein Nebeneffekt der industriellen Revolution.

Welche Bedeutung ihr gleichwohl in der deutschen Frage zukommt, hat schon der britische Ökonom John Maynard Keynes 1919 scharfsinnig festgestellt. Bismarck habe die deutsche Einheit weniger durch Blut und Eisen geschaffen, meinte der Wissenschaftler, als durch Eisen und Kohle. ♦

