

Francia. Forschungen zur westeuropäischen Geschichte

Herausgegeben vom Deutschen Historischen Institut Paris

(Institut historique allemand)

Band 1 (1973)

DOI: 10.11588/fr.2001.2.46995

Rechtshinweis

Bitte beachten Sie, dass das Digitalisat urheberrechtlich geschützt ist. Erlaubt ist aber das Lesen, das Ausdrucken des Textes, das Herunterladen, das Speichern der Daten auf einem eigenen Datenträger soweit die vorgenannten Handlungen ausschließlich zu privaten und nicht-kommerziellen Zwecken erfolgen. Eine darüber hinausgehende unerlaubte Verwendung, Reproduktion oder Weitergabe einzelner Inhalte oder Bilder können sowohl zivil- als auch strafrechtlich verfolgt werden.

Geographisch erfaßt der Band im wesentlichen Frankreich und besonders Italien, wo der Napoleonskult frühzeitig verbreitet war, ferner auch die USA und England. Daß andere Länder wie Rheinbunddeutschland, die Schweiz oder Polen fast gar nicht vertreten sind, liegt wohl weniger am Fehlen von Napoleondarstellungen, wie die Verfasser meinen, als am Forschungsstand. Ganz zu schweigen von dem Schicksal einzelner Kunstwerke in Politik und Kunsthandel, die wie die Statue Chaudets den Weg aus Paris über Berlin nach Petersburg fanden. Der ebenso sorgfältig wie prächtig gestaltete Band bietet eine erschöpfende Materialbasis im Bereich der Skulptur für jede Beschäftigung mit dem Herrscherbild Napoleons zwischen Selbstverständnis und Herrschaftspropaganda.

Bernd WUNDER, Konstanz

Silvia MARZAGALLI, »Les boulevards de la fraude«: Le négoce maritime et le Blocus continental, 1806–1813: Bordeaux, Hambourg, Livourne, Villeneuve d'Asc (Presses Universitaires du Septentrion) 1999, 396 S. (Histoire et civilisations).

»Quant à l'histoire du Blocus Continental, elle n'a guère retenu l'attention des chercheurs durant les trente dernières années«, schrieb François Crouzet 1987 in der Einführung zur zweiten Auflage seines berühmten Werkes über »die britische Wirtschaft und die Kontinental Sperre«, eine Einschätzung, die im wesentlichen auch heute noch ihre Gültigkeit behalten hat. Obwohl Handelsblockaden, Ausfuhrbeschränkungen, Schutzzölle und andere protektionistische Maßnahmen noch immer zum gängigen Repertoire internationaler Wirtschaftspolitik gehören, führen wirtschaftsgeschichtliche Untersuchungen im Wissenschaftskanon unserer Zeit ein relatives Schattendasein.

Während die Anwendung sozialwissenschaftlicher Theorien und Methoden im ausgehenden 20. Jh. neue erkenntnisleitende Zielsetzungen mit sich brachte, Fragen nach gesellschaftlichen Entwicklungsprozessen, nach der Veränderung sozialer Strukturen, nach dem Alltagsleben der Menschen und ihrer gruppenspezifischen Mentalität, nach dem Geschlecht als historischer Kategorie oder nach dem prägenden Einfluß von Umweltfaktoren die Geschichtswissenschaft revolutionierten und maßgeblich dazu beitrugen, vergangene Lebenswelten transparent zu machen, denen bis dahin kaum Beachtung geschenkt worden war, der »linguistic turn« und die Diskursanalyse in jüngerer Zeit individualisierende gesellschaftspolitische Entwicklungstendenzen weniger hinterfragten als widerspiegeln und Bourdieu und Foucault nicht zufällig in aller Munde geführt werden, spielen wirtschaftshistorische Untersuchungen in diesem Kontext nur eine untergeordnete Rolle. Die von Karl Marx in der ersten Hälfte des 19. Jhs. erhobene Forderung, in der Geschichte nicht die Entwicklung von »Begriffen«, sondern die Handlungen »wirklicher« Menschen zu sehen, die zur Befriedigung ihrer Bedürfnisse arbeiten und durch ihre Arbeit und deren gesellschaftliche Organisation ihre eigenen Lebensbedingungen schaffen, wurde zunehmend durch eine »Philosophie des Geistes« hegelianischer Prägung zurückgedrängt, die dem ökonomischen Unterbau gesellschaftlicher Veränderungsprozesse nur geringe Bedeutung zugesteht.

Obwohl sich die Möglichkeiten der Quelleninterpretation durch die Weiterentwicklung quantitativer und serieller Analysemethoden verbessert haben und vereinzelt auch neuere Beiträge über die Kontinental Sperre erschienen sind, überrascht es demgemäß kaum, daß die meisten grundlegenden Studien zu diesem Thema bereits Anfang des letzten Jahrhunderts verfaßt wurden, in einer Zeit, in der die Auseinandersetzungen zwischen einer liberalen und einer protektionistischen wirtschaftspolitischen Ausrichtung ihren Höhepunkt erreichten, Freihandel und Schutzzollpolitik im Zentrum der politischen Diskussion standen und der ökonomische Nationalismus nicht nur in Deutschland an Bedeutung gewann.

Geht man davon aus, daß ökonomische Beweggründe, Zielsetzungen und Konflikte auch gegenwärtig nicht nur die sozialen und kulturellen, sondern auch die politischen Rahmen-

bedingungen menschlichen und zwischenstaatlichen Zusammenlebens beeinflussen, und unterstellt darüber hinaus, daß der Bedeutungsgehalt historischer Darstellungen auf konstituierend wirksamen normativen Perspektiven aktueller Daseinsorientierung beruht, auf die die Erfahrungen früherer Zeiten bezogen werden müssen, um als Geschichte erinnerungswert zu sein, erscheint es angebracht, auch wirtschaftsgeschichtlichen Untersuchungen wieder größeren Stellenwert in der historischen Forschung einzuräumen. Zeigen doch die gegenwärtigen Diskussionen um den europäischen Einigungsprozeß beispielhaft, wie nachhaltig die politische Realität und ihre Wahrnehmung durch die Bevölkerung von ökonomischen und machtsstaatlichen Interessen determiniert werden.

In diesem Sinne ist es zu begrüßen, daß Silvia Marzagalli in ihrer vielseitigen und sorgfältig recherchierten Studie über den internationalen Seehandel im Zeitalter der Kontinental Sperre den Versuch unternahm, Wirtschaft und Wirtschaftspolitik in Europa unter den Bedingungen der britisch-französischen Blockade und Gegenblockade zu analysieren und somit zumindest ansatzweise ein Gegenstück zur klassischen Darstellung von François Crouzet über die Auswirkungen dieser Politik auf die britische Volkswirtschaft zu schaffen.

Die Autorin beschäftigt sich in ihrer Darstellung zunächst mit der spezifischen Welt der Kaufleute und Handelsgesellschaften im 18. Jh., hinterfragt grundlegende Mentalitäten und Strukturen, analysiert die traditionellen Handels- und Schifffahrtsverbindungen des Revolutionszeitalters, untersucht die kriegsbedingten Veränderungen und dabei insbesondere die Bedeutung »neutraler« Handelszentren. Sie befaßt sich mit den verschiedenen Möglichkeiten, staatlichen Wirtschaftshemmnissen zu begegnen, durchleuchtet die unterschiedlichen Facetten des Schleichhandels unter der napoleonischen Vorherrschaft in Europa, fragt nach der Bestechlichkeit amtlicher Würdenträger und nach der Effizienz staatlicher Repressionsmaßnahmen und schildert schließlich die Unsicherheiten eines Regimes, das nicht zuletzt wegen der sozialen Folgekosten des britisch-französischen Wirtschaftskrieges bei immer größeren Teilen der Bevölkerung auf Ablehnung stieß.

Ohne aus dem Großhandelskaufmann des ausgehenden 18. Jhs. eine Art Prometheus zu machen, der die historische Entwicklung beherrscht und immer wieder zu seinem Vorteil zu wenden weiß, stellt sie ihn in den Mittelpunkt ihrer Analyse. Im Gefolge von Fernand Braudel sieht sie in ihm die Verkörperung grundlegender kapitalistischer Eigenschaften, unterstreicht seine Anpassungsfähigkeit und Flexibilität in der Reaktion auf kurzfristige politische und ökonomische Veränderungsprozesse und betont längerfristig die Stabilität einer Gesellschaftsschicht, die Politik und Wirtschaft der meisten europäischen Hafen- und Handelsstädte auch im Zeitalter der Industrialisierung noch nachhaltig prägen sollte.

Methodisch geschickt, beschränkt sie sich in ihrer Analyse auf drei repräsentative Handels- und Schifffahrtszentren des ausgehenden 18. und beginnenden 19. Jhs.: Bordeaux, Hamburg und Livorno. Der an der französischen Atlantikküste gelegene Hafen von Bordeaux hatte im 18. Jh. vor allem durch den Kolonialwarenhandel einen außergewöhnlichen Aufschwung erlebt, umfaßte 1775 ein Viertel des gesamten französischen Außenhandels und am Ende des Ancien Régime über 40% des nationalen Kolonialwarenhandels. Nicht zuletzt durch eine Verdoppelung der Schiffstonnage und eine wertmäßige Steigerung des Warenumsatzes um das Zwanzigfache hatte sich die Stadt im Laufe des Jahrhunderts zum führenden französischen Außenhandelsplatz entwickelt.

Hamburg war zu dieser Zeit der bedeutendste Abnehmer französischer Waren überhaupt. Die Stadt importierte 1788 Waren im Wert von über 50 Millionen Livres tournois aus Frankreich, davon rund 35 Millionen allein aus Bordeaux. Unter den nach Frankreich exportierenden Staaten war sie der zweitwichtigste Lieferant von Getreide, Gemüse und Holz; unter den aus Frankreich importierenden Staaten der größte Empfänger von Kaffee und Indigo (jeweils 42% der franz. Exporte), der zweitgrößte Importeur von Zucker und Tabak (mit 28%, bzw. 19%) und nach den französischen Kolonien und Preußen auch der bedeutendste Abnehmer von Wein und Branntwein. Durch die Monopolstellung an der Niederelbe

hatte sich Hamburg zum Schnittpunkt der ökonomischen Gegensätze zwischen West- und Osteuropa entwickelt. Von hier aus wurden das übrige Deutschland, Polen, Rußland und Österreich mit Kolonial- und Manufakturwaren versorgt; von hier aus wurden die Erzeugnisse Osteuropas, vor allem Getreide, Holz und Leinwand, nach Westeuropa und Übersee verschifft. Die Elbstadt beherrschte Ende des 18. Jhs. einen Großteil des kontinentalen Kommissionshandels, und auch der Kolonialhandel mit Amerika nahm immer weiter zu. So stieg der Wert des amerikanischen Warenexportes in die drei Hansestädte Hamburg, Bremen und Lübeck von 426 269 Dollar im Jahre 1790/91 auf über 17 Millionen Dollar knapp zehn Jahre später. Die Elbe war zur Einlaßpforte geworden, die es vor allem den englischen und amerikanischen Waren erlaubte, sich auf dem Kontinent zu verteilen. Im Transithandel hatte der hamburgische Markt internationale Ausmaße erreicht. Darüber hinaus war Hamburg zum »clearing house« des europäischen Geschäftsverkehrs geworden, hatte Amsterdam 1795 als bedeutendsten Handels- und Finanzplatz des Festlandes abgelöst.

Ähnlich wie die Elbmetropole, hatte auch Livorno im Gefolge der Revolutionskriege an wirtschaftlicher Bedeutung gewonnen. Durch die »Costituzione livornina« des ausgehenden 16. Jhs. hatte die Hafenstadt an der ligurischen Küste fremden Zuwanderern die Freiheit des Aufenthaltes, des Handels und der Religion gewährt und somit die eigene Prosperität schon frühzeitig gefördert. Ende des 18. Jhs. wurde Livorno trotz zweier militärischer Okkupationen zum wichtigsten Hafen im Mittelmeer, bis zur Annexion im Jahre 1808 darüber hinaus zu einem der bedeutendsten Warenumschnlagplätze des südlichen Europas. Gerade weil die Stadt, ähnlich wie Hamburg, zunächst unter französischem Einfluß geriet und anschließend annektiert wurde, jedoch völlig andere politische und wirtschaftliche Strukturen aufwies, erscheint sie als Vergleichsmaßstab gut gewählt.

Tatsächlich liegt der eigentliche Gewinn der Analyse von S. Marzagalli in ihrem komparativen Forschungsansatz. Die Autorin vermeidet die Gefahr, lokale Einzelstudien nebeneinander zu stellen, versucht aber, Entwicklungsprozesse, Systemschwächen und Verhaltensweisen im Spannungsfeld von Repression und Konterbande an drei konkreten Beispielen zu analysieren und dabei insbesondere nach der Reaktion der städtischen Kaufmannschaft auf Zwänge zu fragen, die ihr gewöhnliches Handelsgebaren einschränkten. Zu Recht unterstreicht sie dabei, daß diese weniger neu waren, als vielfach behauptet, daß Handelshemmnisse, Blockaden und protektionistische Schutzzölle schon vor Ausbruch der Revolutionskriege bestanden und auch nach 1814 weiter bestehen sollten. Positiv zu vermerken ist insbesondere, daß es ihr gelingt, sozial zu differenzieren. Sie ist sich durchaus bewußt, daß die Konsequenzen der britisch-französischen Blockadepolitik je nach Gesellschaftsschicht und Tätigkeitsfeld variierten. Die Kapazität einzelner Kaufleute, sich neue Handelswege zu eröffnen und durch den Schleichhandel zu beträchtlichen Profiten zu gelangen, bedeutete nicht, daß nicht große Teile der Bevölkerung erheblich unter den Folgeerscheinungen der Blockade zu leiden hatten.

So positiv die Arbeit von S. Marzagalli insgesamt gesehen zu bewerten ist, so bedauerlich ist doch, daß zwischen dem Abschluß der wissenschaftlichen Forschungsarbeiten und ihrer Veröffentlichung zu viel Zeit verging. Was 1993 einen wesentlichen Erkenntnisfortschritt bedeutet hätte, war 1999 nur noch eingeschränkt als neu und weiterführend zu bezeichnen. Eine systematische Aufarbeitung zwischenzeitlich erschienener Publikationen hätte darüber hinaus Fehlinterpretationen verhindern können. So erscheint es beispielsweise problematisch, aus dem geringen Rückgang der Bankfolianten in Hamburg zwischen 1802 und 1812 auf die Stabilität des Handels- und Geschäftsvolumens schließen zu wollen. Tatsächlich gingen die Einlagen der 1619 gegründeten Girobank alleine 1807/08 von 42 Millionen Mark banco auf 16,5 Millionen Mark zurück, ihr Silberbestand sank im gleichen Zeitraum um über 70%. Ähnlich fragwürdig erscheint auch der Versuch, aus der Zahl der ortsansässigen Kaufleute oder der Patentsteuerpflichtigen direkte Rückschlüsse auf deren Geschäftstätigkeit zu ziehen. Ob und in welchem Umfang die Kaufleute geschäftlich tätig waren, geht

weder aus den städtischen Adreßbüchern noch aus den französischen Patentsteuerrollen hervor. Die Hansestadt gehörte auch unter dem Druck der Kontinentalsperre zu den finanzkräftigsten Plätzen Europas. Nach Schätzungen des Maklers Grasmeyer verfügten 1808 alleine 222 Personen über ein Vermögen von 114,5 Millionen Mark. Nur wurde dieses Kapital immer seltener vor Ort investiert. Es wurde in Reserve gehalten, in Territorialbesitz angelegt oder in Dänemark, Skandinavien, England, Osteuropa und in Übersee eingesetzt. Die relativ geringe Konkursmasse der Jahre 1807/08 schließlich war keineswegs ein Indiz für eine Beruhigung der wirtschaftlichen Lage, sondern ein deutlicher Beleg für die zurückgehende Geschäftstätigkeit. Wo kaum noch Abschlüsse getätigt wurden, gab es auch nur wenige Konkurse. Ohne diese Liste fortsetzen zu wollen, eine stärkere Differenzierung zwischen dem persönlichen Schicksal einzelner Kaufmannsfamilien und dem städtischen Außenhandel hätte dieser Untersuchung sicherlich gut getan.

Dieses gilt auch und gerade in chronologischer Hinsicht. Selbst wenn die Autorin zu Recht betont, daß die meisten Kaufmannsfamilien schon unmittelbar nach dem Zusammenbruch des Grand Empire ihre internationalen Handelsverbindungen wieder aufnahmen – nicht zufällig wiesen Hamburger Anleihen schon 1818 den höchsten Kurs in ganz Deutschland auf – und längst nicht alle Kaufleute im Gefolge des Berliner Dekrets finanzielle Einbußen hinnehmen mußten, lassen sich immer wiederkehrende Pauschalurteile über das durchgängige Scheitern der Kontinentalsperre spätestens seit den Arbeiten von F. Crouzet nicht mehr halten. So richtig es ist, die Auswirkungen der Kontinentalsperre auf die Großhandelskaufleute der untersuchten Hafenstädte zu relativieren und so lukrativ der Schleichhandel auch sein konnte – allein der Hamburger Kaufmann John Parish verdiente in den Jahren 1797 bis 1815 rund 4 Millionen Mark banco im Kolonialwarenhandel –, es blieben zeitweise katastrophale Folgeerscheinungen für den Handel und die Schifffahrt zu konstatieren, die sich zudem auf das gesamte Wirtschafts- und Sozialsystem auswirkten. »Négoce« und »Négociant« waren in den Jahren 1806 bis 1813 nicht identisch. Die Effizienz des napoleonischen Blockadesystems war nicht über den gesamten Zeitraum hinweg »zweifelhaft«, und auch die Handelsverbote waren keineswegs immer »illusorisch«, wie S. Marzagalli in ihrer Schlußbetrachtung schreibt.

Gerade das Beispiel der drei großen Hafenstädte Bordeaux, Hamburg und Livorno unterstreicht, daß die französische Blockadepolitik zeitweise mehr war, als »une passoire dont les trous s'obstruent parfois, sans jamais endiguer les flux commerciaux«. Von den sechs Jahren, die diese Politik tatsächlich umgesetzt werden konnte, waren mindestens drei im nördlichen Deutschland und somit auch in Hamburg wirksamer als oft behauptet. In der zweiten Hälfte des Jahres 1807, über weite Strecken des Jahres 1808 sowie 1811 und 1812 war die Stadt vom internationalen Schiffsverkehrs- und Handelsverkehr fast völlig abgeschnitten und konnte die daraus resultierenden Verluste auch nur bedingt über Ausweichhäfen wie Helgoland oder Tönning kompensieren. Betrachtet man die offiziellen Handelsstatistiken, die Schiffsbewegungen in den Häfen, die Zahl der ausgerüsteten Seeschiffe oder der angemusterten Matrosen, liest die offizielle Korrespondenz der Konsulatsvertreter oder den privaten Briefwechsel der Kaufleute, beschäftigt sich schließlich mit der wirtschaftlichen Gesamtlage und den sozialen Folgeerscheinungen der Kontinentalsperre, wird deutlich, daß das napoleonische Regime in einigen Regionen zwischenzeitlich durchaus in der Lage war, seine handelspolitischen Vorstellungen durchzusetzen. »Wenn man alle unter den Nöten des Krieges leidenden deutschen Städte aufzählt, so gibt es unter ihnen wohl keine, die größere Lasten ertragen hat als Lübeck und Hamburg«, berichtete der russische Diplomat Maksimovič Alopeus Anfang 1809. Schon am 26. März 1808 hatte der amerikanische Konsul aus Bordeaux gemeldet: »Von der Ostsee bis zum Ägäischen Inselmeer sieht man nichts als Verzweiflung und Elend. In den Straßen dieser Stadt wächst Gras. Ihr wundervoller Hafen ist verlassen bis auf zwei Fischschoner und drei oder vier leere Schiffe, die immer noch in der Flut schaukeln.« »Mit Bordeaux, Portugal und Amerika gibt es keinen Handel mehr«, notierte der französische Geschäftsträger in Hamburg zwei Monate später.

Obwohl die Kontinentalsperre spätestens nach der verheerenden Niederlage im Rußlandfeldzug zusammenbrach und schon 1813 mehr englische Schiffe in der Ostsee verkehrten als jemals zuvor, zeigen die vorstehenden Aussagen, daß es der historischen Realität nur bedingt gerecht wird, retrospektiv von einem durchgängigen Scheitern der französischen Blockadepolitik zu sprechen. Sowohl in ökonomischer und sozialer als auch in geographischer und chronologischer Hinsicht erscheint eine differenzierte Betrachtung des Seehandels in den Jahren 1806 bis 1813 erforderlich. Hing der Erfolg der Kontinentalsperre maßgeblich von der Präsenz starker militärischer Verbände in den zu überwachenden Gebieten ab, zählten die fehlende Standortgebundenheit des Kapitals, die Bestechlichkeit vieler Funktionsträger, die Anpassungsfähigkeit des kaufmännisch geprägten Großbürgertums und das wachsende Widerstandspotential in Not geratener Gesellschaftsschichten zu den Faktoren, die eine erfolgreiche Umsetzung des »blocus continental« auf Dauer unmöglich machten.

Trotz einiger unzulässiger Verallgemeinerungen im Schlußteil ihrer Arbeit gehört es zu den Verdiensten von S. Marzagalli, die Wirtschaftsgeschichtsschreibung belebt und komparative Forschungsansätze wieder salonfähig gemacht zu haben. Gleichzeitig stellt sie wertvolle Materialien für eine differenzierte Betrachtungsweise der napoleonischen Kontinentalsperrpolitik zur Verfügung. Auch aus diesem Grund kann man die Lektüre ihrer Forschungsergebnisse über die »Boulevards de la fraude« in den Jahren 1806 bis 1813 nur empfehlen.

Burghart SCHMIDT, Hamburg

Norbert FRANZ, Bernd-Stefan GREWE, Michael KNAUFF (Hg.), Landgemeinden im Übergang zum modernen Staat. Vergleichende Mikrostudien im linksrheinischen Raum, Mainz (Philipp von Zabern) 1999, 305 p.

Décidément il subsiste une barrière entre la recherche historique allemande et celle menée par les historiens français. Les 6 et 7 novembre 1998, des journées d'étude étaient organisées par le Prof. Dr. Lutz Raphael à l'Université de Trèves: elles devaient donner lieu, dès l'année suivante, à la publication des présents actes. Or, à la même époque, entre 1998 et 2000, le professeur Bernard Vogler dirigeait à Strasbourg des journées d'étude sur »les élites dans l'espace rhénan, germanique et centre-européen« dont la substance paraîtra dans les Actes que les Presses universitaires de Strasbourg s'appêtent à publier au cours de l'année 2001. A 150 kilomètres de distance à vol d'oiseau, les deux équipes travaillaient donc séparément, sans chercher à se rencontrer ni à se connaître, sur le même espace géographique et des problématiques qui interféraient et accusaient entre elles de nombreux points communs. Le constat est d'autant plus déplorable que le fait tend à être coutumier. A quand une véritable coopération entre la recherche historique allemande et la recherche historique française?

Le présent ouvrage ne saurait être accusé de localisme puisqu'il englobe un vaste espace s'étendant sur la rive gauche du Rhin, entre le cours de ce dernier et celui de la Meuse. Le grand duché du Luxembourg, la Hesse et la Prusse rhénanes, le Palatinat bavarois entraient dans le champ d'étude de cette recherche transfrontalière que devait théoriquement compléter la prise en compte des deux départements de la Meuse.

Regrettons d'abord l'insuffisance de la mise en perspective historique: cantonner cette étude au XIX^e siècle, plus particulièrement à la période 1815–1880, revient à majorer le rôle de la Révolution française et celui de la centralisation napoléonienne et à sacrifier aux césures chronologiques traditionnelles et quelque peu académiques. En effet les contributions sur le Moyen Age tardif et l'époque moderne sont rares: parmi elles, signalons l'étude de Sigrid SCHMITT (p. 47–61), la rétrospective de Klaus FRECKMANN (p. 69–74) et celle de Gunter MAHLERWEIN (p. 155–170). Certes, dans une thématique qui porte sur »l'Etat au village« (»Staat im Dorf«), une telle rétrospective, comme le constate Wolfgang SCHMALE