



ENTWICKLUNG DER BERLINER MASCHINENBAUINDUSTRIE IN DEN 50ER JAHREN DES 19. JAHRHUNDERTS IM LICHTE ZEITGENOSSISCHER BERICHTE

Takahashi, Hideyuki

(Citation)

Kobe University Economic Review, 44:1-19

(Issue Date)

1998

(Resource Type)

departmental bulletin paper

(Version)

Version of Record

(JaLCD0I)

<https://doi.org/10.24546/81000914>

(URL)

<https://hdl.handle.net/20.500.14094/81000914>



ENTWICKLUNG DER BERLINER MASCHINENBAUINDUSTRIE IN DEN 50ER JAHREN DES 19. JAHRHUNDERTS IM LICHT ZEITGENÖSSISCHER BERICHTE*

HIDEYUKI TAKAHASHI

Ziel vorliegender Arbeit ist es, aufgrund zeitgenössischer Berichte der Korporation der Kaufmannschaft Berlins, den Wachstumsprozeß der Berliner Maschinenbauindustrie in den 50er Jahren des 19. Jahrhunderts zu analysieren. In diesem Jahrzehnt erfuhr dieser in dem frühen Industrialisierungsprozeß Berlins eine führende Rolle spielende Industriezweig heftige Auf- und Abschwünge, die aus drei aufeinanderfolgenden Konjunkturphasen bestanden. Diese wechselvollen Konjunkturwellen übten mannigfaltige Einflüsse auf die Berliner Handels- und Industriezweige und auch auf die Finanzwelt aus. In den damaligen Berichten der Korporation wurden die wirtschaftlichen Vorgänge Berlins in den 50er Jahren des 19. Jahrhunderts ausführlich dargestellt, und es spiegeln sich darin auch ganz klar die Hoffnungen und Enttäuschungen der Korporation. In der Form von obligatorischen Jahresberichten an die preußische Regierung lieferten diese Berichte aber zugleich der Korporation eine politische Waffe. Mit dieser Waffe vertraten die Ältesten der Korporation offenkundig ihre eigenen Interessen und schlugen oft der Regierung Verbesserungsmaßnahmen vor. Die Berichte enthalten somit reichlich Information über die Maschinenbauindustrie, und aufgrund dieser analysiert der Verfasser den Wachstumsprozeß dieses Führungssektors der Industrie Berlins in den 50er Jahren des 19. Jahrhunderts.

I. Die Korporation der Kaufmannschaft Berlins und ihre Wirtschaftsberichte

Am 2. März 1820 genehmigte der preußische König Friedrich Wilhelm III das neue Statut der Kaufmannschaft zu Berlin, das die Bildung einer Korporation der Kaufmannschaft mit gleichberechtigten Mitgliedern erlaubte. Diese Gesetzmaßnahme fand im Rahmen der umfassenden Verwaltungsreformen der preußischen Regierung in der Reformzeit statt. Auf dem Gebiet von Handel und Industrie waren schon die Einführung der Gewerbefreiheit vom 2. November 1810 und das Juden-Emanzipationsedikt

* Die vorliegende Arbeit ist eine revidierte Fassung meines im Japanischen vorliegenden Aufsatzes „Dojidai no siryo ni miru 1850nendai Berlin kikaiseizokogyo no doko“, in: *Tezukayama Economic Papers*, vol.7, Febr. 1998.
Frau Prof.Dr. Bodart-Bailey danke ich herzlich für die Korrektur.

von März 1812 vorausgegangen. Das neue Statut hob die alten Privilegien der einzelnen Kaufmannsgilden und Börsen-Korporationen auf und führte eine neue Regulierung ein. Danach mußten alle Kaufleute im Polizeibezirk Berlin, die die kaufmännischen Rechte nach dem Allgemeinen Landrecht besaßen oder genießen wollten, der Korporation beitreten, und der Besitz dieser Rechte konnte nur noch durch die Aufnahme in die Korporation erlangt werden. Auch Fabrikanten, die, wie die meisten in Berlin, wirklich Handelsgeschäfte trieben, mußten nun der Korporation beitreten, oder ihre bisherigen Handelsgeschäfte aufgeben. In diesem Sinne war die Korporation mit den damaligen Industrie- und Handelskammern in anderen deutschen Städten gleichzustellen.¹⁾

Die Zahl der Mitglieder der Korporation wuchs von 1070 Mitgliedern im Jahr 1821, ein Jahr nach dem Gründungsjahr, auf 1270 im Jahr 1850. Danach änderten sich die Mitgliederzahlen wie folgt:²⁾

Jahresende Mitgliederzahlen

1850	1270
1855	1562
1860	2147
1865	1910
1870	1677

Als Selbstverwaltungsorganisation wählte die Korporation selbständig innerhalb ihrer Mitglieder ihre Spitze aus, die die Führung und Verwaltung übernahm. Das Spitzengremium der Korporation bestand aus den sogenannten Ältesten der Kaufmannschaft, und setzte sich aus 21 gewählten Mitgliedern der Korporation zusammen. Es handelte sich dabei fast immer um einflußreiche Großkaufleute, Bankiers und Industrielle der Stadt.

Schon im Verlauf der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts entwickelte sich die Korporation zu einem der wichtigsten bürgerlichen Organe, durch das sich die wirtschaftlichen Interessen von Berliner Unternehmern in der Staatsverwaltung, in den preußischen Ständevertretungen und Par-

1) *Übersicht über die Entwicklung des Handels und der Industrie von Berlin von 1870 bis 1894 zur Erinnerung an das 75 jährige Bestehen der Korporation der Berliner Kaufmannschaft*, hrsg. von Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin, Berlin 1895, S. 3.; H. Rachel/P. Wallich, *Berliner Großkaufleute und Kapitalisten*, Bd.3. (*Übergangszeit zum Hochkapitalismus 1806-1856*), neu herausgegeben, ergänzt und bibliographisch erweitert von J. Schultze/H. C. Wallich/G. Heinrich, Berlin 1967, S. 289 f.

2) *Übersicht über die Entwicklung....*, S. 58.; H. Kaelble, *Berliner Unternehmer während der frühen Industrialisierung. Herkunft, sozialer Status und politischer Einfluß*, Berlin- NY. 1972, S. 200.

lamenten manifestieren konnten. Der Korporation standen dabei zwei Mittel zur Verfügung, mit denen sie sich in die wirtschaftspolitischen Entscheidungen der Staatsverwaltung einmischen und diese interessenpolitisch beeinflussen konnten: das Petitionsrecht und der Wirtschaftsbericht.³⁾ Bei dem letzteren hatten die Ältesten der Korporation jährlich einen Bericht über die wirtschaftliche Entwicklung Berlins an den preußischen Finanzminister zu erstatten. Diese jährlichen Berichte wurden seit Mitte des 19. Jahrhunderts gedruckt und veröffentlicht. Wenn man die Berichte als zeitgenössische Quellen zur Wirtschaftslage Berlins benutzt, muß aber berücksichtigt werden, daß es sich hier nicht um eine objektiv-wissenschaftliche Analyse fachmännischer Außenstehender handelt, sondern daß die Berichte öfters die Interessen der Kaufmannschaft verfolgen und soweit zum Teil recht einseitig sind.

Seit den 1840er Jahren konnte also die Korporation durch die oben genannten zwei Mittel ihre Interessen vertreten und sich gewissermaßen in die wirtschaftspolitischen Willenbildungs- und Gesetzgebungsprozesse der preußischen Regierung, mindestens in Bezug auf den Berliner Wirtschaftsraum, einmischen, indem sie die jeweilige Regierungspolitik kritisierte und manchmal ihre eigenen Verbesserungsmaßnahmen anbot.

II. Die Berliner Maschinenbauindustrie⁴⁾ in der konjunkturellen Erholungsphase in 1852-53

Die Wirtschaftskrise von 1847 war, wie oft gesagt, die erste kapitalistische Krise, die auf die deutschen Zollvereinsstaaten übergriff. Im Rahmen des Zollvereins begann die Erholung von der Krise und der darauf folgenden Depression in bestimmten Sektoren der Textilindustrie schon im Jahr 1849. In der Maschinenbauindustrie aber zeigte sich der Auf-

3) Kaelble, *a.a.O.*, S. 197 f.

4) Für die Entwicklungsgeschichte des Berliner Maschinenbaus in der Frühindustrialisierung, vor allem in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, steht eine Menge Literatur zur Verfügung. Hier werden lediglich einige Werke als Beispiel angeben. K. Doogs, *Die Berliner Maschinen-Industrie und ihre Produktionsbedingungen seit ihrer Entstehung*, Berlin 1928; L. Baar, *Die Berliner Industrie in der industriellen Revolution*, Berlin 1966; H.-J. Hartweg, *Der Berliner Maschinenbau in der Frühphase der Industrialisierung, 1800-1850*, Dipl.-Arbeit (Maschinenschrift), Berlin 1967; A. Zimm, *Die Entwicklung des Industriestandortes Berlin. Tendenzen der geographischen Lokalisation bei den Berliner Industriezweigen von überörtlicher Bedeutung sowie die territoriale Stadtentwicklung bis 1945*, Berlin 1959. Das letztgenannte Werk von Zimm behandelt die Geschichte der Maschinenbauindustrie im weiteren Kontext der Standortprobleme sämtlicher Berliner Industriezweige.

schwung erst in den Jahren 1851-52, und in 1853 trat dann eine kraftvolle Aufstiegsphase an. Der Erholungsprozeß, der sich auf die weite Kreise der Schwer- und Leichtindustrie, auf Finanzwelt und Verkehr erstreckte, führte von 1853/54 ab zu einer positiven Kumulationswirkung und ab Mitte der 50er Jahre zu einem beispiellosen Investitionsboom. Von gegenwärtigen Wirtschaftshistorikern, um hier nur zwei Beispiele zu nennen, ist dieser Boom wie folgt dargestellt: Diese Hochkonjunktur „war der größte in der Geschichte der industriellen Revolution, aber auch in der Entwicklung des internationalen Kapitalismus überhaupt ungewöhnlich“⁽⁵⁾ „Dieser Aufschwung dauerte relativ lange (bis 1857) und muß als derjenige mit der stärksten Expansionskraft des ganzen Untersuchungszeitraums (1840-1880-Verfasser) gelten; In dieser Hinsicht übertrifft er sogar den Aufschwung der Jahre 1867-1873.“⁽⁶⁾ „Dadurch (durch Erwartung erheblicher Gewinnzuwächse und befriedigende Kapitalverzinsung bei steigenden Preisen der Industrie- und Bergbauprodukte -Verfasser) wurden kumulative Prozesse der Gründungs- und Investitionstätigkeit im schwerindustriellen Bereich induziert mit beachtlichen Ausstrahlungseffekten auf Banken, Börsen, Handel und Verkehr -Sektoren, die von 1854 bis 1857 eine ‚teilweise explosionsartige‘ Geschäftsausweitung erlebten.“⁽⁷⁾ Die obenangeführten Zitate beziehen sich auf die deutsche Wirtschaft im allgemeinen (d.h. die ganzen deutschen Zollvereinsstaaten). In der preußischen Hauptstadt Berlin zeigte sich die Hochkonjunktur um so schärfer, als ihr Urheber der Eisenbahnbau war, dessen Zentrum Berlin war. Abschnitt V. des Berichts der Ältesten der Jahre 1852-53 behandelt die Wirtschaftslage des Maschinenbaus der Stadt. Dort heist es:

- *Seit dieser Zeit (seit Beendigung des Befreiungskampfes im Jahre 1815-Verfasser) haben bedeutende Anstrengungen, sowohl von Seiten der Regierung als auch besonders für dieses Fach befähigter Männer, es bewirkt, daß der Maschinenbau gerade in Berlin eine sehr hohe Stufe der Vollendung erreicht und eine sehr große Ausdehnung gewonnen hat. Unter der Voraussetzung der Fortdauer der oben angedeuteten günstigen Umstände läßt sich das fernere Gedeihen dieses blühenden Geschäftszweiges in unserer Hauptstadt nicht bezweifeln, ...*⁽⁸⁾

5) H. Mottek, *Wirtschaftsgeschichte Deutschlands. Ein Grundriß*, Bd. 2, Berlin 1971, S. 201.

6) R. Spree, *Die Wachstumszyklen der deutschen Wirtschaft von 1840 bis 1880*, Berlin 1977, S. 331.

7) Spree, *a.a.O.*, S. 337.

Anschließend an diese optimistische Prognose werden einige Daten vorgestellt. Die Zahl der Maschinenbaubetriebe in Berlin betrug 26, und bestand aus 8 großen Betrieben mit Eisengießereien und 18 kleinen ohne: die Beschäftigten werden auf mindestens 4 500, mit Familienangehörigen auf 18 000-20 000 geschätzt. Die Beschäftigtenzahl von 4 500 ist aber nach Lothar Baar etwas übertrieben.⁹⁾ Weitere Zahlenangaben folgen. Man nimmt an, daß das Material, das damals jährlich in den Berliner Maschinenbauanstalten verbraucht wurde, — Roheisen, Schmiedeeisen und Bleche —, sich auf etwa 450 000 Zentner belief. Die Anschaffungskosten werden auf mehr als eine Million Taler geschätzt, der größte Teil davon wurde für Bezüge vom Ausland verwandt.¹⁰⁾

In welchen Märkten fanden nun die in Berlin unter obengenannten Produktionsbedingungen hergestellten Maschinen ihren Absatz? Natürlich muß man zuerst an den Bedarf denken, den die verschiedenen innenstädtischen Industrien ausstrahlten. Es war aber die ständige Ausweitung der Außenmärkte, die in den 50er Jahren das hohe Wachstum des Berliner Maschinenbaus ermöglichte. Im Bericht von 1852/53 wurden als außerstädtische Absatzgebiete preußische Ostprovinzen, ganze Zollvereinsstaaten, sowie Österreich, Rußland und Sweden aufgezählt. Die Hauptprodukte des Zweigs, die in den äusseren Märkten Absatz fanden, waren verschiedene Textilmaschinen einschließlich Druckmaschinen aller Art, Dampfmaschinen, und Lokomotiven. Es ist sicher merkwürdig, daß die in Berlin produzierten Maschinen schon früh in den 50er Jahren in den Außenmärkten, und zwar in den ost- und südeuropäischen Staaten aufgenommen wurden, die aufgrund der damaligen Verhältnisse industriell rückständiger als Preußen waren. Nach Österreich und Rußland

8) Bericht über den Handel und die Industrie von Berlin, erstattet von den Aeltesten der Kaufmannschaft von Berlin, 1852/53, S.31. (unten gekürzt: *Bericht 52/53*).

9) Bericht 52/53, S. 32. Der gegenwärtige Berliner Wirtschaftshistoriker L. Baar schätzt die Beschäftigtenzahl des Berliner Maschinenbaus im engeren Sinn in den 50er Jahren, indem er verschiedene Zahlenangaben zeitgenössischer Herkunft vorsichtig vergleicht. Danach beträgt zwischen 1846 und 1855 der Höchstwert 2 821. Wahrscheinlich sind in der Zahl des Berichts auch die Arbeiter anderer metallverarbeitenden Industrie einbegriffen. Baar, *a.a.O.*, S. 89.

10) Was war eine Million Taler wert? Um einen ungefähren Wert zu schätzen, werden zwei Beispiele angeführt: Zur gleichen Zeit kostete eine bei dem Borsigschen Werk hergestellte Lokomotive 11,000 bis 14,000 Taler. In 1850 kaufte Borsig der preußischen Seehandlung ihre Maschinenbauanstalten zu 140,000 Taler ab. Der Buchwert der Anstalten betrug 276,000 Taler. Vgl. M. Krause, A. Borsig, *Berlin 1835-1902. Festschrift zur Feier der 500sten Lokomotive*, Berlin-Tegel 1902, S. 44 f. F.Pachtnr, *August Borsig, Zeit, Leben und Werk eines deutschen Industrie-Gründers*, Zeulenroda 1943, S. 193 ff.

wurden außer obengenannten Maschinen auch Maschinen für die Fabrikation von Rübenzucker, für Brennereien, so wie Mühlenwerke ausgeführt. Daraus kann man entnehmen, daß Preußen mit dem Wachstum der Hauptstadt Berlin zu einem wichtigen Zentrum des Maschinenbaus schrittweise in den Einfuhr-Substitutionsprozeß gegen westeuropäische hochindustrialisierte Staaten eintrat. Damit sah sich aber der Berliner Maschinenbau von nun an mit neuen Herausforderungen, der Preis- und Qualitätskonkurrenz sowohl in den Binnen- als auch in den Außenmärkten konfrontiert. Die Haupttrivalen waren dabei großbritannische und belgische Maschinenbauer, insbesondere die letzteren. Es handelte sich dabei vor allem um die Einfuhrzölle, die auf ausländische Materialien und Halbfabrikate erhoben wurden. Denn Berlin war von ihrem Industriestandort her dadurch benachteiligt, daß sie die Hauptmaterialien und -brennstoffe des Industrialisierungszeitalters, Eisen und Steinkohle, fast ausschließlich aus dem Ausland einführen mußte. Auf dem Berliner Markt der 40er und 50er Jahren waren preußische Steinkohle und Eisen von Schlesien und Westfalen wegen der schlechten Verkehrsbedingungen sowohl auf dem Land- wie auf dem Wasserweg und der hohen Transportkosten den ausländischen nicht gewachsen. Der größte Teil der Steinkohle und des Eisens, die in den 50er Jahren in Berlin verbraucht wurden, kam daher aus Großbritannien, Belgien und Schweden.¹¹⁾ Die Einfuhrzölle auf diese unerläßlichen Roh- und Brennstoffe wirkten sich ohne Zweifel auf die Konkurrenzfähigkeit des Berliner Maschinenbaus in den Binnen- und Außenmärkten sehr ungünstig aus, da die Kosten der Produkte durch solche Zölle sehr erhöht wurden. Aus der kritischen Erkenntnis, daß „besonders davon (von der richtigen Abwägung der Eingangszölle-Verfasser) auch die Fähigkeit der Konkurrenz mit dem Auslande abhängig ist“,¹²⁾ brachten die Ältesten bei der Regierung folgende Anträge ein:

- 1) *Herabsetzung der lästigen Elbzölle, welche fast die Höhe des Sundzolles erreichen, auf die niedrigsten Sätze, im Fall dieselben nicht gänzlich beseitigt werden können;*
- 2) *gänzliche Aufhebung des Eingangszolles auf Roheisen wie vor dem Jahre 1844, oder Ermäßigung desselben auf 2 1/2 Sgr. (Silbergroschen-Verfasser) oder 5 Sgr. für den Centner;*
- 3) *Ermäßigung des Eingangszolles auf alle Arten Stangeneisen auf etwa die Hälfte der bisherigen Steuer, oder Feststellung desselben auf*

11) Zimm, a.a.O., S. 48.

12) Bericht 1852/53, S. 34.

durchschnittlich 1 Thlr. für den Centner, gleich dem für rohe Gußwaaren;

- 4) *Ermäßigung des Zolles auf gewalzte schwarze Eisenbleche und auf façonnirtes Eisen auf etwa die Hälfte, 1 1/2 bis 2 Thlr. für den Centner, wobei unsere inländischen Werke gewiß noch bestehen werden.*¹³⁾

Diesem Antrag folgte noch die dringende Bitte um die Einführung der Zollrückerstattung. Die Ältesten behaupteten: „Um belgische Konkurrenz mit Erfolg im Auslande begegnen zu können, dürfte es angemessen sein, die Eingangssteuer auf Roheisen oder Halbfabrikate, als Stangenisen, Platten für fertige ins Ausland gehende Maschinen zurückzuerstatten, insofern die Identität des verbrauchten Materials von dem Fabrikanten nachgewiesen werden kann.“¹⁴⁾ Daraus kann man entnehmen, daß die Spitze der Berliner Korporation schon früh im Erholungsprozeß der Konjunktur am Anfang der 50er Jahre ihre Aufmerksamkeit auf das Wachstumspotential des Berliner Maschinenbaus richtete, und durch Zollermäßigung bzw. Zollrückerstattung versuchte, die Erhöhung seiner Konkurrenzfähigkeit zu erzielen, in der Erwartung, daß sich dieser Industriezweig zu einer strategischen Ausfuhrindustrie der Stadt entwickeln würde.

III. Wachstum des Berliner Maschinenbaus in der Hochkonjunktur von 1854 bis 1857

Wie beurteilten die Ältesten der Korporation die wirtschaftliche Entwicklung Berlins in der Hochkonjunktur von 1854 bis 1857? Darauf antworten zwei Berichte der Jahre 1854 und 1856. Da beide Berichte am Jahresende des betreffenden Jahres verfasst wurden, erstrecken sich die Darstellungen auf die drei Jahre vom Anfang 1854 bis zum Ende 1856. Zuerst soll die allgemeine Darstellung in den Berichten über Handel und Industrie im Berliner Wirtschaftsraum kurz zusammengefaßt werden, und dann die Einzelabteilung über den Maschinenbau analysiert werden.

Man stellt das Jahr 1854 als den Ausgangspunkt des beispiellosen Investitionsbooms in sämtlichen Zollvereinsstaaten dar. In der allgemeinen Darstellung des Berichts von 1854 herrscht jedoch eine vorsichtige, und teilweise etwas pessimistische Stimmung. Zurückblickend auf das verflossene Jahr 1854 beurteilt der Bericht, daß im Handel und in der Industrie Ber-

13) Bericht 1852/53, ebenda.

14) Ebenda.

lins wegen einiger nachteiliger Faktoren meistens eine Flaute herrschte. Der Bericht zählt drei Faktoren auf: Teuerung der Lebensmittel, Absatzstockung auf den Überseemärkten und Ungewißheit der politischen Zukunft.¹⁵⁾ In Bezug auf die Teuerung befürchtete man, daß die Erhöhung der Lebensmittelpreise, von erhöhten Steuern und steigenden Mieten begleitet, die Kaufkraft der Bewohner für industriellen Produkte ziemlich beschränken, und damit auch Preissenkungen erzwingen würde. Die Absatzstockung auf den Überseemärkten traf hauptsächlich einen Teil der Textilindustrie Berlins (Tuchhandel und Seidenindustrie). Dadurch fühlten sich Textilproduzenten und -händler bedrückt, um so empfindlicher, als die große Nachfrage des letzten Jahres sie zur Erweiterung ihrer Fabrikation ermutigt, und zu zahlreichen Konsignationsgeschäfte aufgefordert hatte. Sie hatten außerdem selbst auf dem Berliner Markt mit der heftigen Konkurrenz rheinischer und schweizer Waren zu kämpfen, die zu den niedrigsten Preisen abgelassen wurden. Mit der Ungewißheit der politischen Zukunft war der Krimkrieg (1853-1856) gemeint. Nachdem im Jahr 1853 der Konflikt zwischen Rußland und der Türkei zum Militäreinsatz eskaliert war, entwickelte sich im März 1854 die zuerst kleine Reiberei in einem Winkel des Schwarzen Meers zu einem internationalen Krieg mit der Beteiligung Großbritanniens und Frankreichs auf der Seite der Türkei. Damals begann die preußische, vor allem aber die Berliner Industrie, neue vielversprechende Märkte in Ost- und Ostsüdeuropa (Rußland, Polen und Österreich) zu erschließen. Unter diesen Umständen bestand aber die Gefahr, daß die kriegerischen Blockaden zu ernsthaften Absatzsperrern bzw. zur radikalen Erhöhung der Rohstoffpreise führen würden. Durch die Zusammenwirkungen der obengenannten drei ungünstigen Faktoren fehlte im Jahre 1854 „die befruchtende Kraft und das Zutrauen der Kapitalisten selbst den am besten fundierten Industrien.“¹⁶⁾

Dieser bedrückte und pessimistische Ton am Jahresende 1854 verändert sich am Ende 1856 völlig. Berliner Handel und Industrie erleben jetzt den Höhepunkt des Booms. Der in der Regel eine vorsichtige Haltung einnehmende Bericht der Ältesten gibt diesmal von Anfang an ein euphorisches Urteil ab, allerdings mit einigen Vorbehalten.

- Die Gewerbe- und Handelsthätigkeit Berlins erfreute sich im Jahre 1856 auf fast allen ihren mannichfaltigen Gebieten einer großen

15) Bericht 1854, S. 1-2.

16) Bericht 1854, S. 2.

Regeksamkeit. Der seit dem wiedergewonnenen Frieden Europa's in allen Ländern erwachte Unternehmungsgeist theilte sich auch unsrem Platze mit, gab der Spekulation einen Aufschwung, wie nie zuvor, belebte und erweiterte nach vielen Richtungen den Geschäftsbetrieb.

Gewerbe und Handel bewährten ihre am hiesigen Orte geschaffene solide Basis, als sie in dem letzten Drittheil des Jahres unter einer bedrohlichen Wendung der Geldverhältnisse und dem ansehnlichen Steigen des Zinsfußes ihren im Wesentlichen günstigen Fortgang nahmen, trotz der im ganzen Jahre anhaltenden Theuerung fast aller Rohstoffe und Halbfabrikate und dem von vielen Branchen beklagten Mangel an Arbeitskräften.¹⁷⁾

Die gute Ernte des Jahres 1854 bremste einigermaßen die steigende Tendenz der Lebensmittelpreise, die bis zum Herbst angehalten hatte. Die Beschäftigung der Industriearbeiter nahm zu, ihre Löhne wurden aufgebessert. Andererseits betonte der Bericht, daß trotz der Hochkonjunktur der Gewinn der industriellen Unternehmen wegen des zunehmenden Mangels an Arbeitskräften, wegen der steigenden Preise der Rohmaterialien und der wachsenden Konkurrenz im In- und Ausland nur bescheiden blieb. Mit dieser Betonung kamen die Ältesten der Absicht der Regierung zuvor, auf Grund der gegenwärtigen allgemeinen Hochkonjunktur vor allem den Kaufmännern und Industriellen einen Steuererhöhungsplan aufzuzwingen. Schon im Januar dieses Jahres hatten die Ältesten in einer an das Haus der Abgeordneten gerichteten Petition ihre Bedenken gegen die Einführung einer allgemeinen Gebäudesteuer, gegen die Abänderungen des Gewerbesteuergesetzes und gegen die von Aktien- und ähnlichen Gesellschaften zu entrichtende Steuer geäußert.

Zusammenfassend kann man doch sagen, daß der Berliner Handel und die Industrie am Ende 1856 den Höhepunkt des allgemeinen Booms erreichten, obwohl sie einigen ungünstigen Faktoren nicht völlig entkommen konnten. Wie stellte sich nun die Lage des Maschinenbaus in dieser Hochkonjunktur? Auch die Einzelabteilungen beider Berichte über den Berliner Maschinenbau zeigten einen Übergang von Düsterei zur Euphorie. In dem Bericht 1854 herrscht am Jahresende noch eine bedrückte Stimmung.

- Was den Gang des Geschäftes im Jahre 1854 betrifft, so würden seine Erfolge ungewöhnliche gewesen sein, hätte nicht die, allmählig unter

17) Bericht 1856, S. 1.

den unsichern politischen Verhältnissen eintretende, Entmuthigung den, zuerst vorhandenen Unternehmungsgeist in vielen Betriebszweigen gelähmt. Glücklicherweise führte der vermehrte Eisenbahn-Verkehr den Maschinenbau-Anstalten zahlreiche Aufträge in Axen, Rädern und Lokomotiven zu, und die Gießereien erhielten lebhaftere Beschäftigung durch lokale Bedürfnisse. Die von früheren Jahresberichten genauer specificirte Ausfuhr nach Oestreich und Rußland, litt dagegen unter den ungünstigen Cours-Verhältnissen und der kriegerischen Situation.¹⁸⁾

Am Jahresende 1856 verschwand aber diese „Entmuthigung“ völlig. Die Zahl der Beschäftigten in diesem Zweig vermehrte sich um 11% von 9 014 in 1855 zu 10 242 im Jahre 1856. Die Hintergründe des Wachstums erklärte der Bericht wie folgt:

- Gegen die Mitte des Jahres stieg allerwärts das Vertrauen zu neuen Unternehmungen, das Ausland gab umfassende Aufträge, die Nachfrage nach Maschinen aller Art war sehr beträchtlich, und dies erfreuliche Verhältniß setzt sich fort auch in das laufende Jahr hinein.¹⁹⁾

Aber mit Vorbehalt. Inmitten des großen Booms sahen sich doch die Ältesten gezwungen, auf die ungünstigen Preisverhältnisse aufmerksam zu machen. Sie bemerkten : es sei nicht zu verkennen, daß der erzielte Gewinn des Maschinenbaugeschäfts weit hinter dem der früheren Jahre zurückbliebe, weil die Steigerung der Löhne um 30%, und der Materialpreise um 50% ihren Einfluß geltend machten, und die Konkurrenz des Auslandes, begünstigt durch die niedrigen Zollsätze für fertige Maschinen, eine Erzielung angemessener höherer Verkaufspreise der Berliner Arbeiten nicht gestatete. Diese nachteilige Auswirkung machte sich besonders beim Maschinenbau für Spinnerei und Weberei fühlbar, der mit billigen englischen Maschinen völlig unkonkurrenzfähig war, sowie beim Bau landwirtschaftlicher Maschinen, deren weitere Entwicklung die niedrigen Steuersätze bei der Einfuhr von fertigen Maschinen und die hohen Steuersätze für das unentbehrliche englische Eisen entgegenstanden. Dazu kam noch die Konkurrenz im Inland. Die Maschinenbauanstalten in den Provinzen waren im Vergleich mit innenstädtischen Betrieben in den Produktionsbedingungen ziemlich begünstigt, indem sie

18) Bericht 1854, S. 35.

19) Bericht 1856, S. 15.

die um mindestens 20% niedrigeren Löhne zahlten und die Arbeitszeit 10% länger als in Berlin war. Wenn der Berliner Maschinenbau diese Nachteile beseitigen wollte, so blieb ihm kein anderer Ausweg, als durch technische Neuerung, die Produktivität und Qualität zu steigern.

Dieser Übelstand wirkte sich andererseits auf die Fabrikanten der kostspieligen, großen Maschinen - Lokomotiven, Dampfmaschinen, und Maschinen für Hütten-, Eisenbahn- und Werkstattbetriebe - nicht so drückend aus, weil erstens es im Inland keine bedeutenden Rivalen gab, zweitens die Besteller bei Beschaffung derartiger großer Werke eine persönliche Garantie verlangten, die die ausländische Maschinenbauer im gleichen Maße nicht gewährten, und drittens die Maschinen dieser Art den Lokalisationen angepaßt werden mußten, und deshalb nur mit größeren Schwierigkeiten und größerem Risiko vom Ausland bezogen werden konnten. So nahmen in Berlin 6 Maschinenbaubetriebe, die diese größeren Maschinen produzierten, „die hervorragendste Stellung im Feld des Maschinenbaues ein, und weniger gedrückt durch Mißverhältnisse der Vorjahre, erfreuen sie sich auch jetzt des blühendsten Aufschwunges.“²⁰⁾

Es liegt deshalb nahe, daß der Bericht von 1856 aufgrund seiner Beurteilung der Lage bei der Regierung folgende Wünsche aussprach:

- Noch bedeutender würden die Leistungen unseres hiesigen Maschinenbaues sein, wenn manche Schwierigkeiten beseitigt würden, welche ihm im Auslande die Konkurrenz mit den Erzeugnissen Englands erschweren. Die Herabsetzung der Eisenzölle, die Regulierung unserer Schifffahrtsstraßen, um die Materialien ihm billiger zuzuführen, eine den jetzigen Verhältnissen entsprechende Patentgesetzgebung, würde ihm zu noch größerer Blüthe bringen,²¹⁾

IV. Krise und Depression, 1857-60

Die vier Jahresberichte der Ältesten der Korporation von 1857 bis 1860 enthalten Darstellungen, die sich auf die schärfste Wirtschaftskrise von 1857, die nachfolgende Depression und die schwache Erholung von der Depression beziehen. Wie beurteilen die gegenwärtigen Konjunkturforscher diese Weltwirtschaftskrise? Hier sollen nur zwei Zitate als

20) Bericht 1856, S. 16.

21) Bericht 1856, ebenda.

Beispiele angeführt werden. „Insgesamt wuchsen innerhalb des Aufschwungs die Voraussetzungen für die schwere Wirtschaftskrise von 1857 heran, die umfassendste und tiefste, die der Kapitalismus bisher erlebt hatte. Die Krise begann im internationalen Maßstab in den USA mit der Zahlungseinstellung der Ohio Life und Trust Compagnie am 24. 8. 1857 mit dem danach eintretenden Kurssturz und Rückgang der Warenpreise. Ende Oktober folgte England, von wo aus die Krise dann auf den europäischen Kontinent und damit auch auf Deutschland übergriff.“²²⁾ „Bekanntlich gab es eine erste Krise an der Aktienbörse schon 1856; eine weitere sowie ein Spekulationszusammenbruch an den Warenterminbörsen fanden 1857 statt. auch reflektieren sie meist gewisse Überdimensionierungen der Aktivitäten in der Produktionssphäre. Die entscheidende Frage ist, warum die Produktionskonjunktur, die ab 1855 nahezu alle Gewerbe erfaßt hatte, an Grenzen stieß und welche das waren. Relativ leicht zu identifizieren sind folgende Faktoren, die eine krisenhafte Zuspitzung des Booms und sein Umschlagen beeinflussten: die Herausbildung der Finanzierungsschranke in den Jahren 1856/57 sowie ein den weltweiten Charakter der Wachstumsstörungen anzeigender Rückgang der Exportnachfrage 1858.“²³⁾

In den ersten Seiten der allgemeinen Abteilung des Berichts von 1857 werden Ursachen der Wirtschaftskrise von 1857 und ihr Verlauf vor allem in Berlin ausgeführt. Für den Stil der Ältesten-Berichte war es ja ungewöhnlich, für ein Thema vier volle Seiten aufzuwenden. Ohne Zweifel bestürzte die Krise von 1857 die Berliner Unternehmer. Der Bericht analysierte aber die Ursachen der „länger schon vorbereiteten, aber in ihrem Umfang und ihrer Allgemeinheit nicht geahnten Krise“ relativ nüchtern.

- Sie (die Ursachen der Krise-Verfasser) gingen hervor aus dem maaßlosen Vertrauen, mit welchem die durch die Erfindungen der Neuzeit so gewaltig gehobene und erleichterte, durch immerwährende Gold-

22) Mottek, *a.a.O.*, S. 202.

23) Spree, *a.a.O.*, S. 338 f. Vgl. auch die Pionierarbeit von H. Rosenberg, *Weltwirtschaftskrise 1857-1859*, 2. Aufl., Göttingen 1974. Rosenberg betrachtet die Krise von 1857 als eine „Weltwirtschaftskrise“, und analysiert aus der internationalen wirtschaftshistorischen Perspektive den Mechanismus, durch welchen sich die Krise von 1857 in der Zeitspanne vom Ende der 1840er bis zum Ende 1850er Jahren bildete. Nach den Zahlen, die er in Bezug auf die Wirtschaftstätigkeiten des ganzen Zollvereins angibt, nimmt der Gesamtbetrag des Außenhandels des Zollvereins von 511,7 Mil.Taler (1850) auf 995,5 Mil. Taler (1857) zu, dann fällt er auf 886,8 (1859) ab. Andererseits bewegen sich die durchschnittlichen Großhandelspreise von 77,0 in 1851 über 109,9 in 1856 zu 86,0 in 1859 (1913=100). *A.a.O.*, S.69, 86, 142, 156.

zuflüsse genährte Produktion ihre Unternehmungen erweiterte, und auf immer wachsende Bedürfnisse der Consumenten rechnete. Dies Vertrauen hatte sich der europäischen wie außereuropäischen Produzenten, so wie aller Stufen des Handels bemächtigt, welche zu unsrer Zeit die gegenseitigen Beziehungen zwischen den Welttheilen, von den großen Häusern der Seehandelsplätze bis hinab zu dem kleinsten Consumenten unterhalten. Dies Vertrauen hatte dem Credit eine nie dagewesene Ausdehnung gegeben und zu der Meinung verleitet, daß dies überspannte Credit-System, so sehr es auch einer ausschweifenden Spekulation in die Hände arbeitete, unter den Verhältnissen allgemeiner Prosperität nirgends einen Riß erhalten könne.²⁴⁾

Die Krise kann also als eine typische Überproduktionskrise bezeichnet werden, die letzten Endes an der Grenze des Verbrauchs ausbricht, nachdem die überspannten Absatzerwartungen durch die dauernde Preissteigerung die rapide Produktionserweiterung angespornt haben. Der Bericht der Ältesten überblickt den Verlauf der Krise, die sich von den U.S.A. nach Europa ausweitete, und auch hier verwüstende Wirkungen mitbrachte, erwähnt überspannte Warenspekulation in den verschiedenen Handels- und Finanzzentren (besonders in London und Hamburg), Geldnot und Zahlungseinstellung der namhaften Banken, und stellt dann kurz die allgemeine Wirtschaftsstagnation im ganzen Nordeuropa und in allen Teilen Deutschlands dar. Wie war dann die Lage in ihrer Heimatsstadt Berlin? Auch Berlin konnte sich dieser Krise nicht entziehen. In den ersten 9 Monaten des Jahres 1857 herrschte noch Hochkonjunktur in allen Wirtschaftszweigen Berlins, jedoch in den letzten 3 Monaten begannen plötzlich die allgemeinen Absatzstockungen und der daraus folgende Preissturz.

-Von den Erschütterungen...,sowie von den Stockungen..... konnte auch Berlin nicht unberührt bleiben, obwohl an unserm Platze die Credit-übertreibungen niemals so riesenhafte Dimensionen angenommen, und sich auch nach den lokalen Erfahrungen der vorangegangenen Periode sehr ernüchtert hatten. Dennoch mußten unser Geldmarkt, unsre Fabrikation, unser Waarenhandel in einer Periode, wo fast alle Geschäfte sich reichlich mit Waarenvorräthen, und zwar zu den höchsten Preisen versorgt hatten, und die Fabrikation noch eben sehr schwunghaft betrieben worden war, auf das härteste von einer Krisis mitgenommen

24) Bericht 1857, S. 1.

werden, die nach allen Richtungen den Absatz unterbrach, die Consumenten noch auf weiteres Sinken der Preise spekuliren ließ, und ein vorher überspanntes Vertrauen der kaufmännischen Welt in sein absolutes Gegentheil verwandelte. Als unvermeidliche Folge der Verkehrskrisis stellte sich auch bei uns die Geldnoth ein; der Diskontostieg. Obwohl die Zahl der an unserm Platze ausgebrochenen Konkurse nicht unbedeutend ist, waren es doch meist kleinere Firmen, und die Opfer, welche Berlin der großen Welterschütterung zu bringen hatte, lassen sich nicht vergleichen mit denen, welche andre Staaten, andre Plätze bringen mußten. Im Ganzen haben die sämmtlichen Berliner Geschäftszweige in dieser Prüfung gerade ihre Solidität bewährt,²⁵⁾

Der Erholungsprozeß von dieser Krise war von Zweig zu Zweig sehr unterschiedlich. Das Zeichen für Wiederbelebung erschien doch im großen und ganzen nach der zweijährigen Depression von 1858/59 erst Anfang 1860. In den allgemeinen Abteilungen der drei Berichte von 1858, 1859 und 1860 zeigen sich vielenorts Ängste bzw. Ungeduld für die im Schnecken-tempo gehende Erholung der Konjunktur. Im Bericht von 1858 kommen die negativen Ausdrücke wie „Absatzunterbrechen, Behutsamkeit der Creditsgewährung, Zurückziehung der Bestellungen“ oft vor. Im Bericht von 1859 werden als überaus widrige Faktoren die plötzlichen Verschlechterungen in der europäischen Politik, bedingt durch den Ausbruch des zweiten italienischen Unifikationskriegs in April angegeben, obwohl der Bericht andererseits einige Erholungszeichen in mehreren Zweigen erwähnt. Die allgemeine Abteilung des Berichts von 1860 fängt mit den folgenden Sätzen an: „Das verflossene Jahr zeigte nur eine schwache und langsame Besserung der gewerblichen und Handelszustände Berlins. Obwohl die meisten Geschäftszweige ihren regelmäßigen Fortgang nahmen, fehlte doch der rechte Aufschwung, denn das Vertrauen war noch nicht wiederhergestellt, die Erhaltung des Friedens bei der fortschreitenden Umwälzung Italiens, der besorgnißerregenden Haltung Frankreichs und der kritischen Lage Oesterreichs zweifelhaft. Im gesammten Zollverein konnte die Handelsbewegung noch nicht die frühere Lebhaftigkeit wiedergewinnen.“²⁶⁾

Den Berliner Unternehmern sah die Lage der deutschen und Berliner Wirtschaft am Anfang der 1860er Jahre, wie oben gesehen, überaus dun-

25) Bericht 1857, S. 3.

26) Bericht 1860, S. 1.

kelfärbig aus.

Unter solchen schlechten Umständen verschärften sich die Forderungen der Berliner Unternehmer an die preußische Regierung. Der Bericht von 1859 wies die Regierung auf zwei Hindernisse zu der Wirtschaftsentwicklung Berlins hin, und verlangte von ihr nachdrücklich, sie zu beseitigen. Das eine bezog sich auf die zwei Ströme, die Elbe und die Oder, die auf der Ost- und Westseite Berlins nach Norden fließen. Hier wurden zwei Forderungen gestellt: die Aufhebung der schweren Zölle von den Uferstaaten der Elbe und die durchgreifende Flußregulierung der Oder; Forderungen, die schon einmal in dem Bericht von 1852/53 als eine Petition an die Regierung erschienen. Damals war die Eisenbahn zwischen Berlin und Hamburg eröffnet worden, jedoch konkurrierte noch der traditionelle Ferngütertransport auf Wasser mit der Eisenbahn. Der Bericht klagt: „Es ist eine weitverbreitete Klage, daß in den letzten Decennien Chausseen und Eisenbahnen eine viel größere Fürsorge von Staatswegen zu Theil geworden ist, als den Wasserstraßen, obgleich dieses Kommunikationsmittel große Vorzüge darbietet und größerer Leistungen fähig ist, als jedes andere.Möchte der preußische Staat, möchten die concurrenden deutschen Staaten doch alle Anstrengungen machen, um den Bann zu lösen, der noch auf unseren Wasserstraßen liegt. Es dürfte sich kaum eine andere Maßregel mit den Resultaten dieser für den Volkswohlstand vergleichen lassen“.²⁷⁾ Das andere bezog sich auf den Frachttarif der Eisenbahn für Kohle und Rohmaterialien. Seit 1857 hatte die schlesische Eisenbahn die Fracht für Kohle erhöht. Das erwies sich zugleich für die Bahn und die Grubenbesitzer verlustbringend. Im Interesse des Berliner Handelsstandes sprach der Bericht den Wunsch aus, daß die Regierung nach Möglichkeit auf eine rationellere Lösung der Tariff Fragen hinwirken möge.

Wie stand nun die Lage des Berliner Maschinenbaus in dieser seit 1857 schweren Konjunkturflaute? Im deutlichen Gegensatz zur pessimistischen Darstellung der allgemeinen Abteilung, beschrieb der Bericht von 1857 im Abschnitt über Maschinenbau die letzte Phase des überhitzten Booms in der ersten Hälfte des Jahres 1857 sehr optimistisch. Und zwar wurden hier das Vorhandensein des großen Maschinenbedarfs im In- und Ausland, die davon bewirkte Erweiterung der Fabrikeinrichtungen und der Eintritt neuer Firmen mit hochmoderner Technologie erwähnt. Im Bericht von 1858 veränderte sich aber der Ton völlig. Die Darstellung der Lage des Maschinenbaus beschreibt die Ereignisse der tiefsten De-

27) Bericht 1859, S. 3.

pression, die auf die ganze Branche übergriff.

- Im Jahre 1857 hatten sich mehrere Etablissements in Folge der zahlreichen Aufträge einer erstaunlich regen Industrie erweitert und selbst neue waren gegründet worden; die nachher eintretende plötzliche Geschäftsstockung bewog alle Fabrikationszweige, Eisenbahnen, Hüttenwerke und Landwirtschaft zu einem ganz ungewöhnlichen Sparsystem; es wurde also nur das Nothwendigste angeschafft, die vorhandenen Maschinen durch angestrengteste Reparaturen arbeitsfähig erhalten, Aufträge auf neue Maschinen möglichst vermieden. Und da die Industrie 1857 ihren Bestand an Maschinen weit über das Bedürfniß eines gewöhnlichen Verkehrs hinaus vermehrt hatte, so wird es wohl noch geraume Zeit dauern bis dem Maschinenbau wieder die Veranlassung zu so reichlicher Production wie 1857 zurückkehrt.²⁸⁾

Unter diesen ungünstigen Umständen nahm die Zahl der Beschäftigten des Zweigs in 1858 um 30% ab im Vergleich zum vorigen Jahr. Viele Werkstätten sahen sich zur Verkürzung der Arbeitszeit gezwungen. Es ist aber bemerkenswert, daß in diesem Zweig trotz der schweren Depression weder „eine eigentliche Stockung“ noch „Fallissements von Bedeutung“ vorkamen. Der Bericht fand darin „die gesunde Grundlage“ der Berliner Maschinenbauindustrie. Indessen stellten die Ältesten als Ausweg aus der Depression wieder an die Regierung die harte Forderung der Reduktion der Einfuhrzölle und Gewährung eines Rückzolls, die schon einmal in dem Bericht von 1852/53 erhoben wurde.

Die in den Berichten von 1859 und 1860 geschilderte Situation der Branche blieb nach wie vor negativ. Dem Berliner Lokomotiven- und Eisenbahnwagenbau, der damals im deutschen Zollvereinsgebiet die hervorragendste Stellung einnahm, fehlten nun die Massenaufträge völlig, deren er sich in der vorangegangenen Hochkonjunktur erfreut hatte. Die wichtigsten Gründe dafür bestanden darin, daß die Eisenbahngesellschaften in der Zeit der Hochkonjunktur Betriebsmittel angeschafft hatten, denen bei der jetzigen Konjunkturlaute die Verwendung fehlte, und sie andererseits aber aufgrund geringerer Einnahmen nicht mehr in der Lage waren, sich neue Maschinen anzuschaffen. Außerdem hatten die Berliner Lokomotivbauunternehmen in den begrenzten Binnenmärkten mit den inländischen Rivalen heftig zu konkurrieren. Auch der Dampfmaschinenbau verlor einen bedeutenden Teil seiner Aufträge, da der

28) Bericht 1858, S. 20.

Bergbau und andere Manufakturen ihre Tätigkeit sehr eingeschränkt hatten und nur die völlig unentbehrlichen Bestellungen in Auftrag gaben. Unter diesen Umständen hatten die Maschinenbaufabrikanten strenge Bedingungen wie „Stundung der Zahlung“ oder „Annahme von Actien in Zahlung“ hinzunehmen, selbst wenn es sich nur um eine kleine Bestellung handelte. Da die heimische Nachfrage so stark sank, blieb ihnen nichts anderes übrig, als im Ausland Aufträge zu suchen. Wegen der verschlechterten Finanzlage Österreichs, erwarteten sie jedoch vergebens darauf, Lokomotiven im österreichischen Markt abzusetzen. Aufträge aus Rußland verwirklichten sich nur bei starker Preissenkung. In den wichtigen Industriezweigen wie Lokomotiven-, Eisenbahnwagen-, Dampfmaschinenbau und Maschinenbau für Zuckersiederei sahen sich viele Arbeitsgeber zur Entlassung ihrer Arbeiter gezwungen.²⁹⁾

In den vier Berichten, die die Lage seit 1857 beschrieben, konnte man noch in 1860 kein Zeichen der lebhaften Erholung von der Depression feststellen, die tatsächlich Ende des Jahres 1857 stattfand. Erst in 1861/62 trat sowohl in Berlin als auch in den gesamten Zollvereinsstaaten der Zeitpunkt ein, in dem die große Depression völlig zu Ende ging und die nächste Erholungsphase deutlich wurde.³⁰⁾

V. Zusammenfassung

In der obigen Arbeit wurde aufgrund der Jahresberichte der Ältesten der Korporation der Kaufmannschaft Berlins der Entwicklungsprozeß der Maschinenbauindustrie dieser Stadt in den 1850er Jahren skizziert. Das Dezennium zeigte sich als eine der wechselvollsten Perioden für die moderne Wirtschaftsgeschichte Berlins, sowie der ganzen Zollvereinsstaaten. Der Berliner Handel und die Industrie litten unter heftigen Konjunkturschwankungen, die aus zwei gegensätzlichen Bewegungen bestanden, und zwar aus der größten Hochkonjunktur in der Geschichte der industriellen Revolution Deutschlands, die Mitte der 1850er Jahren auftrat, und aus der weitgreifendsten und tiefsten Krise im Jahre 1857, die der Kapitalismus je erlebt hatte. In den 5 Jahren nach 1855 schwankte der Ton der Berichte zwischen Hoffnung und Resignation, zwischen euphorischer Beurteilung der Boomsperiode und der düsteren und pessimistischen

29) Bericht 1859, S. 23 f. Bericht 1860, S. 21 f.

30) Baar, *a.a.O.*, S. 95. Spree, *a.a.O.*, S. 345 f. Vgl. auch; A. Schröter/W. Becker, *Die deutsche Maschinenbauindustrie in der industriellen Revolution*, Berlin 1962, S. 157 f.

Stimmung der Krise und Depression. Glücklicherweise war Berlin, im Gegensatz zu Hamburg, damals noch nicht weitgehend verweltwirtschaftlicht,³¹⁾ und somit weniger dem unmittelbaren Schock der weltweiten Wirtschaftskrise ausgesetzt. Nachdem der Berliner Maschinenbau die Probe der harten Wirtschaftsschwankungen bestanden hatte, verwirklichte er während der 1860er Jahre strukturelle Veränderungen, und wuchs dann ab 1871 zu einem großen Zentrum der Maschinenbauindustrie im Nordosten des Deutschen Reichs.

Statistischer Anhang

1. Berliner Maschinenbaufabriken und Eisengießereien

Jahr	Betriebe	Beachäftigte
1856	14	4653
1857	14	4955
1858	18	4511
1859	18	3675
1860	18	3397
1861	19	4098
1863	19	4704

L. Baar, *a.a.O.*, S. 95.

2. Produktion von Eisengußwaren in 11 repräsentativen Berliner Betrieben

Jahr	Produktionsumfang (Ztr.)	Index (1856=100)
1856	318,313	100
1857	356,163	111,8
1858	327,482	102,8
1859	239,009	75,1
1860	186,567	58,5
1861	218,480	65,4
1863	299,533	94,1

L. Baar, *a.a.O.*, S. 100.

31) H. Rosenberg, *a.a.O.*, S. 128.

3. Produktion der Lokomotiven im Borsigschen Werk

1841 - 1862

1841-1851	344	1857	131
1852	75	1858	118
1853	84	1859	77
1854	80	1860	77
1855	86	1861	95
1856	119	1862	162

M. Krause, *a.a.O.*, S. 62.