

in dieser Zusammensetzung kein Interesse daran, an der bestehenden Ordnung zu rütteln.

Auf die gescheiterte Petition folgte wiederum ein Aufstand der Pächter. Als Henry Livingston 1797 sein Land vermessen ließ, um neue Pachtgrundstücke festzulegen und die bestehenden in ihrer Ausdehnung auf Korrektheit zu überprüfen, attackierten Pächter die Landvermesser. Livingston reagierte, indem er versuchte, die Höfe der führenden Unruhestifter zu räumen, doch sie widersetzten sich – wie einige Jahre zuvor die Pächter auf Rensselaerswyck – und griffen die Amtspersonen, welche die Räumungsbescheide überbrachten, an. Um die Ordnung wiederherzustellen und Livingstons Eigentum zu schützen, forderte Gouverneur John Jay die Entsendung von Truppen an, welche der Senat genehmigte. Der drohende Militäreinsatz führte zu einem schnellen Ende der Gewalt auf Livingston-Manor und sorgte auch in den folgenden Jahren dafür, dass im Hudson-Tal keine weiteren Aufstände entflammten. Die staatlichen Institutionen hatten klargemacht, auf wessen Seite sie standen und ihrer Autorität Ausdruck verliehen. Für die Pächter schien der Kampf gegen die Großgrundbesitzer und das Landsystem vorerst einer, den sie nicht gewinnen konnten.³⁷

6.2. Neue Zeiten: »Die ich rief, die Geister...«

Im frühen 19. Jahrhundert befanden sich Manor-Lords und Pächter – verglichen mit dem vorangegangenen Jahrzehnt – in einer Phase der relativen Stabilität und des Friedens. Beide Seiten profitierten von den weiterhin hohen Weizenpreisen und arrangierten sich; die Pächter mit ihrem Status als solche und der Verpflichtung von Pachtzahlungen und die Grundbesitzer mit der Tatsache, nicht die volle ihnen zustehende Pacht zu erhalten. Rensselaerswyck war in dieser Zeit fast komplett besiedelt. 3.000 Familien lebten und arbeiteten auf Stephens Landgut und füllten die von ihm ausgewiesenen Farmplätze. Der Reichtum des Patroons wuchs nicht nur durch die aus dem Anwachsen der Pächterzahl resultierende Pachtsteigerung. Jeder zusätzliche Pächter stellte viel mehr in der integrierten Manor-Ökonomie einen Multiplikator dar, lieferte er schließlich nicht bloß Abgaben, sondern nutzte gegen Gebühr die Getreidemöhlen und Sägewerke Van Rensselaers und kaufte Baumaterialien und Werkzeuge bei diesem. Zudem profitierte Van Rensselaer von der Arbeit seiner Pächter auf deren Land. Gebäude und weitere Erschließungen steigerten den Wert der Grundstücke erheblich, wie der Verwalter Thomas White seinem Patroon mitteilte: »The Lots that is Leased and improved belonging to you is Double the Value to those not Leased. The buildings and improvements that is on your Leased Lots is of more Value than your Ground

37 Humphrey, *Land and Liberty*, 134-36.

that they stand on.«³⁸ Dies war insbesondere in den Fällen der Pächter interessant, deren Verträge auf eine bestimmte Zeit geschlossen worden waren. Nach Ablauf der Pachtzeit hatten sie, sofern sie keinen neuen Vertrag abschlossen, zehn Tage Zeit, ihr Eigentum vom Grundstück zu entfernen, andernfalls fiel es an komplett an Van Rensselaer.

Anders als die letzten Generationen seiner Vorfahren führte Stephen nicht das ruhige Leben eines Rentiers, sondern war ökonomisch höchst aktiv und an einer Optimierung des Gutes interessiert. Konnte William Livingston 1755 noch herablassend urteilen, dass Jeremiah Van Rensselaer (1705-1745), der fünfte Patroon, »[was] scarce ever worth a groat in cash [and] murdered his days with gamesters and debauchers«,³⁹ galt dessen Großneffe unter Zeitgenossen als der reichste Mann Amerikas und energetischer wie politisch einflussreicher Geschäftsmann. Der britische Amerikareisende John M. Duncan schrieb über Van Rensselaer, dass »he is worth seven millions of dollars; upwards of a million and half a sterling. He is said to possess here a political influence very similar to that of the great landed proprietors at home.«⁴⁰

Van Rensselaer war mit seinen Vorstellungen von wirtschaftlichem Fortschritt ein typischer Vertreter der Aufklärung in der Zeit der beginnenden *Market Revolution*. Diese Entwicklung der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts beschreibt den drastischen Wandel der amerikanischen Wirtschaft (insbesondere in den Nordstaaten) mit seinen gesellschaftlichen Auswirkungen innerhalb weniger Jahrzehnte. Zentral sind dafür der Ausbau des Verkehrswesens, die Kommerzialisierung der Landwirtschaft und die beginnende Industrialisierung. Diese Faktoren bildeten die Grundlage für eine Veränderung von einer vornehmlich für Eigenbedarf und lokale Märkte (*face to face-economy*) produzierenden, hin zu einer auf den Markt

38 Thomas White an Stephen Van Rensselaer, 16. März 1812, VRMP.

39 Zit. nach Kim, Landlord and Tenant, 157.

40 John M. Duncan, *Travels through Part of the United States and Canada in 1818 and 1819*, Vol. I (Glasgow, 1823), 326f. CNN Money listete Stephen Van Rensselaer 2014 in einer Rangfolge der reichsten Personen in der Geschichte der Vereinigten Staaten auf Platz 6, mit einem Vermögen von 101 Milliarden Dollar. Damit liegt er beispielsweise deutlich vor Bill Gates, Henry Ford oder Warren Buffet. Zugrunde gelegt wurde das Vermögen zum Zeitpunkt des Todes im Verhältnis zur damaligen Gesamtwirtschaftsleistung (BIP), ausgedrückt im heutigen Dollarwert (»economic power value«). Mittels dieser Methode ergäbe sich für Duncans Schätzung von 7 Millionen Dollar aus dem Jahr 1818 ein Wert von 170 Milliarden Dollar für 2016. »The richest Americans in history«, CNN Money, aufgerufen am 3. Mai 2016, <<http://money.cnn.com/gallery/luxury/2014/06/01/richest-americans-in-history/index.html>>; zu den Methoden der historischen Wertberechnung s. das Projekt »Measuring Worth« von Samuel Williamson (Professor of Economics, Emeritus, Miami University), MeasuringWorth, aufgerufen am 3. Mai 2016, <www.measuringworth.com>.

als abstrakte und räumlich entfernte Größe fokussierten Ökonomie mit der Durchsetzung kapitalistischen Wachstumsstrebens.⁴¹

Stephen sah die Veränderungen dieser Zeit nicht als Gefährdung der traditionellen Ordnung an, sondern blickte optimistisch auf die Chancen ökonomischen und gesellschaftlichen Fortschritts. In diesem Sinne wollte er auch sein Landgut an die Erfordernisse der neuen Zeit anpassen. Der Patroon hatte dabei insbesondere die Kommerzialisierung der Landwirtschaft im Blick. Die Expertise, die er sich in diesem Gebiet erarbeitete, brachte ihm 1819 das Amt des Präsidenten des *State Boards of Agriculture* ein. Als solcher koordinierte er die staatliche Förderung der Landwirtschaft (wofür ihm jährlich 10.000 Dollar zur Verfügung standen) und versuchte, deren Modernisierung voranzutreiben. Anhand neuer Methoden, die meist auf wissenschaftlichen Erkenntnissen aus Europa beruhten, sollte die Effizienz gesteigert werden. So konnte beispielsweise durch den Anbau von Klee, der in Symbiose mit Knöllchenbakterien an den Wurzeln Stickstoff aus der Luft bindet, die Bodenfruchtbarkeit verbessert werden. Ebenso begann man, Gips auf den Feldern

41 Die Market Revolution wird in der Forschung durchaus kontrovers behandelt. Charles Sellers spricht von »establishing capitalist hegemony over economy, politics, and culture« und beurteilt den Prozess negativ als Triumph des Kapitalismus über die Demokratie. Daniel Walker Howe lehnt den Begriff hingegen ab, wobei er sich besonders am Terminus der Revolution reibt. In seinen Augen sind die Entwicklungen des 19. Jahrhunderts eine evolutionäre Fortführung von Prozessen, die bereits im kolonialen Nordamerika des 18. Jahrhunderts begonnen hätten. Hier drängt sich ein Vergleich mit Reinhart Kosellecks Konzept der Sattelzeit auf, die er als Übergang zwischen Früher Neuzeit und Moderne von ca. 1750-1850 betrachtet. Ausgehend von der historischen Semantik charakterisiert Koselleck diese Phase als Zeit gesellschaftlicher Umwälzungen und einer veränderten historischen Zeiterfahrung. Neben dem Revolutionsbegriff kritisiert Howe ebenfalls Sellers konfliktäre Betrachtungsweise und hebt hervor, dass »most American farmers welcomed the chance to buy and sell in larger markets. They did not have to be coerced into seizing the opportunities the market economy presented.« Zustimmend, dass die Ursprünge der Market Revolution bereits im 18. Jahrhundert lagen (wie beispielsweise die Vernetzung der transatlantischen Ökonomie zeigt), nutze ich den Begriff dennoch, um den tiefgreifenden Wandel der US-amerikanischen Wirtschaft und Gesellschaft in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts zu beschreiben, in dessen Zentrum die Etablierung der kapitalistischen abstrakten Marktwirtschaft, wie auch eine Neubestimmung des bisherigen Raum- und Zeitverständnisses durch Innovationen im Bereich der Infrastruktur und Kommunikationstechnologie (»communications revolution«, Howe) standen. Es ist die Beschreibung der Wirkung dieser einschneidenden Veränderungen, unabhängig von deren normativer Wertung, die eine Einordnung als Market Revolution in meinen Augen rechtfertigt. Charles Sellers, *The Market Revolution: Jacksonian America, 1815-1846* (Oxford, 1992), 5; Daniel Walker Howe, *What Hath God Wrought: The Transformation of America, 1815-1848* (Oxford, 2005), 5; Reinhart Koselleck: »Einleitung«, in: Otto Brunner, Werner Conze, Reinhart Koselleck (Hg.), *Geschichtliche Grundbegriffe*, Bd. 1 (Stuttgart, 1979), xv. Vgl. zu den tiefgreifenden Veränderungen (auch hinsichtlich des Alltagslebens) in den Vereinigten Staaten des frühen 19. Jahrhunderts Michael Hochgeschwender, *Amerikanische Religion: Evangelikalismus, Pfingstertum und Fundamentalismus* (Leipzig u. Frankfurt a.M., 2007), 78-84.

auszustreuen, um die Böden aufzulockern und so die Wasserdurchlässigkeit zu erhöhen. Van Rensselaer und die anderen Angehörigen der Landelite sahen es – ganz im Sinne der Aufklärung – als ihre Aufgabe an, den wissenschaftlichen Fortschritt zu unterstützen und nutzbar zu machen. Als Mitglieder der *Society for the Promotion of Useful Arts* (ursprünglich *Society for the Promotion of Agriculture, Arts, and Manufactures*) verfügten sie über enge Kontakte nach England, der führenden Nation im Bereich landwirtschaftlicher Modernisierung. Im Zuge der *enclosures* florierte dort die anwendungsbezogene Forschung und brachte Erkenntnisse und Methoden zur Effizienzsteigerung der Agrarökonomie hervor. In regem Austausch mit ihren Pendants auf der anderen Seite des Atlantiks erhielten die *landed gentlemen* wissenschaftliche Berichte, Materialproben und Protokolle, die sie sowohl innerhalb der eigenen Gesellschaft, als auch mit Mitgliedern anderer Vereinigungen diskutierten. So sandte Samuel Mitchell, Mediziner und Naturwissenschaftler aus Philadelphia, Stephen »several british publications«, unter anderem ein »elaborate memoir on the culture and use of potatoes from the Board of Agriculture in London«⁴² und bat ihn, diese in der *Society for the Promotion of Useful Arts* in Umlauf zu bringen. Darüber hinaus verfassten die Mitglieder auch selbst Abhandlungen, die als Grundlage für Zeitungsberichte und Almanache dienten. So wurde das Wissen der breiten Öffentlichkeit zugänglich gemacht und konnte in die Praxis der Farmer einfließen. Dies entsprach Stephens Anspruch, »to place the advantages of useful improvement equally within the reaches of all.«⁴³

Improvement wurde zu einem Schlüsselwort der Zeit, das alle Lebensbereiche erfasste. Der tiefe Glaube an eine auf wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhende Verbesserung des Menschen, seiner Arbeit und Umwelt verkörperte den Fortschrittsoptimismus der Aufklärung und koppelte ihn an den Wachstums- und Optimierungsgedanken des Kapitalismus. Die Ertragssteigerung der Landwirtschaft durch Modernisierung im Bereich des Anbaus und der Bodenpflege war dabei nur ein Baustein dieses *improvements*. Die so produzierten Überschüsse sollten auf Märkten im ganzen Land verkauft werden, was den Aufbau einer nationalen Infrastruktur erforderte. Durch massive Investitionen der Einzelstaaten entstanden Überlandstraßen (*turnpikes*) und ab den 1830er Jahren Eisenbahnlinien, die das Land zusammenwachsen ließen und vor allem die neuen Gebiete im Westen schneller erreichbar machten. Das erste bedeutende Verkehrsnetz bildeten jedoch Wasserwege: zunächst schiffbare Flüsse und später neu gebaute Kanäle. All diese Arten von Verkehrswegen fußten auf staatlicher Initiative. Während die

42 Samuel Mitchell an Stephen Van Rensselaer, 10. August 1808, VRMP.

43 Stephen Van Rensselaer an J.W. Moulton, 20. Januar 1820, Stephen Van Rensselaer III Collection, RPI. Vgl. zur landwirtschaftlichen Modernisierung Ellis, *Landlords and Farmers*, 98–100, 137–142; Huston, *Land and Freedom*, 35–38.

Bundesregierung in dieser Phase unter dem Einfluss Jeffersonscher, *states rights*-bezogener Verfassungsinterpretation inaktiv blieb, charterten die Einzelstaaten Aktiengesellschaften zum Bau von Kanälen, Straßen und Eisenbahnlinien, von denen sie dann Anteile aus Steuergeldern erwarben. Dieses merkantilistische *Commowalth System* der dezentralen, staatlich gesteuerten Entwicklung, bildete einen Kernbestandteil der *Market Revolution* und war wichtige Grundbedingung für die Entstehung eines nationalen Marktes.⁴⁴

Auch in diesem Segment der ökonomischen Modernisierung zeigten die Landaristokraten des Hudson-Tals großes Engagement. So finanzierte Robert R. Livingston, von der New Yorker *Assembly* mit einem Monopol für die Dampfschiffahrt auf dem Hudson ausgestattet, die Entwicklung und den Bau des ersten kommerziell eingesetzten Dampfschiffes durch den Ingenieur Robert Fulton. 1807 erfolgte die Jungfernfahrt der *Clermont* von New York nach Albany. Die 32 Stunden, in denen das Schiff die 150 Meilen lange Strecke zurücklegte, bedeuteten eine enorme Verkürzung der Reisedauer und gaben Ausblick auf die Chancen der Nutzung des Hudsons als schnelle Transportroute für Waren und Passagiere, sodass in den folgenden Jahren weitere Schiffe in Dienst gestellt wurden.⁴⁵

Was die Dampfschiffahrt für Livingston, war der Erie-Kanal für Van Rensselaer. Die Idee, eine Wasserstraße vom Hudson zu den Großen Seen zu bauen und so die Ostküste mit dem Landesinnern westlich der Appalachen zu verbinden, war bereits im 18. Jahrhundert aufgekommen. So wies Cadwallader Colden in einem Bericht zum Pelzhandel 1724 darauf hin, dass ein Ausbau der natürlichen Wasserwege im Westen New Yorks ins Auge zu fassen sei. Als um die Jahrhundertwende im Zuge der *Canal Mania* vor allem in Großbritannien, aber auch in anderen Staaten Europas hohe Summen in Bauprojekte investiert wurden und überall neue Kanäle entstanden, wurden auch in New York wieder Stimmen laut, die die alte Idee aufgriffen und erste Entwürfe für einen Kanal als Ost-Westverbindung vorlegten. Aufgrund der gigantischen Ausmaße des Projekts – der künstliche Wasserweg sollte eine Länge von fast 600 Kilometern haben – stießen Unterstützer des Vorhabens zunächst vornehmlich auf Widerstand. Der Plan erschien den meisten Amerikanern um 1800 als pure Fantasterei, Präsident Thomas Jefferson bezeichnete ihn gar als »a little short of madness«. ⁴⁶ Nichtsdestotrotz konnte 1810 ein erster Erfolg erzielt werden. Thomas Eddy, Inhaber der *Western Inland Lock Navigation Company* und sein Freund, der Staatssenator Jonas Platt, erarbeiteten eine Resolution, die

44 Martin Bruegel, *Farm, Shop, Landing: The Rise of a Market Society in the Hudson Valley, 1780-1860* (Durham u. London, 2002), 72-80; Howe, *What Hath God Wrought*, 137f., 213f., 614f.

45 Robert H. Thurston: *Robert Fulton: His Life and Its Results* (New York, 1891), 126-31.

46 Zit. nach Peter L. Bernstein, *Wedding of the Waters: The Erie Canal and the Making of a Great Nation* (New York u. London, 2005), 23.

sie ins Parlament einbrachten. Die *Assembly* sollte demnach eine Kommission einsetzen, deren Aufgabe es war, durch den Westen New Yorks zu reisen und dort mögliche Routen sowie die generelle Realisierbarkeit eines derartigen Bauprojektes zu prüfen. Das Haus stimmte dem zu: Sollte ein Kanal tatsächlich im Bereich des Möglichen liegen, so würde der gesamte Staat enorm profitieren. Die fruchtbaren Gebiete im Westen könnten im großen Stil landwirtschaftlich erschlossen und die Erträge auf schnellem Wege verschifft werden, was insbesondere New York City, das über den Hudson mit dem Kanal verbunden und somit letztlich dessen Endpunkt wäre, als Atlantikhafen und Handelszentrum weiter aufwerten würde. Das Fehlen einer ebensolchen Transportmöglichkeit hatte den Getreideanbau- und Handel im Westen bisher gehemmt und die Farmer dazu gebracht, aus ihrem Getreide Whiskey herzustellen, der haltbar war, sich leichter transportieren ließ und höhere Gewinnmargen versprach. Diese Problematik hatte gar von 1791 bis 1794, nach der Einführung einer Steuer auf Branntwein, zur sogenannten *Whiskey Rebellion* geführt.

Die Liste der Kommissionsmitglieder las sich wie ein *Who is Who* der New Yorker Elite, mit Größen aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft. Neben Stephen Van Rensselaer fanden sich dort aus dem Spektrum der Federalists der Gründervater und bedeutende Politiker Gouverneur Morris (der nicht etwa das Amt des Gouverneurs innehatte, sondern den Nachnamen seiner aus einer hugenottischen Familie stammenden Mutter zum Vornamen trug), William North, im Unabhängigkeitskrieg Adjutant des Barons von Steuben und auch Erbe dessen Ländereien in New York, sowie Mitglied der Society of the Cincinnati und Präsident der *Assembly*, und ebenjener Thomas Eddy. Um Balance bemüht, wurden auch drei Anhänger der Republicans in die Kommission berufen: DeWitt Clinton, Bürgermeister von New York und späterer Gouverneur, dessen Cousin Simeon De Witt, *Surveyor General* des Staates und als Geograph der einzige wirkliche Experte für das Vorhaben, und der Kongressabgeordnete und Geschäftsmann Peter Porter. Was die von Platt und Eddy vorgeschlagenen und von der *Assembly* schließlich ernannten Mitglieder der Kommission einte, war ihre Unterstützung großer Infrastrukturprojekte. Dass sie den Bau des Kanals befürworten würden, war letztlich schon vor Antritt ihrer Reise klar. Gleichzeitig genossen die Männer höchstes Ansehen und konnten so Vertrauen für das Projekt schaffen. Für sie spielten dabei nicht allein ökonomische Erwägungen eine Rolle. Der Ausbau der Verkehrswege sollte die Vereinigten Staaten als Nation zusammenwachsen lassen und gleichzeitig die Expansion nach Westen vorantreiben. Die Siedlungen fern der Küste wären so nicht mehr subsistenzwirtschaftende Vorposten, sondern integrale Bestandteile eines amerikanischen Imperiums, verbunden durch nationale Einheit und einen gemeinsamen Markt. Diese, Fortschritt und Wachstum in sich tragende Vision verband das Ideal von Jeffersons *Republican Empire* als Union von agrarisch geprägten, sich über den gesamten Kontinent erstreckenden souveränen Einzelstaaten mit Hamiltons ökonomischen Nationa-

lismus, demzufolge ein starker Staat die wirtschaftliche Entwicklung des Landes vorantreiben sollte. Gouverneur Morris äußerte bereits 1801 seine Erwartung von den USA als westwärts gewandter Macht der Zukunft: »As yet [...] we only crawl along the outer edge of our country. The interior excels the part we inhabit in soil, in climate, in everything. The proudest empire in Europe is but a bubble compared to what America will be, must be, in the course of two centuries – perhaps of one.«⁴⁷

Nach ihrer Ernennung begab sich die Kommission auf eine 53-tägige Expedition in den Westen, um im Anschluss einen ausführlichen Bericht zu verfassen, den sie im März 1811 vorlegte. In diesem legte sie die detaillierte Route von Albany zum Eriesee fest und plädierten für einen vollständig künstlichen Wasserweg (Morris hatte ein Überfluten des Eriesees vorgeschlagen). Der wichtigste Punkt des Reports waren jedoch die Ausführungen zur Finanzierung des Projekts. Die Kommission vertrat die Ansicht, dass ein Vorhaben dieses Ausmaßes nur unter staatlicher Regie durchführbar sei. Die Erfahrungen mit Insolvenzen diverser Kanalbauunternehmen zeigten, dass die Kostenintensität die Kapazitäten des privaten Sektors überstieg und eine öffentliche Finanzierung erforderlich machte. Nachdem das Vorhaben aufgrund des Britisch-Amerikanischen Krieges von 1812 bis 1814 zunächst nicht weiterverfolgt wurde und die Bundesregierung eine Finanzierung ablehnte, geriet es in den folgenden Jahren wieder ins Rollen. Die New Yorker *Assembly* stellte eine neue fünfköpfige Kommission zusammen, die mit der Planung beginnen und eine genaue Kostenaufstellung ausarbeiten sollte. Van Rensselaer war auch Mitglied dieser Kommission und blieb *Canal Commissioner* bis zu seinem Tode 1839. Er begleitete somit fast 29 Jahre lang Planung, Bau und Betrieb des Kanals in führender Position. Im April 1817 bewilligten *Assembly* und Senat den Bau und die Finanzierung des Kanals. Über Anleihen mit einer maximalen Rendite von sechs Prozent, die sowohl für die breite Bevölkerung, als auch für große Investoren zu einer beliebten Form der Geldanlage wurden, konnten die gewaltigen Kosten von 7,9 Millionen Dollar bewältigt werden. Die Hälfte des Kapitals stammte dabei aus dem Ausland, vor allem aus Großbritannien, wo Kanäle ein favorisiertes Investitionsobjekt darstellten. Innerhalb von nur acht Jahren wurde der Erie-Kanal fertiggestellt und mit einer zehntägigen, von Salutschüssen begleiteten Fahrt von DeWitt Clinton – mittlerweile Gouverneur – von Buffalo nach New York feierlich eröffnet. Der Kanal war ein voller Erfolg und bildete den Startschuss für weitere

47 Gouverneur Morris an John Parish, 20. Januar 1801, Elizabeth Deering Hanscom (Hg.), *The Friendly Craft: A Collection of American Letters* (New York, 1908), 222. Zur Aufstellung der Kommission und der Vorgeschichte des Kanalbaus vgl. Bernstein, *Wedding of the Waters*, 126-33; Howe, *What Hath God Wrought*, 213-20. Zu Jeffersons *Republican Empire* vgl. Peter S. Onuf, *Jefferson's Empire: The Language of American Nationhood* (Charlottesville u. London, 2000), 2-17.

Bauprojekte im ganzen Land. Bis 1833 hatten sich die Ausgaben bereits über die Nutzungsgebühren amortisiert und der Erie-Kanal warf Gewinne ab.⁴⁸

Stephen war nicht nur über sein persönliches Engagement an der wirtschaftlichen Modernisierung des Staates beteiligt, sondern investierte auch sein Geld bevorzugt in zukunftssträchtige Unternehmen. Sein Einsatz für den Ausbau der Infrastruktur lässt es dabei zu einer logischen Schlussfolge werden, dass er an zahlreichen Unternehmen aus diesem Bereich, insbesondere *turnpike companies*, beteiligt war. Auch wenn er als Manor-Lord ein Vertreter des primären Sektors war, unterstützte Van Rensselaer zunehmend das aufkommende Manufakturwesen und schrieb diesem eine Rolle »of vital importance to the independence of our country«⁴⁹ zu. Mit dieser Einschätzung lag er auf einer Linie mit dem Wirtschaftsprogramm Alexander Hamiltons, der in der staatlich vorangetriebenen Industrialisierung den Schlüssel zur Stärkung der Vereinigten Staaten sah. Erst durch eigene Manufakturen könnten die USA jene ökonomische Autarkie erlangen, welche die politische Unabhängigkeit festigte und sie zu den Staaten Europas aufschließen ließe. Die Bedeutung der Unabhängigkeit von (zumeist britischen) Importen wurde besonders im Zuge der Welle des Nationalismus, die durch den Britisch-Amerikanischen Krieg ausgelöst wurde, hervorgehoben und fand Ausdruck im Protektionismus der folgenden Jahre. Die Unterstützung des heimischen Manufakturwesens wurde so zur patriotischen Pflicht. Durch die Abschottung vor billigen britischen Produkten sollte die Entwicklung der eigenen Industrie möglich gemacht und die Vereinigten Staaten diskursiv zu einer Nation der Produktion stilisiert werden. Der ökonomische Fokus auf die industrielle Herstellung von Waren hatte somit auch eine wichtige Funktion für den inneren Prozess der Nationsbildung. Für Stephen war dabei besonders die Textilindustrie von Interesse, zu deren frühen Förderern er gehörte. So beteiligte er sich an der Oneida Manufacturing Company, die 1811 eine erste Wollfabrik errichtete. Nur drei Jahre später war die Zahl der Textilfabriken in New York bereits auf 43 gestiegen. Trotz des schnellen Wachstums darf nicht übersehen werden, dass sich die Produktionswirtschaft zu dieser Zeit noch in den Kinderschuhen befand und weiterhin nur einen geringen Anteil an der Gesamtleistung der amerikanischen Volkswirtschaft hatte, was sich auch in der Beschäftigtenzahl zeigte: In Oneida County, dem Zentrum der New Yorker Textilindustrie, waren 1827 weniger als 800 Menschen in den Fabriken tätig, was einen Anteil von unter zwei Prozent der Gesamtbevölkerung ausmachte.⁵⁰

48 Bernstein, *Wedding of the Waters*, 180–97, 228–36; Gerard Koeppel, *Bond of Union: Building the Erie Canal and the American Empire* (Cambridge, 2009), 210–13.

49 Stephen Van Rensselaer an J.W. Moulton, 20. Januar 1820, Stephen Van Rensselaer III Collection, RPI.

50 Ellis, *Landlords and Farmers*, 127–130. Diverse Zertifikate und Aktien in VRMP und Isadore M. Fixman Collection, RPI. Zur Interpretation der Industrialisierung als nation building vgl.

Es mag wie eine Ironie der Geschichte wirken, dass Stephen Van Rensselaers Einsatz für die ökonomische Modernisierung sich bereits nach relativ kurzer Zeit gegen ihn wandte und den Niedergang von Rensselaerswyck einleitete. Die durch den Erie-Kanal möglich gemachte landwirtschaftliche Erschließung des Westens war einer der Hauptfaktoren für den Einbruch der Landwirtschaft des Hudson-Tals im Laufe der 1820er Jahre und stürzte das Landgut in eine tiefe Krise, die letztlich sein Ende bedeuten sollte.

Auch wenn das 1808 von Thomas Jefferson verhängte und 1810 wieder aufgehobene Handelsembargo, das jeglichen Export von Gütern untersagte, für einen kurzen Zeitraum die Getreidepreise sinken ließ, bildeten die ersten zwei Jahrzehnte des 19. Jahrhunderts insgesamt eine Zeit des Wachstums und der Profitsteigerung. Die anhaltende Nachfrage aus Europa führte im Zusammenspiel mit der Ausgabe billigen Papiergelds zudem zu einer Landspekulationsblase. Während des Britisch-Amerikanischen Krieges von 1812 bis 1814 betrieb die Regierung zum Zwecke der Kriegsfinanzierung eine Politik der Schuldenaufnahme, die nach Kriegsende mit der Gründung der *Second Bank of the United States* weitergeführt wurde. Mit günstigen Krediten wurde die Westexpansion vorangetrieben, sodass Land im Westen in der Hoffnung auf hohe Profite durch Getreideanbau zu einem beliebten Spekulationsobjekt wurde. 1819 platzte die Blase. Zum einen setzte in der europäischen Wirtschaft nach dem Ende der Napoleonischen Kriege eine Erholung ein, welche die Abhängigkeit von amerikanischen Getreideimporten reduzierte und die Preise sinken ließ. Hinzu kam die generelle Knappheit an Edelmetallen, sodass der durch Papiergeldausgabe erhöhten Geldmenge eine immer kleinere Deckung in Form von Gold- oder Silberreserven gegenüberstand: Im Juli 1818 betrug das Verhältnis bereits 10:1 und das Vertrauen in das Banken- und Papiergeldsystem nahm stetig ab. In einer überhasteten Reaktion brachte die Zentralbank eine Reihe von deflatorischen Maßnahmen auf den Weg, welche die Panik vollends entfachten. Die massive Einschränkung der Kreditvergabe sowie das Einlösen der von ihr gehaltenen Wechseln und Guthaben ließen das auf Schulden und Inflation aufgebaute Wirtschaftswachstum komplett einbrechen. Das dringend benötigte Gold und Münzgeld wurde weiter reduziert, da die Kredite, die bei englischen Banken für den *Louisiana Purchase* aufgenommen worden waren, ab 1818 zurückgezahlt werden mussten. In dieser Stimmung der Unsicherheit gingen die Investitionen zurück, Schulden konnten nicht mehr beglichen werden und die Preise verfielen.⁵¹

Laura Rigal, *The American Manufactory: Art, Labor, and the World of Things in the Early Republic* (Princeton u. Oxford, 1998).

51 Für die Ursachen der Krise von 1819 existieren unterschiedliche Erklärungsansätze. Während Keynesianer vom zyklischen Konjunkturmodell ausgehen und in der Krise eine zwangsläufig auf den Boom folgende Rezession sehen, betrachten Anhänger der Österreichischen Schule die expansive Geldpolitik der US-Regierung als Hauptursache. Howe, *What Hath God*

Die erste große Wirtschaftskrise der Vereinigten Staaten zeigte die Risiken einer verflochtenen Marktwirtschaft auf: Je mehr die Menschen für nationale und internationale Märkte produzierten, desto anfälliger waren sie auch, von Krisen getroffen zu werden, die ihren Ursprung fernab der eigenen Lebenswelt nahmen. Für die Pächter auf Rensselaerswyck waren die Auswirkungen in aller Härte spürbar. Hatte der Preis für einen Scheffel Weizen 1817 noch seinen Höchststand von 18 Shilling erreicht, sank er bis 1821 auf 6 Shilling. Stephen Van Rensselaer ahnte bereits die katastrophalen Folgen der Krise für sein Manor, als er 1820 feststellte, dass die Weizenpreise zu niedrig waren »[to] repay the labor expended on its production«. ⁵² So hatte der Preisverfall ein drastisches Sinken der Pachteinnahmen zur Folge. Die Pächter konnten unter den existierenden Marktbedingungen ihren Verpflichtungen nicht mehr nachkommen und die Summe der ausstehenden Zahlungen verdoppelte sich im Zeitraum von 1814 bis 1823. Bei Stephens Tod im Jahr 1839 betrug sie insgesamt 400.000 Dollar. Auch wenn die generelle Wirtschaftskrise ab 1823 abflaute, war für die Bauern im Hudson-Tal keine Entspannung in Sicht. Der 1825 fertiggestellte Erie-Kanal überschwemmte New York mit billigem Getreide aus dem Westen. Durch die hohen Erträge des fruchtbaren Ackerlandes im Westen sanken die Preise weiter und die Farmer auf Rensselaerswyck kämpften um ihre Existenz. Ausgelaugte Böden, sowie Probleme mit Schädlingen – die Region litt unter der Plage der Hessenfliege – sorgten neben der Konkurrenz aus dem Westen für weitere Probleme. Wer welches besaß, verkaufte sein Vieh, um an Bargeld zu gelangen. Van Rensselaer war von den Entwicklungen höchst beunruhigt und reagierte mit neuerlicher Härte: Ab Mitte der 1830er Jahre begann er, Pächter wegen ihrer Rückstände zu verklagen, ebenso ging er wieder entschiedener gegen die Nutzung der *commons* vor und ließ Grundstücke räumen, die unter Umgehung des *quarter sales* verkauft worden waren. ⁵³

Stephens Aktionismus wirkt in der Rückschau wie ein letzter verzweifelter Versuch, sich mit den ihm zur Verfügung stehenden Mitteln gegen eine Entwicklung zu stemmen, die in ihrem Ergebnis seinen Ruin bedeuten würde. Sein Wohlstand resultierte in erster Linie aus dem Land, das ihm gehörte. Blieben jedoch die Pachtzahlungen aus, hatte es, so denn er es nicht verkaufte, keinen Wert für ihn. Der seinem Status entsprechende Lebensstil und die philanthropischen Ausgaben verschlangen große Mengen an Geld, sodass die Bedrohung der Existenz seiner Pächter ebenso die seiner Familie bedrohte. Die Kommerzialisierung der Landwirtschaft und der Aufbau einer nationalen Infrastruktur, Prozesse, die Van Rensselaer mit großer Überzeugung aktiv gefördert hatte, führten letztendlich zu

Wrought, 142-44; Murray N. Rothbard, *The Panic of 1819: Reactions and Policies* (New York, 1962), 1-36.

52 Zit. nach Ellis, *Landlords and Farmers*, 124.

53 Diverse Klageschriften in Abraham Van Vechten Papers, NYSL.

einem Zusammenbruch der Landwirtschaft auf Rensselaerswyck und im übrigen Hudson-Tal. Es waren die Geister, die Stephen gerufen hatte, die nun das Ende des seit über 200 Jahren bestehenden Gutes einläuteten.

