

HANNOVERSKO A JEHO ROLE V BRITSKÉ OBCHODNÍ POLITICE V NĚMECKÉM SPOLKU V PRVNÍ POLOVINĚ 19. STOLETÍ (OD VÍDEŇSKÉHO KONGRESU DO ZÁNIKU PERSONÁLNÍ UNIE)

Jan Rampas

Tento příspěvek k dějinám britsko-hannoverské personální unie a německého prostoru v období od konce napoleonských válek do počátku čtyřicátých let 19. století se zaměřuje na pokusy britských obchodníků proniknout na německé trhy, zabránit rozšiřování pozic Pruska a odstranit určitá opatření jednotlivých německých států, která omezovala britský obchod v předcházejících staletích. Nástrojem ke zlepšení britské pozice potom mělo být dle některých politiků na obou stranách personální unie právě Hannoverско, díky britskému vlivu významně územně rozšířené po Vídeňském kongresu. V představách Londýna mělo Hannoverско okolo sebe sdružit menší německé státy obávající se hegemonistických ambicí Pruska a nabídnout probritskou alternativu určitého celního spolku. Vedle toho především hannoverští politici doufali v bližší kooperaci s Británií při rozvoji přístavů na pobřeží Severního moře a vývozu hannoverských produktů. Skutečnost ale byla dosti jiná.

Protože ani jedna ze stran personální unie neposkytla té druhé dostatečnou podporu, ani záruky, většina „britských“ projektů v Hannoverско skončila neúspěchem. Po dlouhém odolávání tak nakonec i Hannoverско přistoupilo k pruskému celnímu spolku, čímž nejen ztratilo mnoho ekonomických výhod dříve poskytovaných Velkou Británií, ale taktéž prokázalo, že britská snaha provozovat v prostoru Německého spolku svou vlastní obchodní politiku bez kooperace s Pruskem nebo (ve značně menším rozsahu) s Rakouskem nepovede k úspěchu.

Po svém územním rozšíření a povýšení na království se Hannoverско, bývalé kurfiřtství brunšvicko-lüneburské, rozšířilo silně nad rámce hranic bývalého kurfiřtství a stalo se s rozlohou 38 000 km² a s přibližně 1 435 000

obyvateli¹ po Prusku, Rakousku a Bavorsku čtvrtým největším státem Německého spolku.² Hlavní město království, Hannover, bylo silně zasaženo obdobím napoleonských válek, a proto bylo ještě v roce 1820 domovem jen zhruba 24 000 obyvatel, zatímco další velká města jako Hildesheim, Emden nebo Osnabrück neměla více než 11 000 obyvatel.³ Z celé populace království žilo v roce 1820 jen něco přes 186 000 lidí (tj. 13 % populace) ve městech nebo v tzv. Flecken – malých městech nebo tržních městech (*Marktstädte*), která neměla více než 1 000 obyvatel, ale která stále disponovala speciálním právním statutem, který je odlišoval od vesnic.⁴

Na rozdíl od Británie, procházející tehdy procesem průmyslové revoluce, bylo Hannoversko agrární zemí, zaměřující se na nejrůznější formy obdělávání půdy, dále na chov zvířat (velmi známé byly kvalitní chovy koní, které nežřídko mířily z Hannoverska do Británie) a na další pomocné činnosti, zahrnující kupříkladu chovatelský průmysl pro výrobu ložního prádla. Kolem roku 1830 bylo 86 % plochy státu využíváno k farmaření poddanými, kteří byli v určitých otázkách stále závislí na šlechtických statkářích. To také vedlo k silné společenské nerovnováze s velkým počtem poddaných, kteří vlastnili velmi málo nebo žádnou půdu, zatímco vyšší třída vlastníků velkých farem hospodařila na úrodných plochách na Hildesheimer Börde, Calenberger Börde a Frisian March.⁵

Protože byla hannoverská města ve dvacátých a třicátých letech 19. století stále velmi chudá, na rozdíl od Británie nebyla příliš rozšířená migrace chudých poddaných do měst. Legislativa schválená v roce 1827 a upravující doložení místa pobytu a manželství navíc ještě přičleňovala obyvatelstvo

¹ Údaje dle sčítání z roku 1821 uvedené v HASSEL, William von: *Geschichte des Königreichs Hannover*. 1. díl. *Von 1813 bis 1848*. Bremen 1898, s. 266; Podrobněji viz JANSEN, C. H. C. F.: *Statistisches Handbuch des Königreichs Hannover*. Hannover 1824.

² K britské roli v tomto procesu LANGE, Günther: *Die Rolle Englands bei der Wiederherstellung und Vergrößerung Hannovers 1813–1815*. Niedersächsisches Jahrbuch für Landesgeschichte, 28, 1956, s. 144–163.

³ VAN DEN HEUVEL, Christine: *Closer than ever before. Hannover und Großbritannien am Ende der Personalunion 1814–1837* (dále jen *Closer than ever before*). In: ASCH, Ronald G. (Hrsg.): *Hannover, Großbritannien und Europa. Erfahrungsraum Personalunion 1714–1837*. Göttingen 2014, s. 408.

⁴ Bylo tomu tak z důvodu historického významu sídla nebo skutečnosti, že jej Hannoversko získalo teprve v rámci Vídeňského kongresu. Jednalo se například o oblast Uchte, města Auburg, Goslar, Freudenberg nebo Twistringen. VAN DEN HEUVEL, Christine: *Georg IV. und William IV., Das Königreich Hannover und das Ende des Personal Union* (dále jen *Georg IV. und William IV.*) In: LEMBKE, Katja – VOGEL, Christian (Hrsg.): *Als Royals aus Hannover kamen. The Hanoverians on Britain's Throne 1714–1837*. Hannover 2014, s. 193.

⁵ Dnešní oblast Ostfriesische Seemarschen. K využívání hospodářské půdy v Hannoversku blíže VAN DEN HEUVEL, Ch.: *Georg IV. und William IV.*, s. 193–194.

k určité komunitě. Tím byly jak mobilita, tak určitý sociální vzestup nižších vrstev, ještě ztíženy, což plně odráželo postoje hannoverské šlechty, která chtěla mít pod kontrolou „nestabilní“ nižší vrstvy, držet je na půdě a dohlížet, aby nenásledoval jejich nekontrolovaný příliv do měst. K tomu se ještě hannoverské vládnoucí kruhy snažily vyhnout procesu industrializace. Bylo velmi zvláštní, že země, která v mnoha otázkách závisela na vlivu a pomoci Velké Británie dokázala v otázce využití industrializace s takovou vehemencí zastávat konzervativní záporné stanovisko. Obavy hannoverské aristokracie z posílení nejnižších vrstev společnosti a z možného směřování státu od tradiční vlády aristokracie k britskému politickému systému, který by hrozil změnit tradiční mocenské poměry v království, nakonec zpomalily nástup průmyslové revoluce až do období po roce 1830, kdy jsou v Hannoveru po pádu hraběte Münstera zaváděny dlouho odkládané reformy. Zmiňované propojení s Británií se odráželo především v exportu zemědělských a důlních produktů, textilu a lnu, přičemž země byla široce otevřena britskému exportu s minimem celních bariér.⁶

I přes restriktivní ekonomickou politiku jsou především čtyřicátá a padesátá léta 19. století již spjata s rozvojem hannoverských měst a ekonomiky. Království však stále zůstávalo primárně agrárním a značně ekonomicky zaostávajícím jak za sousedním Pruskem, tak Saskem. Vinu lze přičítat rostoucí anglofobii nižších vrstev obyvatelstva a značnými předsudky a nedůvěrou v technologický pokrok. Proto se většina snah o rozvoj průmyslu, obchodu a zemědělství setkávala s nepochopením, úmyslným sabotováním nebo rovnou se zavrnutím.⁷

Pokud se naskytla šance získat určité nové zemědělské stroje z Británie, byly většinou uschovány, aby byly později obvykle prodány v rámci království či do nejbližších sousedních zemí. Taktéž neúspěšně se již Jiří III. snažil zavést v Hannoveru určitý upravený systém britského ohrazování (*enclosure*). Určité obavy obyvatel Hannoverska z posílení britského vlivu značí i skutečnost, že sice jezdili na studijní pobyty do Londýna, seznamovali se s britskými vynálezy a technologiemi, ale přesto raději preferovali nakupování kopií britských strojů z Berlína nebo Vídně. To lze vidět například na případu jen pozvolného zavádění plynových lamp nebo na jednání o zavedení

⁶ Srov. DITCHFIELD, G. M.: *Entwürfe und Ideale monarchischer Herrschaft in Großbritannien unter Georg III. und Georg IV.* In: ASCH, Ronald G. (Hrsg.): *Hannover, Großbritannien und Europa. Erfahrungsraum Personalunion 1714–1837.* Göttingen 2014, s. 197–220; VAN DEN HEUVEL, Ch.: *Closer than ever before*, s. 408–439; RIOTTE, Torsten: *Hannover in der britischen Politik, 1792–1815. Dynastische Verbindung als Element außenpolitischer Entscheidungsprozesse.* Münster 2005, s. 193–216.

⁷ KONIGS, Philip: *The Hanoverian Kings and Their Homeland.* Sussex 1993, s. 142–147.

železnice, která byla i přes určité snahy z Británie pro odpor lokálních elit i vévody z Cumberlandu, budoucího hannoverského krále, zavedena až poměrně pozdě v roce 1843.⁸ I poté ale byla využívána spíše omezeně, což se nejvíce projevilo v roce 1866, když hannoverské jednotky pěšmo nestíhaly pohyb pruských vojsk, která se na bojiště přepravovala i s vybavením po železnici.⁹

Dá se konstatovat, že ekonomické vztahy mezi Hannoverem a Británií hrály na počátku 19. století jen malou roli. Zastánci personální unie v Británii měli sklon vidět Hannover jako vhodnou oblast pro britskou obchodní expanzi. Argumentů měli několik – předně měly obě země společného suveréna, díky čemuž mohlo odpadnout mnoho obchodních bariér, dále Hannover disponoval poměrně dlouhým pobřežím Severního moře a na svém území mělo rozsáhlé toky Vezery a Labe. Jenomže ideje, se kterými bylo v souvislosti s využitím Hannoverska jako reexportního místa pro suroviny z britských kolonií (nejdříve v Severní Americe, poté z Indie a Karibiku) pracováno, nakonec zůstávaly jen na papíře.

Důvodem byl předně stále se zvětšující rozestup mezi rostoucí britskou ekonomikou a obchodem a agrární a zaostalou ekonomikou Hannoverska. K tomu je nutno připočíst částečnou anglofobii a obavy ze ztráty vlastní německé identity, pokud se království vydá cestou budování ekonomiky dle britského vzoru.¹⁰ Faktorem byla i obava pozemkových vlastníků ze ztráty moci, kterou si dosud udržovali nad zemědělským nemigrujícím obyvatelstvem. Co se týče přístavišť a využití Severního moře, bylo bohužel pravdou, že Vezera a Labe byly Hannoverany chápány spíše jen jako jakési „hraniční řeky“ s okolními státy a větší využití z nich měla hanzovní města Brémy a Hamburk.¹¹ Samostatnou kapitolou je potom oldenburské pronajmutí přístavu Wilhelmshaven Prusku v roce 1853, které dále snížilo hannoverské možnosti účinného ekonomického využívání pobřeží Severního moře. Konkurencí pro Hannoverem nově budovaný přístav Geestemünde pak byl i Bremerhaven, přičemž ovšem území tohoto města prodalo samo království Brémám v roce 1827. Existence Wilhelmshavenu a Bremerhavenu úspěšně blokovala jakékoliv snahy Hannoverska po rozšíření objemu svého obchodu na severních hranicích. Největší užitek z pobřeží tak pro Hannover stá-

⁸ Tamtéž, s. 146–147.

⁹ K tomu srov. PITZ, Ernst: *Deutschland und Hannover im Jahre 1866*. Niedersächsisches Jahrbuch für Landesgeschichte, 38, 1966, s. 86–150.

¹⁰ STEHLIN, Stewart A.: *Bismarck and the Guelph Problem, 1866–1890. A Study in Particularist Opposition to National Unity*. The Hague 1973, s. 10–11.

¹¹ DANN, Uriel: *Hanover and Great Britain 1740–1760*. Leicester 1991, s. 127.

le představovalo tzv. stadeské mýto, které v roce 1824 bylo povinno zaplatit přibližně 4581 plavidel, což by Hannoveru přineslo příjem ve výši zhruba 945 000 tehdejších hamburských marek.¹²

Sama Británie nevyvinula příliš snahy pro to, aby svému ekonomicky zaostalejšímu sousedovi pomohla. Nezaváděla žádná opatření v jeho prospěch vyjma zajištění konzulární ochrany pro hannoverská pravidla na volném moři a možnosti využívat ochrany britských lodí před piráty.¹³ Jinak ale bylo s Hannoverem stále zacházeno jako s jakýmkoliv jiným cizím státem, nikoliv jako se součástí britské Koruny či alespoň určitou „pátou kolonou“ Británie na evropském kontinentě. Takový stav ale současně vyhovoval oběma stranám, když Británie mohla minimalizovat své závazky na kontinentě a v Hannoveru držela moc místní šlechtická oligarchie, tvořící značnou část státního úřednického aparátu.

Pokud se zaměříme na otázku finanční podpory Británie své periferii, stojí za zmínku poznámka jednoho vlivného britského politika, který na adresu britské finanční podpory Hannovera pronesl „budeme házet malé části našeho bohatství... do německé propasti, která křičí „dejte, dejte“ a není nikdy spokojena.“¹⁴ Zřetelný britský odpor k podpoře království se uplatňoval i při válečných konfliktech vyjma verbování hannoverských vojáků do britských služeb za Británií vyplácený žold. Nakonec vyústil v to, že nejvíce peněz získávalo království (do roku 1814 kurfiřtství) od svého suveréna, britského krále v Londýně.¹⁵

Nejambicióznějším projektem, v němž bylo zapojeno Hannoverko ještě v době personální unie, byl Středoněmecký obchodní spolek (*Mitteldeutscher Handelsverein*) z roku 1828. Mezi Emží a Labem bylo podporováno nízké clo na dovoz britských koloniálních a hotových výrobků, čímž bylo bráněno vzniku lokálního průmyslu. Důvodem této nevhodné politiky byla snaha za-

¹² Tyto údaje udává např. HUTT, William: *The Stade Duties Considered*. London 1839, s. 16.

¹³ Blíže viz HARDING, Nicholas: *North African Piracy, the Hanoverian Carrying Trade, and the British State, 1728–1828* (dále jen *North African Piracy*). *The Historical Journal*, 43, č. 1 (March 2000), s. 25–47.

¹⁴ DANN, U.: *c. d.*, s. 128.

¹⁵ Udává se například, že Jiří II. „utopil“ v Hannoveru do konce své vlády 2,5 milionu liber. Podobné výdaje měl následně i Jiří III., který musel nejen pomáhat s obnovou kurfiřtství po sedmileté válce, ale také po jeho okupacích nepřátelskými mocnostmi na přelomu 18. a 19. století, kdy bylo Hannoverko ovládáno střídavě Pruskem a Francií. Jiří IV. dále investoval do Hannovera jak v rovině finanční, tak politické, kdy za pomoci hraběte Münstera již v roce 1813 zrušil veškeré administrativní změny z doby francouzské okupace a skrze investice do stavebních projektů (silnice, splavňování řek, aj.) měl v plánu „resuscitovat“ hannoverskou ekonomiku i sebevědomí státu poškozené dlouhým obdobím cizí nadvlády. DANN, U.: *c. d.*, s. 129.

bránit vzniku nové společenské třídy jako zdroje nestability v království, stejně jako obava z hegemonistických ambic Pruska, čemuž měl bránit britský vliv. Tak Hannoversko nadále fungovalo jako předmostí pro britský obchod v Německu, zatímco na hannoverský export opačným směrem – jednalo se především o zemědělské produkty a dub pro stavbu lodí – byla uplatňována stejná protekcionistická britská celní opatření jako na všechny ostatní státy bez ohledu na personální unii. Nebylo divu, že takto nevhodně nastavená hospodářská politika nejen, že nepřinášela Hannoversku blahobyt, ale vedla k oslabování státní ekonomiky a navyšování dluhů.¹⁶ Naproti tomu britská pozice v důležitém prostoru severního Německa a Pobaltí byla zajištěna.

Jak poznamenal v depeši do Londýna britský zástupce Henry Unwin Addington: „Pouhý pohled na mapu ukáže... v případě, že bude tento spolek zachován a jeho principy reálné a prakticky převzaty a aplikovány, bude tím otevřena cesta pro export britského zboží z Hamburku a Brém přes Hannoversko a Hesensko-Kassel, Porýní a Švýcarsko na hranice Itálie... Kromě těchto spravedlivých obchodních výhod přinese tato situace také možnost dostávat kontraband na území Pruska, Bavorska, Württemberska a (Hesensko-)Darmstadtska a nemusí nutně vést k vystoupení více než jednoho státu až bude tento systém utvořen.“¹⁷

Z výše uvedeného lze usuzovat, že Británie nebyla proti bližší hannoverské hospodářské provázanosti se sousedními německými státy, protože to mohlo významně pomoci i jejímu snadnějšímu pronikání na další německé trhy. Proto v roce 1830 britský vyslanec u Spolkového sněmu ve Frankfurtu nad Mohanem George William Chad do Británie spokojeně informoval o uzavření Einbecké dohody, která měla být základem pozdějšího Severoněmeckého celního a obchodního spolku (North German Tax Association = *Steuerverein*).

Ve své zprávě uvedl: „Mám tu čest zaslat Vašemu Lordstvu (britský ministr zahraničí George Hamilton-Gordon, čtvrtý hrabě z Aberdeenu) kopii obchodní smlouvy uzavřené v Einbecku 27. března (1830) mezi Hannoverem, Hesenskem(-Kasselem, též Kurhesenskem), Oldenburskem a Brunšvicem. Touto dohodou čtyři signatáři souhlasí s ustanovením jednotného systému nepřímých daní, zrušením všech celnic a všech povinností týkajících se importu a exportu na svých územích a namísto toho vymezí území čtyř signatářských států jako hlavní celní hranici... dále umožní plnou svobo-

¹⁶ Srov. BERTRAM, Mijndert: *Das Königreich Hannover – Kleine Geschichte eines vergangenen deutschen Staates*. Hannover 2003, s. 41–42; ARNING, Hilde: *Hannovers Stellung zum Zollverein*. Hannover 1930 (nepublikovaná dizertační práce), s. 31.

¹⁷ Henry Utwin Addington Aberdeenu, 27. května 1828, Frankfurt, FO 30/28. In: HENDERSON, William Otto: *The Zollverein*. London 1938 (reprint Cambridge 2013), s. 66.

du obchodu pro všechny komodity vyjma soli používané pro domácí účely, a karet... vytvoří jednotný systém regulace respektující omezení vztahující se k cizím státům... umožní poddaným signatářských stran na území každého z nich využívat stejných imunit jako mají rodilí obyvatelé... (a) považují smlouvu za trvající do konce roku 1841, pokud se ovšem mezitím všechny státy Německého spolku nedohodnou na vytvoření jednotného systému nepřímých daní (*System of indirect taxes*)... Co se týče této současné dohody, vypadá to, že výhody z ní plynoucí jsou na straně Hesenska(-Kasselu)... zatímco hannoverští farmáři, především ti v sousedství Labe... jsou znevýhodněni.“¹⁸

Einbecká smlouva byla pokusem výše zmiňovaných států, z nichž některé se podílely již na utvoření Středoněmeckého obchodního spolku v roce 1828, utvořit svou vlastní, nezávislou obchodní zónu jako protiváhu proti pruské obchodní expanzi. Smlouva ovšem nakonec nevstoupila v platnost v důsledku nedostatku implementačních opatření. Přesto se ale dala považovat za předstupeň založení Britý podporovaného celního a obchodního spolku, který by se sice lišil, co do členské základny (nezahrnoval by kupříkladu Hesensko-Kassel), ale z článků původní smlouvy by vycházel. Takovýmto spolkem se stal v roce 1834 *Steuerverein* či Daňový spolek. Ten byl od počátku zamýšlen jako konkurence rozšiřujícímu se pruskému Německému celnímu spolku (*Zollverein*), přičemž cílil na oblast severozápadního Německa, kde místní státy a státečky sdílely nejen zájem na usnadnění vzájemné obchodní výměny a snížení celní zátěže, ale také obavy z mocenského posílení Pruska. Také proto zahrnoval při svém založení Hannoversko, Brunšvicko, Oldenburgsko a malíčký stát Schaumburg-Lippe. Po dobu své existence byl tento spolek podporován britským kapitálem, byl v rámci něj zaveden společný celní tarif zvýhodňující dovoz britského zboží a vedoucí silou v něm bylo právě na Velkou Británii napojené Hannoversko. Nakonec se však ukázal jako slabý konkurent Pruskem ovládaného celního spolku, kam navíc již v roce 1841 přistoupilo sousední Brunšvicko, v němž vládla pobočná větev rodu Welfů. Jeho další trvání pak stále více záviselo na Británií poskytovaných subsidiích a zvýhodňujících obchodních podmínkách, stejně jako na odporu nového hannoverského krále Ernesta Augusta, jehož nástupem na trůn v roce 1837 skončila 123 let trvající britsko-hannoverská personální unie, vůči nahrazení

¹⁸ George William Chad Aberdeenovi, 4. června 1830, No. 13, Frankfurt, FO 30/31. In: MÖSSLANG, Markus – FREITAG, Sabine – WENDE, Peter (eds.): *British Envoys to Germany, 1816–1866, Volume II: 1830–1847*. Camden Fifth Series, Volume 21. London 2002, s. 4–5. Dále jako *British Envoys to Germany*. Vol. II.

britského exportu a politického vlivu na politiku v království.¹⁹ Daňový spolek ještě přetrval revoluční události v letech 1848–1850, ale již v roce 1851 se jeho členové dohodli na výhodných podmínkách přistoupení k *Zollverein*.²⁰ Jednou z nich bylo celní zvýhodnění potenciálně významného přístavu na Labi, města Harburg.²¹ Výhodná pozice Hannoverska a dalších s ním přistupujících států ovšem trvala poměrně krátce, když v roce 1854 pod tlakem Pruska od většiny zvýhodňujících podmínek upustilo.

Již krátce po zániku personální unie a jednoznačně před koncem čtyřicátých let bylo politikům v Londýně zřejmé, že využití Hannoverska jako středobodu alternativního ekonomického spolku v Německu selhalo, přičemž obdobně dopadly také britské snahy získat výhody z nově získaných území Hannoverska u Severního moře.²² Bylo tomu tak i přesto, že již před rokem 1815 mělo Hannoversko právo využívat modifikovanou podobu tzv. *Union Jacka*, tj. britské vlajky, dále existovala reciproční (stejně vysoká) cla a byla stanovena platnost britských Navigačních akt i pro Hannoversko. Nejzřetelnější výhodou pro Británii pak bylo její ušetření od placení mýta ve městě Stade, které tak mohla využívat pro námořní spojení s Říší a následně s Německým spolkem namísto Hamburku.²³

Už politici komentátoři v osmnáctém století upozorňovali na výhody Hannoverska pro námořní obchod, když tehdejší kurfiřtství leželo u ústí řek Vezery a Labe u severoněmeckého pobřeží. Pozdější zisk Východního Fríska pak hannoverskou polohu na mapě dále zdůraznil, když bylo nově utvořené království odděleno od Británie jen územím Nizozemského království. Přesto však zůstával hannoverský potenciál nevyužit na úkor starých hanzovních měst Hamburku a Brém. Dobře nedopadly ani snahy Hannoveranů uchytit

¹⁹ Pragmatický přístup k nelehké geopolitické situaci Hannoverska vystihuje i rada, kterou poskytl Ernest Augustus svému synovi, korunnímu princovi Jiřímu: „Tvé srdce může směřovat k Rakousku, ale následuj svou hlavu a zůstaň s Pruskem.“ WALTERS, Alfred: *Denkwürdigkeiten*. 1 díl. Stuttgart 1923, s. 40. Srov. též BUKEY, Evan Burr: *The Guelph Movement in Imperial Germany, 1866–1918*. The Ohio State University 1969 (dizertační práce), s. 7.

²⁰ HENDERSON, W. O.: c. d., s. 95–100.

²¹ Srov. tamtéž, s. 214–217; HASSELL, W. von: *Geschichte des Königreichs Hannover*. 2. díl, s. 156–157. K samotnému vyjednávání o přistoupení blíže Alexander Malet Palmerstonovi, 16. října 1851, No. 40, Stuttgart, FO 82/68. In: *British Envoys to Germany*. Vol. IV, s. 343–345; Henry Francis Howard Palmerstonovi, Soukromé, 11. prosince 1851, No. 145, Berlin, FO 64/334. In: *British Envoys to Germany*. Vol. IV, s. 96–98.

²² Např. Cartwright Palmerstonovi, 4. června 1835 a 9. června 1835. In: GOOCH, George Peabody – WARD, Adolphus William: *The Cambridge History of British Foreign Policy, 1788–1919*. Vol. II. 1815–1866. New York 1923, s. 467–468.

²³ Toto privilegium však skončilo zánikem personální unie v roce 1837. I po tomto roce měla ale Británie stadeské mýto značně nižší než ostatní státy.

se namísto regionálního námořního obchodu v obchodě mezinárodním.²⁴ Problém, proč Hannoverisko nezládalo rozvinout svůj potenciál ani na regionální úrovni, spočíval předně v chybějícím vhodném přístavu. Nejlepší kandidát, město Harburg situované na Labi, bylo znevýhodněno mělkým písečným dnem a bylo tak nevhodné pro lodě s větším ponorem. Mnohem podstatnější ale byla absence určitého „námořního ducha“ společně se silnou vrstvou obchodníků. Jako možné řešení se jevilo využití personální unie s mnohem úspěšnější Británií, která mohla poskytnout infrastrukturu a potřebné know-how.²⁵

Klíčovou změnou v hannoverské snaze proniknout do námořního obchodu byl Vídeňský kongres a s ním spojený zisk Východního Fríska. Tato země byla původně součástí Pruska a po dobu, kdy byla součástí Hannovera, zůstávala v království jakýmsi cizím elementem. Přesto ale měla s dalšími částmi nově zformovaného království mnoho podobností – předně se jednalo o zemědělsky zaměřený region. Pro hannoverské elity ale bylo mnohem důležitější možné využití Východního Fríska pro námořní obchod. Nejen, že tamní populace disponovala zkušenými námořníky, ale navíc přístavy v regionu do jisté míry ovládaly plavbu po řece Emži a neměly žádnou přirozenou konkurenci, kterou na severovýchodě království představovala města Hamburk a Brémy. A i přesto, že Emže byla splavná jen přibližně k hranicím münsterského biskupství, dala se využít jako nástupiště pro vzdálenější plavby mimo Severní moře. Navíc ziskem tohoto území připadlo Hannoveru velké množství lodí, kdy jen přístav v Emdenu jich měl devadesát šest.²⁶

Přesto se ale britská strana stavěla k rozvoji hannoverského námořního obchodu značně rezervovaně. O hannoverském obchodním loďstvu bylo hovořeno jako o „rozšiřujících se houbách, jejichž majetek je britská unie nucena chránit, přestože jsou vůči ní závistiví a odmítají se (jí) podřídit“.²⁷ Kromě toho existovalo podezření (pravděpodobně oprávněné), že hannoverské vlajky využívají pro své obchodní plavby také lodě hanzovních měst. Jak stojí v jednom z dopisů britského konzula v Oldenbursku J. S. Macnamary

²⁴ I z toho důvodu mohl na konci 18. století hannoverský obchodní specialista Christian Ludwig Albrecht Patje identifikovat pouze dvě hannoverské lodě účastníce se „mezinárodního“ obchodu, a to mezi Francií a Baltem.

²⁵ V této souvislosti také došlo již v roce 1720 k založení Harburské společnosti, jejímž cílem bylo přebudování přístavu ve městě a která cílila na britské investory. Krom toho také v letech 1720–1750 existovaly plány na založení hannoverské pobočky britské Východoindické společnosti. Všechny pokusy o povznesení námořního obchodu ovšem skončily neúspěchem.

²⁶ Jedná se o údaj z roku 1818 – poznámka J. R.

²⁷ Anonym (J. S. Macnamara) předsedovi výboru vlastníků lodí v Londýně (Committee of ship owners), 17. března 1818, Brake na Vezeře, PRO, FO 34/12, s. 168. In: HARDING, N. B.: *North African Piracy*, s. 40–42.

do Londýna v roce 1818: „obyvatelé malých měst na hannoverském pobřeží řek Vezery a Labe spatřují v prodeji své vlajky jeden ze základních zdrojů svých příjmů“.²⁸

Dále v dopise ministru zahraničí Canningovi z roku 1823 stejný muž píše, že „malé a nevýznamné vesnice, které byly předtím obydleny jen několika rybáři, nabyly na důležitosti, když odtud odplouvají velké lodě obchodovat do Portugalska, Španělska, do Středomoří a do Západní Indie a to s tak malou delikátností... že jsem byl svědkem střídavého využívání hannoverských a brémských vlajek stejnou lodí v závislosti na účelu plavby“.²⁹ To byla pro britského konzula v Oldenbursku nejen urážka Británie, ale také ohrožení jejího obchodu. Jím použitý argument o nebezpečí vytvoření určité formy hannoverského „monopolu“ na obchod ve Středozemním moři, který by mohl vyšachovat Británii, se však zdá již jako přehnaný.³⁰

Další kritika zaznívala také z Londýna, kde ministr námořnictva (First Secretary to the Admiralty) John Wilson Croker dlouhodobě kritizoval britskou politiku sponzorování hannoverského námořního obchodu i skutečnost, že hannoverské námořní pasy byly takřka identické s těmi britskými a byly tak předmětem vytrvalého padělání.³¹ V souvislosti s výše uvedeným došlo k postupnému omezování britské podpory Hannovera v této oblasti, což bylo podpořeno i stále malým podílem na námořním obchodu v porovnání s hannoverskými sousedy v regionu – hanzovními městy. I zde potom Hannovera narazilo na hranice své možné expanze v padesátých letech 19. století, kdy začalo do stejného regionu s mnohem větší razancí pronikat též Prusko.³²

Britská snaha využít Hannovera k získání výhodnější polize v německém, potažmo středoevropském obchodu, nakonec skončila neúspěchem, a to nejen na zemi (resp. na souši), ale i na moři.³³ Rozvolnění vzájemných

²⁸ Tamtéž, s. 168.

²⁹ Macnamara Canningovi, 18. srpna 1823, Brake na Vezere, PRO, FO 34/16. In: HARDING, N. B.: c. d., s. 40–42.

³⁰ Srov. ANDERSON, M. S.: *Great Britain and the Barbary States*. Historical Research, 29, 1956, s. 99–100.

³¹ Blíže viz JENNINGS, Louis J. (ed.): *The Coker papers*. Volume I. London 1884, s. 412 an.

³² 20. července 1853 koupilo Prusko od Oldenburska kus země o rozloze 313 ha u řeky Jade, kde roku 1856 započalo se stavbou přístavu – pozdějšího Wilhemshavenu.

³³ Británie ale přesto dosáhla alespoň malého obchodního vítězství v otázce obchodu na severu Německa, když smlouvou ze 22. června 1861 vyjedнала s Hannoverem zrušení tzv. stadeského mýta na zboží vstupující do království po Labi. Nejednalo se o žádnou jednoduchou záležitost, protože jednání probíhala s přestávkami již od roku 1841. Dohoda o vzdání se pří-

vztahů, bouřlivý vývoj v německém prostoru ve čtyřicátých letech a stále jasnější slabost Hannoversem a Británií podporovaných ekonomických projektů proti Prusku a jeho partnerům dávaly tušit, že cílem britské politiky by namísto podpory alternativní cesty měla být dohoda s Pruskem. Ta se ovšem nerodila snadno a kupříkladu konečná úprava vztahů mezi Velkou Británií a Německým celním spolkem nespátřilo světlo světa dříve než v květnu 1865.³⁴ Její životnost byla ale velmi omezená. Stačilo totiž několik měsíců, aby došlo k naprosté proměně vztahů, jak uvnitř Německého spolku, tak Evropy. Na konci roku 1866 již mělo Prusko naprosto jinou pozici a samostatné Hannoverisko jako nezávislá ekonomická veličina spojená s Británií již neexistovalo. Perspektivy britsko-hannoverské spolupráce v oblasti námořního obchodu pak byly od počátku značně nejisté a dá se konstatovat, že Británií postupem času dále nepodporované. Tím bylo možné oslabení německých hanzovních měst ve prospěch dvou welfských království od začátku *de facto* odsouzeno k neúspěchu.

RESUMÉ

HANNOVERSKO A JEHO ROLE V BRITSKÉ OBCHODNÍ POLITICE
V NĚMECKÉM SPOLKU V 1. POLOVINĚ 19. STOLETÍ
(OD VÍDEŇSKÉHO KONGRESU DO ZÁNIKU PERSONÁLNÍ UNIE)

Práce se zabývá britskou obchodní politikou vůči Německému spolkům od konce napoleonských válek do padesátých let 19. století se zvláštním zaměřením na britský vztah k Německému celnímu spolkům (Zollverein). Častým prostředníkem Británie bylo v daném období hannoverské království. To bylo do roku 1837 s Velkou Británií navíc spojeno společným panovníkem v personální unii a také potom mělo s Británií těsný vztah kvůli úzkým rodinným vazbám a obdobným ekonomickým zájmům. Hlavním důvodem

jmů z mýta byla nakonec uzavřena po dlouhém vyjednávání mezi Hannoversem a patnácti dalšími státy, mezi nimiž byly kromě hanzovních měst zastoupeny také Velká Británie, Francie či dokonce Brazílie. Hannoverisko získalo přibližně 2 857 338 německých talarů, přičemž největší část – každá země přibližně milion talarů – platily Velká Británie a Hamburk. Zbytek částky přispělo rovnoměrně zbylých třináct vyjednávajících států. K tomu blíže WARD, John: *Experience of a Diplomatist: being Recollections of Germany, founded on Diaries kept during the years 1840 to 1870*. London 1872, s. 24 a 179–190. John Ward, otec pozdějšího britského historika A. W. Warda, byl v té době britským obchodním komisařem v severním Německu a byl tak přímým účastníkem jednání.

³⁴ 30. května 1865.

však byl hannoverský strach ze sousedního Pruska. Spolupráce mezi Británií a Hannoversem stála za vytvořením Středoněmeckého obchodního spolku (Mitteldeutscher Handelsverein) a především Daňové unie (Steuerverein), která zahrnovala probritsky nakloněné státy v severním Německu. Británie zajišťovala spolupráci s německými státy skrze poskytování ekonomických výhod, z nichž těžilo výrazně také Hannover. Klesající význam Daňové unie po roce 1841 a nárůst nacionalismu v Německu nakonec vedly k přistoupení jejích členů k Německému celnímu spolku na základě tajně dojednané smlouvy z roku 1851. Tím byla nejen vážně omezena schopnost Británie ovlivňovat hospodářskou politiku v německém prostoru, ale také její tradiční blízká spolupráci s Hannoversem. Vedle toho je v práci rozebírán i neúspěch Hannoverska v námořním obchodu v oblasti severního Německa, jehož chtěla Velká Británie původně využít k oslabení postavení hanzovních měst.

Klíčová slova: Hannover, Velká Británie, Prusko, Německý celní spolek, Daňový spolek, personální unie

SUMMARY

STATE OF HANNOVER AND ITS ROLE IN THE BRITISH ECONOMIC POLICY IN THE GERMAN UNION IN THE FIRST HALF OF THE 19TH CENTURY

The work deals with the British economic politics towards the German Confederation from the end of the Napoleonic wars until the 1850s with a focus on the British relationship towards Zollverein. The Hannover kingdom was a common mediator in the given period. It was, until the year 1837, connected to the Great Britain by one ruler in a personal union and later on, it had a close relationship with Britain due to the family ties and similar economic interests. The main reason was, nevertheless, the Hanoverian fear of the neighbouring Prussia. The cooperation between Britain and Hannover was responsible for the creation of Mitteldeutscher Handelsverein and especially Steuerverein, which united pro-Britain states in northern Germany. Britain was active in the cooperation with German states through the provision of economic advantages, which was important for Hannover as well. The declining importance of Steuerverein after the year 1841 and the increase of nationalism in Germany lead to the union of the

members into Zollverein through a secretly negotiated agreement in 1851. This event seriously restricted the ability of Britain to influence the economic politics in the German region, but its traditional cooperation with Hannover as well.

Keywords: Hannover, Great Britain, Prussia, Zollverein, Steierverein, personal union

Translated by Mgr. Tereza Kalousková

PhDr. Mgr. Jan Rampas
Frymburská 189
382 11 Větrní
Česká republika
e-mail: jan-rampas@seznam.cz