

NDB-Artikel

Harkort, Gustav Wirtschaftsführer, * 3.3.1795 Harkorten bei Hagen (Westfalen), † 29.8.1865 Leipzig.

Genealogie

B →Friedrich (s. 1), →Carl (1788–1856), Kaufm. in Leipzig, arbeitete mit H. zusammen;

⊙ Altena 1820 Christiane (1794–1879), *T* d. Gustav Bernh. Brenscheidt, Kaufm. in Altena, u. d. Christiane Elis. Hügel;

4 *S*, 2 *T*, u. a. →Walter (1822–74), Eisengießereibes., dann Teilhaber d. väterl. Firma, →Bernhard (1824–65), im Ostasienhandel tätig;

N Job. →Caspar (s. 3).

Leben

Nach Absolvierung der Hagener Gewerbeschule erhielt H. in seiner väterlichen Firma eine kaufmännische und technische Ausbildung. Mit seinem Bruder Friedrich meldete er sich bei Ausbruch der Freiheitskriege zum Heeresdienst; bei den Kämpfen um Ligny und Belle-Alliance befehligte H. eine Kompanie. Ende 1815 erhielt er den erbetenen Abschied als Landwehroffizier, anschließend reiste er für die Harkorter Firma und zog 1820 zu seinem Bruder Carl nach Leipzig. Mit diesem gründete er im gleichen Jahr das „Handels- und Exporthaus Carl und Gustav Harkort“, die sogenannte „Englische Garnhandlung“. 1843 errichteten die Brüder eine Eisengießerei und eine Anstalt für Galvanoplastik. Mit Carl, selbst Inhaber eines Bankgeschäftes, beteiligte er sich an der Gründung der Leipziger Bank (1838) und der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt (ADCA 1856), deren vollziehender Direktor er bis zu seinem Lebensende geblieben ist.

H. beteiligte sich maßgeblich an der Entwicklung des Zwickauer Steinkohlenbergbaues und gründete mit Carl zusammen die Altenbacher Tonwarenfabrik, auf deren Fabrikationsmaterial man beim Bahnbau ostwärts des sogenannten Macherner Durchstiches fündig geworden war. – Er beteiligte sich weiterhin an der Gründung des Handelshauses Carlowitz, Harkort & Co. in Kanton (1846) und zusammen mit Albert Dufour (schon 1846) an der Deutschen Gruppe der Suezkanalgesellschaft. Größtes Verdienst erwarb er sich um die Entwicklung des Eisenbahnwesens in Mitteldeutschland, in gleichem Sinne wirkend wie sein Bruder Friedrich in Westfalen. – H. hatte frühzeitig die Bedeutung der Eisenbahnen für den kontinentalen Verkehr erkannt; er betrachtete die Strecke Leipzig – Dresden als Muster und Erprobung für Bahnbetriebe überhaupt und – auf weite Sicht – als Zentralanlage, von der aus

in unmittelbarer Weiterentwicklung Anschlüsse an die Nachbarländer, Preußen, Bayern und Thüringen, gebaut werden sollten.

Nachdem Fr. List 1833 die Flugschrift „Über ein sächsisches Eisenbahnsystem und so weiter“ herausgegeben hatte, war es H., der gemeinsam mit Wilhelm Seyfferth, Albert Dufour und Carl Lampe den Plan der ersten großen Eisenbahnanlage in Deutschland tätig in Angriff nahm und die Compagnie gründete, deren oberste Leitung er dreißig Jahre lang innehatte. H. hat es verstanden, einerseits die besten technischen Mitarbeiter und andererseits die finanziellen Hilfsmittel, die ihm das Wirtschaftsleben seiner Zeit bot, für den Bau zu gewinnen. Er wanderte persönlich mit den Planungs-Ingenieuren die Linienführung von Leipzig nach Dresden ab. Der erste Anschluß an das sächsische Projekt folgte mit dem Bahnbau nach Magdeburg. Nach seinen Anregungen entstand ein Expropriationsgesetz, das zum Muster aller späteren deutschen Gesetze gleichen Charakters wurde. Das von ihm gutgeheißene Eisenbahnsignalwesen hat bis heute nur unwesentliche Verbesserungen zu erfahren brauchen: bei 5 Millionen Fahrgastbeförderungen ereignete sich nur ein Unfall. Die Compagnie kam einmal in Geldschwierigkeiten, die durch Staatssubvention auf rein persönlichen Kredit des Namens H. überwunden wurden.

Der Streit um das maßgebende Verdienst an der Entstehung der sächsischen Bahn wird von Seiten der List-Biographen mit Argumenten geführt, deren geschichtliche Haltlosigkeit L. Berger überzeugend nachgewiesen hat. In der Folgezeit haben auch andere Autoren H.s Untadeligkeit und die ausschließlich maßgebende Wirkung seines Einsatzes bei der Gründung und Vollendung (1839) des Bahnbaues bestätigt.

Als liberaler Vertreter Leipzigs im Sächsischen Landtag widersetzte sich H. 1850 der verfassungswidrigen Wiederherstellung der aufgehobenen alten Stände durch Beust, weswegen er als „Renitenter“ des passiven Wahlrechtes für verlustig erklärt wurde, eine Unbilligkeit, die ihn tief getroffen hat.]

Auszeichnungen

Landtagsabgeordneter, Ehrenbürger v. Leipzig, Ehrenkramer.

Werke

Versuch z. Beantwortung einiger durch d. Comm. f. Erörterung d. Gewerbe- u. Arbeitsverhältnisse in Sachsen aufgestellten Fragepunkte, 1848 (mit A. Dufour-Feronce).

Literatur

A. Liebmann, Acht J.zehnte im Dienste d. Wirtsch., Ein Lb. d. ADCA, 1938;

R. Böker, Frühe sächs. Eisenbahngründungen, in: Fam.bll. Harkort 11, 1939;

ders., Gedenkbl. f. G. H., in: Hagener Heimatkal., 1963, S. 31 ff.;

W. Bacmeister, in: Rhein.-Westfäl. Archiv (Essen) v. 17.11.1939, 23.9.1942, 22.2.1943, 10.5. sowie 2.4. u. 9.9.1943;

K. Wiedenfeld, Dt. Eisenbahngestalter aus Staatsverwaltung u. Wirtsch.leben im 19. Jh. (1815–1914), 1940;

R. Weinmeister, G. H. als Wirtsch.-führer im Lichte zeitgenöss. Urteile, 1942 (P);

Th. Bohner, Von Dresden bis Kanton, 1945;

E. Hillig, Denkschr. z. Feier d. 125j. Bestehens d. Leipzig-Dresdener Eisenbahn, 1964;

R. Böker, G. H., Frdr. List u. d. Leipzig-Dresdener Eisenbahn (1834–39), In: Schr.-R. d. Harkort-Ges. 3, 1966; s. a. L z. *Gesamtfam.*

Portraits

Marmorbüste v. A. Lehnert, 1887 (Leipzig, Mus. d. bildenden Künste, Gipsabguß Hagen, Stadtarchiv), Abb. b. Weinmeister, s. L;

Reliefmedaillon (Leipzig, Sitzungssaal d. Hauptbahnhofes);

das Denkmal zu Ehren H.s u. Lists in den Anlagen am Hauptbahnhof wurde vor einigen J. beseitigt;

s. Eschner, Leipzigs Denkmäler, 1910

Autor

Robert Böker

Empfohlene Zitierweise

, „Harkort, Gustav“, in: Neue Deutsche Biographie 7 (1966), S. 677-678 [Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/.html>

02. Februar 2024

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften
