

Außenhandel und wirtschaftliche Integration

1. Langfristige Entwicklung des Fernhandels bzw. des Außenhandels

a. *Der oberdeutsche Handelsraum, 15.–frühes 17. Jh.* Weitgespannte Handelstätigkeiten städtischer Großkaufleute insbes. aus Nürnberg u. Augsburg auf der Basis exportorientierter Textilgewerbe (Leinwand- u. seit E. 14. Jh. Barchenterzeugung in Schwaben), Eisengewerbe (Nürnberg und Umgebung) sowie Montanindustrie: Wachsende Silbergewinnung v. a. seit Mitte 15. Jh.; Ära des Seigerverfahrens, komplexes, kapital- u. energieintensives Verfahren zur Scheidung von Kupfer u. Silber mit räumlichen Schwerpunkten um Nürnberg, Thüringen, Slowakei (Oberungarn) u. Tirol. Großkaufleute (z. B. Fugger; Häberlein 2006) wurden z. T. über Kreditgeschäfte mit den habsburgischen Kaisern zu Montanindustriellen: Vorfinanzierung von Ausgaben gegen Refinanzierung durch Anrechte auf Silberproduktion.

b. *Außenhandel, ca. 2. Viertel 18. Jh. bis frühe 1790er Jahre* (PFISTER 2015). (1) *Hauptsächliche Exportgüter um 1790.* Leinen, Kammgarntuche, Eisenstäbe u. Eisenwaren (Draht, Nägel), Kupfer, Messing, Holz u. Holzzeugnisse (Pfähle, Planken; Flößeerei auf Rhein) u. Getreide. Bedeutungsgewinn von Baumwollwaren auf Kosten von Leinen. — (2) *Überseeische Importe Hamburgs.* Wachsende Konzentration auf Kolonialwaren. Dagegen Bedeutungsverlust von Textilien (Hinweis auf Importsubstitution durch Entwicklung von Gewerberegionen) sowie von mediterranen Erzeugnissen (Rosinen, Wein, Olivenöl). Haupthandelspartner seit Inwertsetzung von Saint Domingue (Haiti) nach dem Span. Erbfolgekrieg war Frankreich. — (3) *Wachstum des realen Außenhandels* wohl ca. 1% p. a. oder etwas weniger, der Kolonialwarenimporte in Hamburg deutlich schneller (1,6%). Kontrast zu vermutlich stagnierendem Pro-Kopf-Einkommen (21.10.15, §2.b) u. Bevölkerungswachstum um 0.5% p. a. (→Zunahme des Offenheitsgrads). Hinweis auf Wandel der Hauswirtschaft von Subsistenz- zu Marktproduktion von gewerblichen Erzeugnissen u. Wandel des Konsumverhaltens (16.12.15).

c. *Spätes 18. Jh. bis 1870er Jahre* (VON BORRIES 1970). Bis ca. 1850 wohl keine Zunahme des Außenhandels pro Kopf, danach bis ca. 1880 Verdoppelung des Offenheitsgrads ($[\text{Exporte} + \text{Importe}] / \text{Volkseinkommen}$) im Zusammenhang mit erster Globalisierungswelle. Angesichts der starken britischen Stellung auf Weltmärkten für Industrieerzeugnisse nahm der Anteil von gewerblichen Erzeugnissen, v. a. Textilien, bis 1850er J. ab. Umgekehrt war v. a. Preußen ein wichtiger Getreidelieferant für NW-Europa. Das steigende Gewicht von Rohwaren (Rohbaumwolle, Eisenerz) in den Importen deutet allerdings auf Wachstum innerer Märkte für Industriegüter ab. Erst 3. V. 19. Jh. wieder Zunahme des Anteils der Industriegüter in den Exporten; in den 1870er J. wandelte sich D vom Getreideexporteur zu einem wichtigen Importeur (sog. *grain invasion* Europas aus den USA nach Ende des dortigen Bürgerkriegs).

2. Wandel der Handelstechniken und Infrastrukturentwicklung, 17.–19. Jahrhundert

Seit dem späten 17. Jh. wurden Marktintegration u. Handel gefördert durch eine Reduktion von Handelskosten. Das Folgende behandelt die Hauptgründe dafür.

a. *Verbreitung des bargeldlosen Zahlungsverkehrs:* s. 20.01.16.

b. *Von der Messe zum kontinuierlichen Handel mit Handelskorrespondenz.* Bis ins frühe 17. Jh. spielten periodisch (jährlich, vierteljährlich) abgehaltene Messen, die von zahlreichen Kaufleuten besucht wurden, eine zentrale Rolle im Handel. Danach konnten sich v. a. die Messen von Leipzig u. Braunschweig halten, die den Austausch mit Osteuropa organisierten, wo sich Handelstechniken weniger entwickelten (BRÜBACH 1994). In Verbindung mit dem bargeldlosen Zahlungsverkehr entwickelte sich nach 17. Jh. der Absatz über Handelskorrespondenz mit Geschäftspartnern, die mit Geschäftsreisen durch den Kaufmann selbst oder durch spezielle Reisende gefunden wurden. Ab dem späten 18. Jh. sind Musterbücher als Instrument des Absatzes nachgewiesen; auch der Versand von Proben diente der Anbahnung von Geschäftsbeziehungen. Parallel differenzierte sich der Kommissions- u. Speditionshandel aus: Die Korrespondenzpartner z. B. eines Exportkaufmanns agierten als dessen *Kommissionäre*: sie organisierten im Absatzmarkt vor Ort den Verkauf u. den Versand der Waren des ersteren u. sie erledigten dessen Zahlungsverkehr vor Ort (GORIBEN 2011).

c. *Verbesserte Kenntnisse und Information der Kaufleute.* (1) *Handelspraktiken* (DENZEL et al. 2002): Bücher, die Informationen über Handelsbräuche, Münzen, Maße u. Gewichte an verschiedenen Handelsplätzen enthalten. Ursprung im SpätMiA, moderner Klassiker ist J. Savary: *Le Parfait négociant* (1675), für Deutschland wichtig waren J. E. Kruse: *Hamburgischer Kontorist* (1753) u. J. C. Nelkenbrecher: *Taschenbuch eines Banquiers und Kauffmanns* (1762). Ab dem späten 17. Jh. vermehrte sich die Produktion von Handelspraktiken bis zu ihrem Relevanzverlust in den 1880er J. — (2) *Preiskurantent.* Listen der Preise von Rohwaren, Versicherungsprämien u. Wechselkursen. Wichtigstes Beispiel in Deutschland: Hamburger Preiskurant ab 1736. — (3) *Folgen.* Senkung der Zugangsbarrieren zum Kaufmannsberuf: Die Vermehrung von Lehrbüchern machte Kenntnisse zur Geschäftstätigkeit mittels Handelskorrespondenz und Handelswechsel leicht verfügbar; Preiskurantent erhöhten die Markttransparenz.

d. *Postwesen* (BEHRINGER 2003). Definition: System für den Transport von Briefen, das allgemein zugänglich ist u. auf festen Routen regelmäßige Beförderung zu festgesetzten Tarifen gewährleistet. Anfangs 16. Jh. Verträge der Habsburger mit Franz von Taxis zur Einrichtung von Postdiensten zwischen den habsburgischen Territorien, die sich bis 1597 zur Reichspost (bis 1806) weiter entwickelten. Parallel Entstehung der Postdienste wichtiger Handelsstädte, nach 30j. Krieg von Territorialstaaten. Bis Mitte 18. Jh. Aufbau eines flächendeckenden Netzes an Poststationen u. zunehmend engere Taktung von Kursen. Etwa 1500–1800 verringerte sich die Transportdauer eines Briefs von Hamburg nach Augsburg von ca. 1 Monat auf 5 Tage. Aufbau eines leistungsfähigen Postwesens war Voraussetzung für die Nutzung der Handelstechniken von §2.a/b.

e. *Transportinfrastruktur.* (1) *Straßenbau* (MÜLLER 2000). Nach Anfängen 2. H. 18. Jh. wurden ab 1. H. 19. Jh. zahlreiche befestigte Straßen nach einheitlichen technischen Standards (sog. Chausseen) zunächst mit aus staatl. Mittel gebaut (Preußen 1816 3162 km, 1875 14530 km Staatsstraßen). Bis ca. 1840 Umstellung des Straßenbaus u. -unterhalts von Frondiensten auf Straßenbauämter, Abschaffung von Chausseegeldern.

— (2) *Eisenbahnbau*: s. 03.02.16. — (3) *Wasserstraßen*. Ausbau im Vergleich zu Straßen u. Eisenbahnen wenig bedeutsam. Früh relevanter Kanal: Müllrose-Kanal zw. Oder u. Spree, der einen Wasserweg von Schlesien an die Nordsee öffnete.

3. Wirtschaftspolitische Integration 1818–1871

1815–1866/71 war Deutschland im Dt. Bund, einem losen Staatenbund, organisiert. Die Entstehung eines nationalen Wirtschaftsraums mit einheitlichem Binnenmarkt u. zentraler Wirtschaftspolitik erfolgte v. a. durch Zollverein u. Reichsgründung.

a. *Der Zollverein* (HAHN 1984). (1) *Das preußische Zollgesetz von 1818*. Binnenzölle wurden durch Außenzoll ersetzt. Gewerbe- u. Agrarerzeugnisse wurden kaum belastet, der Schwerpunkt lag auf hohen Zollsätzen (meist >30%) für Luxus- u. Genussmittel: Kaffee, Tabak, Zucker u. alkoholische Getränke erbrachten 1819 ca. 70% der Einnahmen. Zweck u. Folge waren v. a. eine Effizienzsteigerung bei der Erwirtschaftung der Staatseinnahmen. — (2) *Kooperative Verträge 1828–1834*. 1828 Vertrag zw. Preußen u. Hessen-Darmstadt, der gemeinsame Zollgrenzen beseitigte, eine getrennte Außenzollverwaltung beibehielt u. Einnahmen nach Bevölkerungsgröße teilte. Im selben Jahr analoger Vertrag Bayern-Württemberg. Auf dieser Grundlage 1833 gemeinschaftliches Zollsystem (ab 1.1.1834) unter Preußen, Bayern, Württemberg, Sachsen, Hessen-Kassel u. Hessen-Darmstadt sowie 15 Kleinstaaten. Bis 1854 Erweiterung durch Baden u. Staaten im heutigen Niedersachsen. — (3) *Erklärung*. Dominierende fiskalische Interessen: Dank gesteigerter Effizienz (weniger Zollstellen im Verhältnis zur Fläche) stiegen Staatseinnahmen. Dies erhöhte die Autonomie der Regierungen von Parlamenten (Hintergrund: Revolution 1830) u. schuf einen Anreiz für kleinere Staaten, die Hegemonie Preußens zu akzeptieren.

b. *Folgen des Zollvereins*. (1) *Wirtschaftliche Folgen*. Die Wohlfahrtsfolgen über die Veränderung von Handelsströmen waren in den Anfangsjahren sehr gering; eine Wirkung auf die Industrialisierung kann nicht behauptet werden (DUMKE 1984). Dagegen bildete der Zollverein langfristig eine wichtige Voraussetzung dafür, dass der Eisenbahnbau wachstumsfördernd wirkte. — (2) *Politikkoordination*. Der Zollverein vertiefte die wirtschaftspolitische Kooperation unter den Mitgliedern u. trug damit zu Ansätzen einer nationalen Wirtschaftspolitik bei. Jenseits der Handelspolitik (Debatten um Zollsätze, z. B. 1844 Vertragsrevision mit Schutzzöllen für Eisenwaren) wurde im Zollverein die währungspolitische Integration (20.01.16, §3.f) sowie die Einführung eines metrischen Systems (1840 Zollpfund von 500 g; vorangetrieben).

c. *Norddeutscher Bund* (1866) und *Reichsgründung* (1871). In zahlreichen Bereichen Schaffung einheitlicher nationaler Rahmenbedingungen (13.01.16, §4).

4. Indikatoren für Marktintegration: Getreidemärkte und Stadthierarchie

a. *Preisabstände auf Getreidemärkten*. (1) *Allgemeines*. Würden Handelskosten null betragen, so müsste (wechsellkursbereinigt) ein Gut auf allen Märkten denselben Preis aufweisen (sog. *Gesetz des einen Preises*). Der Abstand des Preises für dasselbe Gut zwischen zwei Märkten ist damit ein Indikator für Handelskosten. Verringert sich der

Preisabstand, so zeigt dies Marktintegration an. Indikator für den Vergleich mehrerer Märkte: Variationskoeffizient $k = \text{Standardabweichung} / \text{Mittelwert}$ (mittlerer Abstand der Preise auf den einzelnen Märkten vom allgemeinen Mittelwert). — (2) *Roggenpreise in Deutschland*. In Deutschland stieg k in Versorgungskrisen bis frühes 18. Jh. temporär an: Hinweis auf marktstörende Folgen von Exportverboten bei Missernten (04.11.15, §1.d/2). Langfristig stieg k in der 1. H. 17. Jh. (marktstörende Folgen des 30j. Kriegs?), um danach bis ins späte 18. Jh. zu fallen; nach kriegsbedingtem Anstieg im frühen 19. Jh. erneuter Rückgang. Gegenüber dem späten 16. Jh. verbesserte sich aber Getreidemarktintegration nur geringfügig; sie trug wenig zum Strukturwandel zu nichtlandwirtschaftlichen Sektoren bei.

b. *Zunahme der Hierarchie unter Städten*. (1) *Die Größe-Rang-Relation*. Existiert über einer Gruppe benachbarter Städte mit ähnlicher Bevölkerungsgröße s_1 eine weitere größere Stadt mit Bevölkerung $s_1 + s_2$, so deutet dies auf die Existenz eines alle diese Städte umfassenden Markts für Güter hin, deren Erzeugung Bevölkerung s_2 beschäftigt. Die Stärke der Neigung der Größe-Rang-Relation unter Städten ist somit ein Indikator für Marktintegration. — (2) *In Deutschland* nahm die Hierarchie unter Städten 1. H. 18. Jh. markant zu, was in gewisser Parallele zum Wandel von Handelstechniken steht. Allerdings waren dynamische große Städte zunächst Residenzen (Berlin, Dresden, München), d. h. Markträume wurden z. T. über Staatsbildung integriert.

Zitierte Literatur

- BEHRINGER, Wolfgang: *Im Zeichen des Merkur: Reichspost und Kommunikationsrevolution in der Frühen Neuzeit* (Göttingen: Vandenhoeck und Ruprecht, 2003).
- VON BORRIES, Bodo: *Deutschlands Außenhandel 1836–1856: eine statistische Untersuchung zur Frühindustrialisierung* (Stuttgart: Fischer, 1970).
- BRÜBACH, Nils: *Die Reichsmessen von Frankfurt am Main, Leipzig und Braunschweig (14. bis 18. Jahrhundert)* (Stuttgart: Steiner, 1994).
- DENZEL, Markus A. et al. (Hg.): *Kaufmannsbücher und Handelspraktiken vom Spätmittelalter bis zum beginnenden 20. Jahrhundert* (Stuttgart: Steiner, 2002).
- DUMKE, Rolf H.: »Der Deutsche Zollverein als Modell ökonomischer Integration«, S. 71–101 in Helmut BERDING (Hg.), *Wirtschaftliche und politische Integration in Europa im 19. und 20. Jh.* (Göttingen: Vandenhoeck und Ruprecht, 1984).
- GORIBEN, Stefan: »Differenzierung und Spezialisierung im Fernhandel des 17. und 18. Jahrhunderts: [...]«, S. 45–63 in Susanne HILGER und Achim LANDWEHR (Hg.), *Wirtschaft — Kultur — Geschichte: [...]* (Stuttgart: Steiner, 2011).
- HÄBERLEIN, Mark: *Die Fugger: [...]* (Stuttgart: Kohlhammer, 2006).
- HAHN, Hans-Werner: *Geschichte des Deutschen Zollvereins* (Göttingen: Vandenhoeck und Ruprecht, 1984).
- MÜLLER, Uwe: *Infrastrukturpolitik in der Industrialisierung: der Chausseebau [...]* (Berlin: Duncker und Humblot, 2000).
- PFISTER, Ulrich: »The quantitative development of Germany's international trade during the 18th and early 19th century«, *Revue de l'OFCE* 140 (2015), 175–221.