

Welthandel ca. 1850–1913 zwischen Freihandel und Zollschutz

1. Evidenz für zunehmende außenwirtschaftliche Verflechtung

a. Zunehmender Offenheitsgrad. In den mittleren Jahrzehnten des 19. Jh. wuchs der Außenhandel in Europa rascher als das nationale Volkseinkommen, u. der Offenheitsgrad einzelner Volkswirtschaften nahm bis mindestens ca. 1880 zu.

b. Preiskonvergenz und Marktintegration. Besonders für Getreide ist die Marktintegration gut untersucht worden (O'ROURKE 1997; weiter u. a. JACKS 2006). Spätestens seit 2. V. 19. Jh. sanken Preisabstände zwischen weit entfernten Märkten. Z. B. lag in GB der Preis für Weizen 1870 um 54,1% höher als in den USA sowie 37,9% höher als in Odessa; 1913 lag der Unterschied bei –0,8% bzw. 6,5%. Auch bewegten sich Preise zunehmend zueinander parallel (→beschleunigte Anpassung an Schocks). Schutzzollpolitik, wo sie betrieben wurde (insbes. Deutschland, Frankreich) konnte Preiskonvergenz erheblich abschwächen, aber nicht verhindern. Auch für industrielle Rohwaren und Halbfabrikate (Kohle, Roheisen, Zinn, etc.), Genussmittel wie Kaffee sowie Industriegüter (Baumwollstoffe) kann in 2. H. 19. Jh. Preiskonvergenz nachgewiesen werden.

c. Nationale und internationale Marktintegration. Internationale Marktintegration setzt nationale Integration voraus, wenn Güter zu Exporthäfen transportiert werden müssen. In den USA sanken Weizenpreisdifferenzen zwischen New York u. Iowa von 69 (1870) auf 19% (1910), zwischen New York u. Wisconsin von 52 auf 10%.

d. Haupterklärungen für zunehmenden Offenheitsgrad und Marktintegration (vgl. JACKS 2006): (1) Auf Großbritannien konzentrierte industrielle Revolution. – (2) Verbesserung der Transport- und Kommunikationstechnik. – (3) Institutioneller Wandel: Handelsliberalisierung, Goldstandard.

2. Industrielle Revolution in Großbritannien vertiefte die internationale Arbeitsteilung

a. Das Argument (vgl. 07.11.20, §5). In GB bewirkte technischer Fortschritt ein rasches Wachstum frühindustrieller Leitsektoren (Baumwollverarbeitung, Eisenverarbeitung) im Vergleich zur Gesamtwirtschaft (ca. 1770–1850 7% vs. 1–2,5% p. a.). Zugleich wurde ein hoher Anteil der Erzeugung der Leitsektoren exportiert (Baumwollbranche ca. 60%); dies u. ihr vergleichsweise höheres Wachstum bewirkte eine Zunahme des Offenheitsgrads der britischen Wirtschaft (CRAFTS 1985, Kap. 7). Somit vertiefte sich die internationale Arbeitsteilung, wobei sich GB auf Erzeugnisse der frühindustriellen Leitsektoren spezialisierte, während umgekehrt Länder mit umfangreichen Landressourcen einen komparativen Vorteil bei der Erzeugung von Grundnahrungsmitteln u. Industrierohstoffen aufwiesen. Der Anreiz zur Spezialisierung letzterer Länder erfolgte v. a. über den Zerfall der relativen Preise von Industriegütern.

b. Technischer Fortschritt und die Terms of Trade Großbritanniens. Technischer Fortschritt bewirkte eine starke Ausweitung des Angebots in frühindustrieller Leitsektoren, d. h. Produzenten waren bereit, zum selben Preis größere Mengen anzubieten. Weil die Nachfrage nur begrenzt elastisch war, bewirkte dies einen starken Preisverfall der neuen Industriegüter relativ zu allen anderen Gütern (07.11.20, §5.b). Da jene einen

hohen Anteil der Exporte darstellten, sanken die Preise der Exporte relativ zu den Preisen der Importe, die sog. Terms of Trade, ca. 1800–1850 um ca. 50%; d. h. für GB halbierte sich die Kaufkraft von Exportgütern in Bezug auf Importgüter (IMLAH 1958). Für andere Länder wurde es umgekehrt attraktiv, Industriegüter aus GB zu importieren und dafür Güter herzustellen, deren Erzeugung reichlich vorhandene Landressourcen ausnützten.

c. Die Veränderung der britischen Außenhandelsstruktur, spätes 18.–Mitte 19. Jh.

(1) Steigender Anteil der Erzeugnisse der Baumwoll- bzw. eisenverarbeitenden Industrie an den Exporten. (2) Verringerung des Importanteils von Industriegütern zugunsten von Nahrungsmitteln und Industrierohstoffen. (3) Räumliche Verlagerung von Europa zu Ländern in anderen Kontinenten mit Landressourcen.

3. Technologisch bedingte Reduktion der Distanzüberwindungskosten

a. Das Argument. Kosten der Distanzüberwindung = Transportkosten + Zölle sowie nichttarifäre Handelshemmnisse + Transaktionskosten. Kosten der Distanzüberwindung treiben einen Keil zwischen Importpreise und Exportpreise eines Guts im Herkunftsland. Auch wenn landintensive Güter wie z. B. Weizen in Gebieten mit großen Landreserven und dünner Bevölkerung deutlich günstiger produziert werden können als in dichtbesiedelten Zonen, lohnt sich Spezialisierung bei hohen Distanzüberwindungskosten kaum. Eine Reduktion der Distanzüberwindungskosten erhöht somit die internationale Arbeitsteilung bzw. wirtschaftliche Verflechtung durch Handel. Die Transport- u. Kommunikationsrevolution des 19. Jh. verringerte Distanzüberwindungskosten u. trug dadurch zur ersten Welle der modernen Globalisierung bei.

b. Elemente der Transport- und Kommunikationsrevolution. (1) *Systematischere Nutzung existierender Techniken.* Seit spätem 18. Jh. in europ. Ländern verstärkter Bau von Kanälen u. befestigten Straßen. In D Schwerpunkt des Baus befestigter Straßen ca. 1815–1850. In GB vervierfachte sich die Strecke von Binnenkanälen ca. 1750–1820; 1869 Suezkanal. Verbesserung von Postdiensten z. T. Folge des Ausbaus befestigter Straßen. – (2) *Eisenbahnbau.* Bau der Hauptnetze auf dem europ. Kontinent 1840er–1870er J. – (3) *Dampfschiff.* In den frühen 1810er J. bereits Flussschiffe in den USA, ab 1820er J. Entwicklung der europ. Küstenschiffahrt mit Dampfschiffen, die diese zunehmend wetterunabhängig machte. Entwicklung von Dampfschraube u. Stahlrümpfen ab 1840er J. bildeten die Grundlage für Ausbreitung der transozeanischen Dampfschiffahrt ab 1860er J. – (4) *Elektrischer Telegraph* reduzierte die Übermittlung kurzer Informationen zwischen Kontinenten auf weniger als 5 Tage. 1850 Seekabel Dover-Calais, 1865 Verbindung London-Karachi, 1866 erstes Kabel unter dem Atlantik.

c. Reduktion von Distanzüberwindungskosten. (1) *Übermittlungszeit von Briefen* verringerte sich 1820–1860 ziemlich kontinuierlich um ca. 2/3 (KAUKIAINEN 2001). – (2) *Binnenkanalfrachtraten* waren in GB um 1800 ca. ca. 1/2 bis 3/4 tiefer als beim Straßentransport. – (3) *Hochseefrachtraten* sanken in GB ca. 1850–1913 um ca. 75%. – (4) *Eisenbahnfrachtraten* sanken in D 1840–1880 um ca. 75%.

4. Institutioneller Wandel von außenwirtschaftlichen Beziehungen im Überblick

a. *Frühe internationale Regimes.* (1) *Freihandelsbewegung* (→§3 unten). – (2) Goldstandard als internationales Währungsregime ab ca. 1880 (→20.11.20). – (3) *Multilaterale technische Abkommen mit frühen internationalen Organisationen.* Internationaler Telegraphenverein (1865, 20 europ. Länder; Aufgaben: Setzung techn. Standards, Organisation der grenzüberschreitenden Übermittlung); Weltpostverein (1874); Meterkonvention (1875; Standardisierung u. Durchsetzung metrischer Maße u. Gewichte).

b. *Bewertung.* Internationale Regimes der 2. H. 19. Jh. waren überwiegend informal u. spontan (insbes. Freihandel, Goldstandard). Sie kamen erst nach dem Beginn des Globalisierungsschubs Mitte 19. Jh. auf, u. ihre Relevanz als Globalisierungskraft war vermutlich relativ begrenzt.

5. Der Übergang zum Freihandel in Europa, ca. 1830–1875

a. *Der Übergang Großbritanniens zum Freihandel bis 1850* (BAIROCH 1989, Kap. 2; SCHONHARDT-BAILEY 2006). (1) *Maßnahmen.* Ab 1824 Zollreformen, die Prämien für Exporte, Handelsbeschränkungen u. obsoleete Zölle abschafften. 1842–1846 tiefgreifende Finanzreformen, die das Zollniveau senkten, die (1815 abgeschaffte) Einkommenssteuer wieder einführten u. vor dem Hintergrund der hohen Ernteausfälle 1845 die *Corn Laws* abschafften; 1849 wurden die *Navigation acts* (Privilegien für nationale Schifffahrt) abgeschafft. Verbleibende Zölle betrafen v.a. Rum, Brandy, Zucker, Tee, Tabak. – (2) *Folgen.* Die Zollbelastung sank von 53,1% des Importwerts 1821–5 auf 15% 1856–60; die Verlagerung der Importe zu Gütern mit geringer Zollbelastung (industrielle Rohwaren) spielte dabei eine mindestens so große Rolle wie die Zollreformen. Dank des Importwachstums sank der absolute Zollertrag kaum; dennoch Umverteilung der fiskalischen Belastung von der arbeitenden Bevölkerung zur landbesitzenden Oberschicht. — (3) *Freihandelsbewegung* seit 1820er J. zielte v. a. auf die Abschaffung der *Corn Laws*, die in Perioden normaler Getreidepreise Importzölle von rund 1/3 vorsahen u. den nationalen Getreidemarkt bis in die 1830er J. effektiv abschotteten: Um 1830 deckten Importe nur ca. 10% des Konsums. Wichtige Basis der *Anti-Corn Law League* (1838–1846) waren Industrielle, die von einer Aufhebung der Getreidezölle tiefere Getreidepreise, eine Verringerung der Lohnkosten u. eine Ausweitung der ausländischen Nachfrage nach Industriegütern erwarteten. Ab 2. H. 1840er J. war Freihandel bis in die frühen 1930er J. die dominante Außenwirtschaftsdoktrin in GB.

b. *Freihandel in Europa, 3. Viertel 19. Jh.* (BAIROCH, Kap. 4, 5, 8, 10; LAMPE 2011). Ab den späten 1840er J. in etlichen Ländern Freihandelsvereine; starker Einfluss des Bsp. GB, vermittelt u. a. über 1. Weltausstellung London 1851. In 1850er J. verbreitet protektionistisches Zollregime: In F Einfuhrbeschränkungen für zahlreiche Manufakturwaren; in D erhob der Zollverein (gegr. 1834) einen Zoll von 20–25% auf Baumwollgarn u. Roheisen, 80–100% auf verarbeitete Eisenwaren. Durchbruch zum Freihandel war der sog. Cobden-Chevalier-Vertrag zwischen F u. GB (1860): F schaffte alle Einfuhrbeschränkungen ab u. ersetzte sie durch Zölle von max. 30%, GB gewährte freien Import für zahlreiche französische Produkte; Exportsteuer auf Kohle wurde abgeschafft;

Meistbegünstigungsklausel. Um den Zugang zum französischen Markt zu erhalten, schlossen 1861–1866 die meisten europ. Länder Handelsverträge mit F ab, die Zollsenkungen für einzelne Güter u. die Meistbegünstigung vorsahen; 1875 bestand in Europa ein Netzwerk von über 50 bilateralen Verträgen. 1859–1875 sanken die (nach Exportanteilen gewichteten) Zollsätze für 21 Güter in sechs europ. Ländern von 10,8 auf 4,0%, wobei die Reduktion für Industriegüter noch stärker ausgeprägt war.

c. *Effekte der 1860–1875 geschlossenen Verträge* (LAMPE 2009). Geringe Auswirkungen, da die einzelnen Verträge Zollsenkungen auf einzelnen Waren (u. nicht auf den ganzen Handelsaustausch) vorsahen. Vor allem für den bilateralen Handel mit Industriegütern stellten sich aber sehr wohl positive Effekte ein, u. zwar v. a. mit Ländern, die Zollkonzessionen Vertragspartnern anboten, um umkehrt deren Importzölle auf bestimmten eigenen Exportgütern zu senken. So bewirkten die Verträge bezogen auf 21 Güter 1860–1875 in F eine Erhöhung der Exporte um 20,0%, in D um 11,9%. Freihändlerisch eingestellte Länder, die Konzessionen auf alle Partner generalisierten, wie GB u. NL, erfuhren dagegen durch die Verträge keine Erhöhung der Exporte.

d. *Ausblick*. (1) *Erlahmen der Netzwerkdynamik*. Bilaterale Verträge waren aufwändig abzuschließen u. lohnten sich deshalb v. a. dann, wenn erhebliche positive Effekte erwartet wurden: Involvierung großer Länder, Länder mit unterschiedlicher Faktorausstattung (Bevölkerungsdichte; → größeres Spezialisierungspotential), Involvierung naher Länder mit geringen natürlichen Handelsschranken. Bis ca. 1875 waren alle diese Vorteile ausgeschöpft, so dass das Vertragsnetzwerk nicht weiter expandierte, insbes. nicht über Europa hinaus. – (2) Ab ca. 1880 erneutes Aufkommen von Schutzzöllen.

Zitierte Literatur

- BAIROCH, Paul: »European trade policy 1815–1914«, S. 1–160 in *Cambridge Economic History of Europe* VIII (Cambridge: Cambridge University Press, 1989).
- CRAFTS, Nicholas F. R.: *British economic growth during the industrial revolution* (Oxford: Clarendon, 1985).
- JACKS, David S.: »What drove 19th century commodity market integration?« *Explorations in Economic History* 43 (2006), 383–412.
- KAUKIAINEN, Yrjö: »Shrinking the world: improvements in the speed of information transmission, c. 1820–1870«, *European Rev. of Economic History* 5 (2001), 1–28.
- LAMPE, Markus: »Effects of bilateralism and the MFN clause on international trade: evidence for the Cobden-Chevalier network (1860–1875)«, *Journal of Economic History* 69 (2009), 1012–1040.
- LAMPE, Markus: »Explaining nineteenth-century bilateralism: economic and political determinants of the Cobden-Chevalier network«, *Economic History Review* 64 (2011), 644–668.
- O’ROURKE, Kevin H.: »The European grain invasion, 1870–1913«, *Journal of Economic History* LVII (1997), 775–801.
- SCHONHARDT-BAILEY, Cheryl: *From the Corn Laws to free trade: interests, ideas, and institutions in historical perspective* (Cambridge, Mass.: MIT, 2006).