

Die erste Welle der modernen Globalisierung im 19. Jahrhundert I

(grundlegend O'ROURKE / WILLIAMSON 1999)

1. Die Zunahme der Handelsverflechtung

a. *Zunehmender Offenheitsgrad.* Vor allem im 3. V. 19. Jh. nahm der Offenheitsgrad (Exporte / Volksvolkseinkommen) weltweit deutlich zu (FEDERICO/TENA-JUNGUITO 2017).

b. *Preiskonvergenz und Marktintegration.* Spätestens seit 2. V. 19. Jh. sanken Preisabstände zwischen weit entfernten Märkten, und Preise bewegten sich zunehmend zueinander parallel (→beschleunigte Anpassung an Schocks). Besonders für Getreide ist die Marktintegration gut belegt worden (O'ROURKE 1997; weiter u. a. UEBELE 2011): Nach dem Ende des US-amerikanischen Bürgerkriegs (1861–5) ging von den USA eine »europäische Getreideinvasion« aus. Deutschland wandelte sich ca. 1865 bis späte 1870er J. von einem wichtigen Getreideexporteur zu einem wichtigen Getreideimporteur. Auch für industrielle Rohwaren und Halbfabrikate (Kohle, Roheisen, Zinn, etc.), Genussmittel wie Kaffee sowie Industriegüter (Baumwollstoffe) ist Preiskonvergenz nachzuweisen.

2. Erklärungen für das Wachstum des Welthandels im 19. Jahrhundert

a. *Vertiefung der internationalen Arbeitsteilung als Folge der räumlichen Konzentration der industriellen Revolution auf Großbritannien* (vgl. 13.11.18, §3). Dadurch gewann Großbritannien einen komparativen Vorteil in der Herstellung von Manufakturwaren, so dass deren Exporte zunahmen, während umgekehrt Importe von Nahrungsmitteln u. Industrierohstoffen anstiegen.

b. *Innovationen der Transport- und Kommunikationstechnik führten zu einer Verringerung der Kosten der Distanzüberwindung.* (1) Ab den 1840er J. *Eisenbahnbau* zunächst der Hauptstrecken, was zu einer drastischen Reduktion der binnenländischen Frachtraten führte (06.11.18, §2.c). — (2) Übergang zu *Dampfschiffen in der Hochseeschifffahrt*: 1840er J. Entwicklung des Schraubenpropellers; ab 1860er J. Stahlrumpfe, verbesserte Dampfmaschinen. Als Folge fielen Seefrachtpreise in GB 1855–1910 um 60%. — (3) *Kanalbau*. U. a. Suzekanal (1869), Panamakanal (1914). Kanäle ermöglichten im Vgl. zum Straßentransport ca. ½ bis ¾ tiefere Frachtraten bzw. verkürzten Seewege. — (4) *Telegraphie*. Im 3. V. 19. Jh. wurden interkontinentale Telegraphenrouten gebaut, was die Übermittlung kurzer Informationen zwischen Kontinenten auf weniger als 5 Tage. Bereits 1820–1860 hatte sich die Übermittlungszeit von Briefen ziemlich kontinuierlich um ca. 2/3 verringert (KAUKIAINEN 2001). Die verbesserte Kommunikation erleichterte das Bestellen von Gütern, erlaubte eine geringere Lagerhaltung u. verkürzte Zahlungsfristen, verringerte somit Kreditkosten.

c. *Institutionen 1: Goldstandard [GS]* (EICHENGREEN 2000). (1) *Definition.* (i) *Konvertibilität.* Umlaufende Zahlungsmittel sind nur z. T. Edelmetalle, sondern v. a. Wertzeichen (Banknoten; Münzen, deren Edelmetallgehalt weniger wert sein kann als ihr nominaler Wert). Wertzeichen können jederzeit bei der Zentralbank zu einem festen Preis in Gold eingetauscht werden. (ii) *Golddeckung.* Das Vertrauen in Wertzeichen wird durch Regeln bezüglich des Verhältnisses zwischen Geldmenge u. Goldreserven geschaffen.

(iii) *Transferfreiheit.* Gold kann beliebig über die Grenzen transferiert werden. (iv) Ein internationaler GS besteht, wenn mehrere Länder diese Regeln befolgen. Über den einheitlichen Weltpreis für Gold u. die in nationaler Währung ausgedrückten Goldpreise (Konvertibilitätsregeln) besteht ein *System fester Wechselkurse*.

(2) *Entstehung und Relevanz des Goldstandards.* England ging bis 1844 zum GS über. Die Übernahme durch Deutschland (1871/73) zog die internationale Verbreitung des GS nach sich. Davor bestand die Geldmenge v. a. aus Edelmetallmünzen u. von Privatbanken emittierten Wechseln (Zahlungsversprechen auf 2–12 Monate im eigenen oder einem fremden Währungsgebiet). Unter dem GS praktizierten die Zentralbanken zur Kontrolle von Goldreserven u. Banknotenausgabe einen umfangreichen Handel mit Wechseln (Diskontsatzpolitik). Dadurch trugen sie maßgeblich zur Stabilität nationaler u. internat. Finanzmärkte bei. Argument bzgl. Wachstum der Weltwirtschaft im späten 19. Jh.: Feste Wechselkurse eliminieren das Währungsrisiko und verringern dadurch Transaktionskosten des internationalen Handels, denn es fallen keine Kosten für die Versicherung von Wechselkursänderungen an. Tatsächlich trug der Goldstandard zum Rückgang der Kosten der Distanzüberwindung bei (JACKS et al. 2010).

c. *Institutionen 2: Freihandel* (BAIROCH 1989). (1) *Unilateraler Freihandel in Großbritannien bis 1849.* Ab 1820er J. Freihandelsbewegung u. Rationalisierung des Zollwesens, zudem Verlagerung der Importe zu Industrierohstoffen mit geringer Zollbelastung (insbes. Rohbaumwolle). 1844 Abschaffung der *Corn laws* (Zollschutz des inländischen Getreideanbaus; seit 1815) u. 1849 der *Navigation Acts* (Begünstigung der heimischen Schifffahrt; seit 1651). Als Folge sank die Zollbelastung von 53,1% des Importwerts 1821–5 auf 6,7% 1871–5. — (2) *Europäische Freihandelsbewegung ca. 1860–1875.* Vorangetrieben durch eine am Vorbild GB orientierte Freihandelsbewegung wurden in dieser Zeit über 50 Verträge zwischen europ. Ländern abgeschlossen, die Meistbegünstigung vorschrieben u. z. T. spezifische Konzessionen enthielten. Auslöser war der Cobden-Chevalier-Vertrag zwischen F u. GB (1860), als dessen Folge zur Verhinderung einer Diskriminierung auf dem wichtigen franz. Markt andere Länder vergleichbare Verträge mit F abschlossen. — (3) *Folgen für internationale Marktintegration.* Der Rückgang von Zöllen reduziert die Preisdifferenz zwischen Ländern, bei der sich Handel lohnt, u. weitet dadurch Handelsvolumina aus. Die unilaterale Liberalisierung GBs trug zur Zunahme von dessen Offenheitsgrad bei. Das europäische Vertragsnetzwerk von 1860–1875 belebte nur den bilateralen Handel mit denjenigen Gütern, bezüglich derer ein Vertrag Konzessionen vorsah (LAMPE 2009).

3. Weltagrarmärkte — Atlantische Ökonomie — Stapelökonomien, ca. 1850–1930

a. *Atlantische Ökonomie.* (1) *Raum.* Vernetzung zwischen Europa (Kern: GB) u. dünn besiedelten überseeischen Gebieten in gemäßigten Klimazonen: USA, Kanada, Argentinien, Uruguay, Südbrasilien, Australien, Neuseeland. — (2) *Arbeitsteilung.* Ca. 1850–1914 stellte sich eine ausgeprägte Arbeitsteilung zwischen Europa u. überseeischen Regionen ein, indem letztere landwirtschaftliche Stapelgüter (s. u.), Europa Industriegüter

(Stahl, Maschinen, Textilien) exportierte. — (3) *Faktormärkte*. Die Besiedlung u. verkehrstechnische Erschließung der überseeischen Gebiete erfolgte durch eine hohe Emigration aus Europa u. Kapitalexporte (v. a. aus GB). D. h. es entstanden transkontinentale Märkte für die Produktionsfaktoren Arbeit und Kapital. — Dass (i) landwirtschaftliche Massengüter zu wichtigen Gegenständen des Fernhandels wurden, sowie (ii) die Entwicklung transkontinentaler Arbeits- u. Kapitalmärkte gelten als charakteristische Merkmale der Atlantischen Ökonomie, insbes. im Vgl. zur Frühen Neuzeit (vgl. 04.12., §1.b).

b. *Stapelgüter* sind für Exportmärkte produzierte Grundnahrungsmittel oder agrarische Industrierohstoffe. Stapelökonomien sind auf die Produktion von Stapelgütern spezialisierte Volkswirtschaften. Die wichtigsten Stapelgüter waren 1913 Getreide (9,3% der Weltexporte, davon gut ½ Weizen), tierische Nahrungsmittel (6,0%, insbes. Rindfleisch; Innovation der Gefriertechnik für das Aufkommen transozeanischer Transporte im späten 19. Jh. wichtig) u. Textilfasern (10,6%, v. a. Baumwolle u. Schafwolle).

4. Kapitalexporte, ca. 1860–1913 (EDELSTEIN 1982)

a. *Fakten*. In der Form von Anleihen von Regierungen u. Infrastrukturgesellschaften (v. a. Eisenbahnen) wurde Kapital von europ. Finanzplätzen in außereurop. Gebiete transferiert. Vor 1. WK war GB wichtigster Kapitalexporteur. Der Anteil Kapital-X / Volkseinkommen stieg von gut 1% 1820–50 auf 4,5% 1870–1913. F u. ab 1880er J. schwächer D waren ebenfalls wichtige Kapitalexporteure. Hauptzielländer waren bis 1880er J. USA, später Argentinien, Australien, Kanada. Zeitweise ebenso wichtig waren Länder außerhalb der Atlantischen Ökonomie: Russland, Osmanisches Reich, Ägypten.

b. *Folgen*. (1) *Wirtschaftswachstum*. Kapitalimporte ermöglichen eine Erhöhung der Investitionsquote; die Beschleunigung der Kapitalakkumulation führt zu einer Erhöhung des Outputs einer Volkswirtschaft. SCHULARICK/STEGE (2010) finden für 24 Länder 1880–1913 einen positiven Zusammenhang zwischen Kapitalimporten aus Großbritannien und dem Wirtschaftswachstum, der über die Erhöhung der Investitionsquote verlief. — (2) *Schuldenkrisen* (REINHART/ROGOFF 2010). Fälle, in denen Auslandsanleihen nicht mehr bedient werden. V. a. Länder außerhalb der Atlantischen Ökonomie bzw. des Britischen Empire waren öfters von Verschuldungskrisen betroffen. Wichtige Phasen 1871–1880, 1891–1900, 1911–1915, 1931–1940. Hauptgründe: (i) *Zerfall der Terms of Trade* kann passive Handelsbilanz bewirken, so dass keine Mittel zur Bedienung von Verpflichtungen gegenüber dem Ausland bereit stehen. (ii) *Konsumptive Verwendung* der Erlöse aus dem Verkauf von Anleihen im Ausland.

5. Transatlantische Wanderung (BAINES 1995; HATTON / WILLIAMSON 1998)

1846–1932 verließen gut 50 Mio. Menschen Europa (Höhepunkt 1900–1914). Zielregionen waren die Länder der Atlantischen Ökonomie, insbes. die USA.

a. *Erklärungen*. (1) *Reallohnunterschiede*. Je niedriger der Reallohn im Herkunftsland im Verhältnis zum Reallohn im Zielland ist, desto eher lohnt sich die Auswanderung. Tiefe Löhne in Europa im Vgl. zu den USA erklärt v. a. Auswanderung in der frühen Zeit bis 3. V. 19. Jh. — (2) *Geburtenwellen*. Die Mehrzahl der Wandernden war männlich u.

jung. Geburtenwellen führten deshalb (in Verbindung mit Erklärung [1]) ca. 20 Jahre später zu einer Auswanderungswelle. — (3) *Kettenwanderung und Unterstützung durch Ausgewanderte*. Definition Kettenwanderung: Wandernde ziehen oft dahin, wo Verwandte u. Bekannte schon vor ihnen hin gewandert sind. Auswandererbriefe u. (z. T. finanzielle) Unterstützung bei Überfahrt, Wohnungs- u. Arbeitsplatzsuche spielten eine wichtige Rolle bei der Motivation u. Bewältigung von Emigration. → Schneeballeffekt: Vergangene Wanderung unterstützt durch die Senkung von Informations- (u. z. T. Transport-)Kosten künftige Wanderung. — (4) *Realeinkommen und Transportkosten*. Zunahme von Realeinkommen in Europa u. Rückgang von Transportkosten erleichterten es mit der Zeit Auswanderungswilligen, die Kosten der Emigration zu tragen.

b. *Folgen*. Reduktion der internationalen Unterschiede bezogen auf Reallöhne in der 2. H. 19. Jh., v. a. zwischen den überseeischen Stapelökonomien (USA, Argentinien, Kanada), wo Arbeit reichlicher vorhanden wurde, u. Europa, wo Arbeit knapper wurde.

Literaturhinweise

FEDERICO/TENA-JUNGUITO (2017) wie 04.12.18.

BAINES, Dudley: *Emigration from Europe 1815–1930* (Cambridge: Cambridge University Press, 1995).

HATTON, Timothy J. und Jeffrey WILLIAMSON: *The age of mass migration: an economic analysis* (New York: Oxford University Press, 1998).

EDELSTEIN, Michael: *Overseas investment in the age of high imperialism: the United Kingdom 1850–1914* (London: Methuen, 1982).

EICHENGREEN, Barry J.: *Vom Goldstandard zum Euro: die Geschichte des internationalen Währungssystems* (Berlin: Wagenbach, 2000).

JACKS, David S., Christopher M. MEISSNER und Dennis NOVY: »Trade costs in the first wave of globalization«, *Explorations in Economic History* 47 (2010), 127–148.

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.

O'ROURKE, Kevin H.: »The European grain invasion, 1870–1913«, *Journal of Economic History* 57 (1997), 775–801.

O'ROURKE, Kevin H. und Jeffrey WILLIAMSON: *Globalization and history: the evolution of a nineteenth-century Atlantic economy* (Cambridge: MIT, 1999).

REINHART, Carmen und Kenneth S. ROGOFF: *Dieses Mal ist alles anders: acht Jahrhunderte Finanzkrisen* (München: Finanzbuch, 2010).

SCHULARICK, Moritz und Thomas M. STEGER: »Financial integration, investment, and economic growth: evidence from two eras of financial globalization«, *Review of Economics and Statistics* 92, 4 (2010), 756–768.

UEBELE, Martin: »National and international wheat market integration in the 19th century: ...«, *Explorations in Economic History* 48 (2011), 226–242.