

Die Herausbildung weltweiter Agrarmärkte seit der Mitte des 19. Jh.

1. Wie misst man Marktintegration? Drei Konzepte

- (1) *Gehandelte Mengen / Gesamtkonsum eines Landes*. Bsp. Weizenimporte / Gesamtkonsum von Weizen.
- (2) *Preisabstand*. (a) Marktintegration findet statt, wenn die Differenz der (wechsellkursbereinigten) Preise für ein Gut zwischen zwei Märkten über die Zeit hinweg abnimmt. — (b) Marktintegration findet statt, wenn die Streuung der Preise zwischen mehreren Märkten abnimmt. — Konzeptueller Hintergrund: Gesetz des einen Preises: Bei Abwesenheit von Distanzüberwindungskosten ist der Preis eines Guts in einem Markt = Preis desselben Guts in einem zweiten Markt mal Wechselkurs. Je genauer dieses Gesetz gilt, desto besser sind die beiden Märkte integriert.
- (3) *Preisanpassung*. Marktintegration ist hoch, wenn sich der Preis für ein Gut in Markt A rasch an einen positiven bzw. negativen Schock auf den Preis desselben Guts in Markt B anpasst. Die Anwendung dieses Konzepts erfordert ökonomische Verfahren.

2. Getreidemarktintegration in der ersten Ära der Globalisierung ab Mitte 19. Jh.

a. Allgemeines. Bis zum 1. V. 19. Jh. war Fernhandel mit wenigen Ausnahmen auf Güter mit hohem Wert / Gewicht-Verhältnis beschränkt (v. a. Textilien, tropische Gewürze u. Genussmittel). Während Viehtrecks immerhin einige 100km zurück legen konnten (im SpätMIA u. a. aus Ungarn nach Oberitalien u. Oberdeutschland; WESTERMANN 1979), war Getreidehandel meist auf benachbarte Regionen beschränkt (27.11.19, §3.a). Ausnahme Niederlande, die im 17./18. Jh. ca. 1/3 ihres Bedarfs v. a. aus dem südlichen Ostseeraum importierten (TIELHOF 2002). Ab dem 2. V. 19. Jh. wuchs der Außenhandel der europ. Länder stärker als ihr Volkseinkommen (Indikator [1] in §1), u. die Bedeutung von Massengütern, v. a. von Nahrungs- u. Genussmitteln sowie von industriellen Rohwaren (Agrarprodukte, Mineralien), nahm zu. Die wichtigsten landwirtschaftlichen Welthandelsgüter waren 1913 Getreide (9,3% der Weltexporte, davon gut 1/2 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). Aufgrund der einkommensunelastischen Nachfrage nach Nahrungsmitteln u. der Globalisierung der industriellen Produktion nahm der Anteil von Nahrungs- u. Genussmitteln am Welthandel 1960–2000 von 18,8% auf 7,1% ab.

b. Die Integration des Atlantischen Weizenmarkts im 19. Jh. (klassisch O'ROURKE / WILLIAMSON 1999, Kap. 3; weiter JACKS 2005; UEBELE 2011). Seit dem 2. V. 19. Jh. gab es Preiskonvergenz sowie raschere Preisanpassung zwischen Märkten (Kriterien [2] und [3] in §1) zunächst in Europa. Ab den 1860er J. wurden die USA in den internat. Getreidemarkt integriert. Wegen der vergleichsweise niedrigen Getreidepreise in den USA (→§3.b) kam es in Europa zu einer sog. *grain invasion*: In GB halbierte sich 2. H. 19. Jh. die Weizenproduktion. Dagegen stiegen die Importe stark an; 1896 nahm GB 51% der Weltexporte von Weizen auf. Ab den 1890er J. stiegen die Weizenimporte anderer Länder

stärker als in GB. Auch D, dessen Getreideproduktion im späten 19./frühen 20. Jh. expandierte, erfuhr trotz Schutzzöllen ein Importwachstum; von den 1860er zu den späten 1870er J. entwickelte sich D von einem wichtigen Getreideexporteur zu einem wichtigen Getreideimporteur. Parallel sanken in Europa die Getreidepreise: In London 1867–1894 um 2/3, auf dem Kontinent aufgrund von Zollschutz für nationale Produzenten u. höheren Transportkosten schwächer (D 1870er–1890er J. ca. 1/4). Bis 1913 starker Rückgang des Abstands von Getreidepreisen zwischen New York u. Europa (Kriterium [2] in §1). Bis 1880er J. wurde der wachsende Weltmarkt für Weizen v. a. durch die USA alimentiert (1831–40 2,1 Mio. t, 1889–94 17,1 Mio. t, v. a. in *Great Plains* im Mittleren Westen). Russland u. etwas schwächer Indien waren während der ganzen Periode ca. 1860–1914 wichtige Weizenexporteure. Nach 1880er J. wurde die Stagnation der Weizenexporte der USA durch ein rasches Wachstum in Argentinien, Kanada u. Australien kompensiert.

c. Gründe für (transkontinentale) Marktintegration (s. u. a. JACKS 2006). (1) *Verbesserung der Transport- und Kommunikationstechnik*. Im frühen 19. Jh. Ausbau von Straßen u. Kanälen, im 3. V. 19. Jh. Eisenbahnbau u. Hochseeadampfschiffahrt sowie Entwicklung der Telegrafie (rasche Informationsübermittlung). — (2) *Industrielle Revolution in Großbritannien, spätes 18. und frühes 19. Jh.* Sie verschaffte GB einen komparativen Vorteil bei der Herstellung von Industriegütern → Spezialisierung auf Industriegüterproduktion u. verstärkte Importe von Agrargütern (zunächst u. a. aus Preußen). Die Ausweitung des Getreidehandels führte zur Spezialisierung des Getreidehandels u. schuf Anreize zur Steigerung von dessen Effizienz, was Distanzüberwindungskosten zusätzlich reduzierte. — (3) *Zollabbau*. V. a. GB schaffte 1846 Getreideimportzölle ab. Im späten 19. Jh. fand in D u. F trotz Zollschranken Preiskonvergenz mit den USA statt. — (4) *Goldstandard* (ab 1870er J.) beinhaltete ein System fester Wechselkurse. Dies eliminierte die Kosten der Wechselkursabsicherung.

3. Die Stapelökonomien der Atlantischen Ökonomie

a. Begriff. Stapelgüter sind für Exportmärkte produzierte Grundnahrungsmittel oder agrarische Industrierohstoffe. Stapelökonomien sind auf die Produktion von Stapelgütern spezialisierte Volkswirtschaften.

b. Das Vent-for-Surplus-Modell. In einer entwickelten Region I (GB, NW-EU) steigen parallel zum Wirtschaftswachstum die Preise für nicht vermehrbare natürliche Ressourcen (Boden, Bodenschätze) u. daraus hergestellte Produkte (insbes. Nahrungsmittel). → Rückgang der relativen Kosten für die Erschließung von natürlichen Ressourcen für die Produkte von Stapelgütern in der »leeren« Region II (z.B. N-Amerika). Diese tritt somit in die Weltwirtschaft durch den Einsatz von Produktionsfaktoren, die keine anderweitige Verwendung haben, ein (keine Opportunitätskosten). Die Erschließung von II impliziert die Verschiebung von Produktionsfaktoren (Arbeit, Kapital) aus I. Da II zunächst eine kleine Wirtschaft darstellt, besitzt sie bei der Produktion von Manufakturwaren wegen fehlender Skalenerträge einen komparativen Nachteil, spezialisiert sich also auf die Produktion von Rohwaren. Das Wachstum von II stellt zunächst nur eine Beseitigung eines Ungleichgewichts dar (hohe Preise für Rohwaren in I, Nicht-Nutzung von hierfür

erforderlichen Produktionsfaktoren in II). Eine Wachstumsverlangsamung nach dessen Beseitigung kann verhindert werden durch die Erschließung neuer Stapelgüter oder dadurch, dass bei zunehmendem Volkseinkommen von II die Produktion anderer Güter (zunächst Dienstleistungen, danach Industriegüter) durch die aufgrund des steigenden Volkseinkommens größeren Produktionsvolumina profitabel wird. — Diesem Modell können die Länder der Atlantischen Ökonomie zugeordnet werden: Die Preissteigerung bei Getreide in D 1830er–1870er J. um rund 50% signalisiert Knappheit natürlicher Ressourcen. Die außereuropäischen Zonen wiesen große Bodenflächen, die leicht in Bearbeitung genommen werden konnten, auf (»billige« Auslöschung indigener Völker in USA, Kanada u. Argentinien bis ca. 1880er J.). Die Spezialisierung auf die Produktion von Stapelgütern war mindestens bis 1. WK mit raschem Wirtschaftswachstum, starker Zuwanderung u. hohen Durchschnittseinkommen verbunden.

c. *Faktormobilität — transatlantische Migration* (KAMPHOEFNER 1982; HATTON / WILLIAMSON 1998). Der Aufbau der Stapelökonomien in außereuropäischen Gebieten mit gemäßigttem Klima erfolgte maßgeblich durch Zuflüsse von Kapital u. Arbeitskräften aus Europa. 1846–1932 verließen gut 50 Mio. Menschen Europa (Höhepunkt 1900–1914), die meisten in Richtung USA. Erklärungen: (1) *Reallohnunterschiede*. These: Faktormobilität wird durch Differentiale von Faktorpreisen verursacht. Tatsächlich besteht ein gewisser Zusammenhang zwischen der Reallohndifferenz zwischen Herkunfts- u. Zielländern u. Umfang der Wanderung. Allerdings nahm insgesamt die europ. Auswanderung gegen obige These parallel zur Reduktion internationaler Reallohnunterschiede noch zu. — (2) *Natürliches Bevölkerungswachstum und -struktur*. Die Mehrzahl der Wandernden war männlich u. jung. Das natürliche Bevölkerungswachstum (d. h. Geburtenüberschuss über Todesfälle) in Europa im 19. Jh. implizierte ein Wachstum der jüngeren Altersklassen u. damit der Gruppen, die für Auswanderung in Frage kamen. — (3) *Informationskosten*. Sozialhistorische Arbeiten haben die Bedeutung von *Kettenwanderung* aufgezeigt: 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, was Zunahme 2. H. 19. Jh. erklären hilft. — (4) *Realeinkommen und Transportkosten*. Hohe Reallohnunterschiede zwischen Europa u. Übersee bedeuten oft ein tiefes Realeinkommen in Europa, was Auswanderungswilligen die Begleichung der Überfahrtskosten erschwerte. Die Steigerung von realen Einkommen durch Agrarmodernisierung u. Industrialisierung sowie der Rückgang von Transportkosten erleichterten Armen die Begleichung von Transportkosten.

d. *Folgen von Migration und Marktintegration*. (1) *Reallohnkonvergenz*. Als Folge der starken Arbeitsmobilität wurde Arbeit in Übersee relativ billiger, in Europa relativ teurer, so dass Lohnunterschiede zwischen 2. V. 19. Jh. u. 1913 zurück gingen. — (2) *Konträre Entwicklung der Pachtpreise* (Preis für die Nutzung des Produktionsfaktors Boden): In Übersee wurde dank Zuwanderung Boden intensiver bewirtschaftet u. somit

knapper → Anstieg der Pacht-Lohn-Relation. In Europa bewirkten Emigration u. der steigende Deckungsgrad des Konsums an landintensiven Gütern (Getreide) durch Importe einen Rückgang von Landknappheit → Fall der Pachtzins-Lohn-Relation; europäische Besitzer von landwirtschaftlicher Nutzfläche waren Globalisierungsverlierer!

4. Die Weltwirtschaftskrise als Agrarkrise (1925/9–1933) (KINDLEBERGER 1973)

a. *Hintergrund der Agrarkrise*. Im Gefolge der hohen Einwanderung 1900–1914 u. hoher Kriegsnachfrage dehnten überseeische Zonen ihre Produktion stark aus; mit der Erholung der landwirtschaftlichen Produktion in Europa in den 1920er J. kam es zu einem weltweiten Überangebot an Agrargütern, das sich ab ca. 1925 in einem Preisverfall niederschlug. Verschärfung durch (1) Forcierung der Weizenexporte der UdSSR (unter 1 Mio. t späte 1920er J., 5 Mio. t 1931/2) mittels Zwangseinzug von Getreide u. Rationierung zur Unterstützung der Industrialisierungsanstrengungen im 1. Fünfjahresplan (1928/8–1933/4); (2) Einsetzen der Vollmechanisierung in den Great Plains (USA: Mährescher).

b. *Zum Ablauf der Krise*. Z. T. Versuche zur Preisstützung durch Lageraufbau (Kanada, USA), die wegen Geldmangels 1929 zusammenbrachen u. zu einem Preissturz von Agrargütern führten (Weizen 1930 -40%, 1931 -28%, 1932 -12%). Der Preisverfall ab Mitte 1920er J. verschärfte die reale Verschuldung individueller Betriebe in USA, Kanada, D sowie von Rohstoffe exportierenden Staaten (neben Kanada Australien, Argentinien). Der Zusammenbruch der internationalen Finanzsystems ab 1929 war verbunden mit Kreditrationierung u. mit Zahlungsschwierigkeiten von einzelnen landwirtschaftlichen Betrieben sowie ganzer Staaten.

Zitierte Literatur

- HATTON, Timothy J. und Jeffrey WILLIAMSON: *The age of mass migration: an economic analysis* (New York: Oxford University Press, 1998).
- JACKS, David S.: »Intra- and international commodity market integration in the Atlantic economy, 1800–1913«, *Explorations in Economic History* 42 (2005), 381–413.
- JACKS, David S.: »What drove 19th century commodity market integration?« *Explorations in Economic History* 43 (2006), 383–412.
- KAMPHOEFNER, Walter D.: *Westfalen in der Neuen Welt: eine Sozialgeschichte der Auswanderung im 19. Jahrhundert* (Münster: Coppenrath, 1982).
- KINDLEBERGER, Charles P.: *Die Weltwirtschaftskrise* (München: dtv, 1973).
- TIELHOF, Milja van: *The „mother of all trades“: the Baltic grain trade in Amsterdam from the late 16th to the early 19th century* (Leiden: Brill, 2002).
- O’ROURKE, Kevin H. und Jeffrey WILLIAMSON: *Globalization and history: the evolution of a nineteenth-century Atlantic economy* (Cambridge: MIT, 1999).
- UEBELE, Martin: »National and international wheat market integration in the 19th century: evidence from comovement«, *Explorations in Economic History* 48 (2011), 226–242.
- WESTERMANN, Ekkehard (Hg.): *Internationaler Ochsenhandel (1350–1750)* (Stuttgart: Klett-Cotta, 1979).