

# Welthandel



1/2017

**WER** GEWINNT, WER VERLIERT? **WARUM** STOCKT DAS  
WACHSTUM? **WIE** LAUFEN DIE WARENSTRÖME?  
**WO** WIRD GEHANDELT?



# Zwei Schritte vor, einer zurück

**Freier Handel macht die Welt friedlicher und reicher. Diese historische Erkenntnis musste über Jahrhunderte reifen – und mit immer neuen Rückschlägen erkaufte werden. Denn nicht erst heute kommen kurzsichtiger Egoismus, Abschottung und Konflikte einem grenzenlosen Warenaustausch in die Quere. Rückblick auf die zyklischen Krisen einer großen Idee.**

*1773, als Indianer verkleidete Bostoner Bürger werfen Tee ins Meer – nach neuen Studien vor allem ein Protest gegen den Welthandel.*



➔ Manchmal muss der Handel erst bedroht sein, um an anderer Stelle schnell zu wachsen. Dschingis Khan, im Westen eher als Eroberer bekannt, schützte die Kaufleute. Solange er in seinem Reich mit eiserner Faust für Stabilität sorgte, war der behäbige Landweg über die sogenannte Seidenstraße, also die Verbindung zwischen Europa, Indien und China, relativ sicher und ökonomisch berechenbar. Sie war eine wichtige Route des Welthandels. Doch die Karawanen konnten mit ihren Kamelen und Yaks, der in Zentralasien verbreiteten Rinderart, nur eine begrenzte Zahl von Waren transportieren. Als das Mongolenreich ab etwa 1340 zerbrach, wurde dieser Weg gefährlich. Und auf der Alternativroute über Ägypten zockte das Mamluken-Sultanat die Händler mit immer höheren Zöllen und Abgaben ab.

So suchten wagemutige europäische Seeleute, allen voran die Portugiesen, neue Wege nach Indien – über die Ozeane. Erst dieser Druck zum Ausbau seiner Handels-schiffahrt verhalf Europa allmählich zu viel größeren Gütermengen, neuen Märkten und Produkten.

### Der Kaiser ließ die Seeflotte vernichten

Doch die Kaste der Politiker erwies sich als wankelmütig. Wie schwankend ihr Bekenntnis zum grenzenlosen Warenaustausch historisch immer schon war, zeigt das Beispiel der chinesischen Ming-Dynastie im 15. Jahrhundert. Anfangs trieb sie einen schwunghaften Außenhandel mit Gewürzen, indischen Baumwolltextilien sowie chinesischer Seide und Keramiken. Über Jahrhunderte war China die führende Wirtschaftsmacht der Erde. Den Ming-Kaisern diente der Eunuch Zheng He (1371 bis 1433), der es bis zum Admiral brachte. Verglichen mit ihm war Kolumbus ein Hobbysegler. Zheng He befehligte 27.870 Seeleute auf 300 Schiffen, unternahm sieben Expeditionen nach Südostasien, Indien, Afrika und Arabien. Kolumbus hingegen hatte das Kommando über gerade mal 90 Mann, seine drei Nusschalen waren zusammen lediglich halb so groß wie Zheng Hes 140 Meter langes neunmastiges Schiff allein. Doch unmittelbar nach dem Tod des Eunuchen beging China einen historischen Fehler, der den Abstieg der Weltmacht einleitete: Der Kaiser verbot den Bau von hochseefähigen Schiffen, ließ die bisherigen vernichten und die Eigentümer verhaften. Begründung: Das Reich der Mitte brauche keine Verbindungen zur Außenwelt. Die europäischen Nationen entwickelten sich und expandierten – zum Leiden der Kolonialvölker. China blieb stehen.

Was verursachte den überraschenden Sinneswandel des Kaisers ohne Not, ohne Kriegswirren oder diplomatische Krisen? In ihrem Buch „Power and Plenty“ liefern der Columbia-Ökonom Ronald Findlay und der Wirtschaftshistoriker Kevin O'Rourke aus Oxford Anhaltspunkte für diese „irrationalen Verhaltensweisen“ der Ming: Machtkämpfe zwischen verschiedenen Palastfraktionen, wobei sich die Verfechter einer selbstgenügsamen Agrarwirtschaft gegen die Außenhändler durchsetzten; außerdem Angst vor japanischen Piraten, die vor den chinesischen Küsten Jagd auf Handelsschiffe machten.

Dass auch gut etablierte, über Generationen ausgebaute und prosperierende Handelsnetzwerke irgendwann wieder im Orkus der Geschichte versinken, ➔



**5000 v. Chr.**

Erste Schiffe mit Hilfssegel:  
**Papyrusboote** einer frühen Hochkultur am Nil

**7000 v. Chr.**

Erste **systematische Warentransporte** über das Mittelmeer durch Händler aus dem heutigen Griechenland

**1000 v. Chr.**

**Phönizier und Griechen** verschiffen Metalle, wertvolle Hölzer und Edelsteine im Mittelmeerraum.



## Kulturgeschichte des Handels

Mit dem Auf und Ab der internationalen Vernetzung verlagerten sich deren Zentren. Quintessenz: Wer sich isoliert, der verliert.

**166 n. Chr.**

Römische Seefahrer passieren die **Straße von Malakka** und treiben Handel mit dem chinesischen Kaiser.

**1148**

**Gründung der Stadt Lübeck** als erste von vielen neuen Handelsstädten im Ostseeraum. Mit der **Hanse** entsteht einer der komplexesten Zusammenschlüsse von Kaufleuten im Mittelalter. Erster Hansetag: 1356.

**1150**

Beginn der „**Champagne-Messen**“ als feste, zentralisierte Handelsplätze

**8. Jh.**

Gründung von **Haithabu** durch dänische Wikinger; **wichtiger Umschlagplatz** für den Handel zwischen Westeuropa und Skandinavien.

**13. Jh.**

Blütezeit der „**Seidenstraße**“ für den Handel Europas mit Asien

In Europa werden **Wechselbriefe zu anerkannten Zahlungsmitteln**. Verzicht auf Umtausch großer Mengen Münzgeld erleichtert den Handel über Grenzen.



**1275**

Der venezianische Händler **Marco Polo** erreicht das chinesische Shangdu und löst rege Ost-West-Beziehungen aus.

→ können gerade die Deutschen sozusagen vor der eigenen Haustür studieren. In den kalten und dunklen Gewässern von Nord- und Ostsee hatten Kaufmannsgilden seit dem 12. Jahrhundert ihre Geschäfte gemeinsam betrieben – unter einem Namen, der zum Markenzeichen wurde: Hanse.

### Elisabeth I. wies deutsche Kaufleute aus

Weil die Fracht der Koggen die Hanseaten immer reicher und mächtiger machte, stiegen sie in ihren Heimatstädten bald in höchste politische Ämter auf. So wurden die Ziele dieser Städte und ihrer Kaufleute eins, die Städtehanse entstand und erreichte den Zenit ihrer Macht im 14. Jahrhundert: Rund 30 größere und etwa 200 kleinere Städte zwischen Köln und Reval unterhielten Handelskontore von London bis Nowgorod. Ihre Macht schien in Stein gemeißelt.

Dennoch wurde die prachtvolle und traditionsbewusste Hanse ab Mitte des 16. Jahrhunderts von vielen gleichzeitig an den Schiffsrümpfen nagenden Faktoren zersetzt: Es begann in England, wo das Londoner Gemeinschaftskontor an rücksichtslos durchgesetzten Einzelinteressen von Mitgliedstädten wie Köln und Hamburg zugrunde ging. Nachdem dann auch noch der von der Krone legitimierte Freibeuter Francis Drake mehrere Hansekoggen gekapert hatte, verbannte Kaiser Rudolf II. 1597 die Engländer vom Handel im Römischen Reich deutscher Nation.

Postwendend wies Königin Elisabeth I. deutsche Kaufleute aus, auf Schlag folgte Vergeltungsschlag. Als lachende Dritte stiegen die Holländer, allen voran Amsterdam, zur neuen Handelsmacht im Westen auf. Im Ostseeraum fielen die Hansestädte nach und nach



»Großer Knall, bevor die Welt sich neu sortieren konnte.«

Nikolaus Wolf,  
Direktor des Instituts  
für Wirtschafts-  
geschichte an der  
Berliner Humboldt-  
Universität

wie Reval an schwedische oder wie Riga an polnische Herren, die mit „Hanse“ nichts am Hut hatten. Der letzte Hansestag fand, mit nur noch neun teilnehmenden Städten, 1669 statt. Formell aufgelöst wurde das einst so erfolgreiche Bündnis allerdings nie.

Ein historischer Rückschlag für den freien Warenaustausch ist in die Folklore Amerikas eingegangen. Er lässt sich vor dem Hintergrund der empfindlichen Gleichgewichte im damals entstehenden Welthandel ganz neu interpretieren: die berühmte „Boston Tea Party“ von 1773. Landläufig gilt sie als Ausdruck des Unabhängigkeitsstrebens der Kolonisten an Amerikas Ostküste gegenüber ihrem britischen Mutterland.

### Boston Tea Party: Protest gegen Handel

Im Hafen von Boston warfen Protestierer damals Teeblätter ins Meer, die Handelsschiffe der East India Company zuvor angelandet hatten. Denn das Parlament in London hatte durch den Tea Act Steuern auf das beliebte Handelsgut festgelegt. Mit dem Schlachtruf „No taxation without representation!“ und ihrem handgreiflichen Protest machten die Kolonisten nach herkömmlicher Lesart klar: Wir dulden nicht länger die Besteuerung durch ein Land im fernen Europa, in dessen Parlament wir nicht repräsentiert sind.

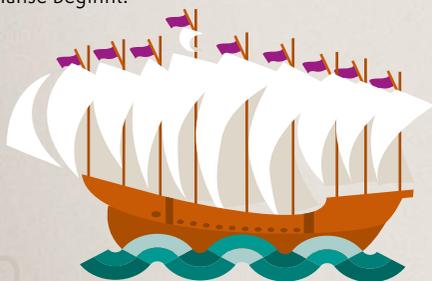
Nur könnte der wahre Grund für die Gewalt gegen Handelsware auch viel profaner gewesen sein. In seinem preisgekrönten Buch „A Splendid Exchange“ über den prägenden Einfluss des Handels auf die Weltgeschichte wagt der New Yorker Autor William Bernstein die These, dass die Boston Tea Party „die erste amerikanische Antiglobalisierungs-Kampagne“ gewesen sei.

Denn die Aktivisten seien vor allem eher zwielichtige Zwischenhändler gewesen, die sich mit hohen Gewinnmargen sehr gemütlich im Tee-Import eingerichtet hätten. Die neu ins Spiel kommende East India Company hingegen importierte direkt vom Hersteller und schnitt diesen Zwischenhandel damit kurzerhand ab. Sie drohte

14. Jh.

Chinesische Kaufleute segeln bis zur afrikanischen Ostküste, sieben große Expeditionen von **Admiral Zheng He**.

**Niedergang** der Hanse beginnt.



1440

Beginn des **portugiesischen Sklavenhandels**

1497–1499

**Vasco da Gama** fährt um das Kap der Guten Hoffnung und erreicht Südindien.

1494

Frühes „**Welthandelsabkommen**“: Papst Alexander VI. teilt die damals bekannte Welt in eine portugiesische und eine spanische Handelszone.

1511

Portugiesen entdecken die **Gewürzinseln (Molukken)**.



1397

Die Gründung der **Banco Medici** macht die Florentiner Familie der Medici zu einer bedeutenden Bankiers- und Handelsdynastie.



1492–1502

Entdeckung amerikanischer Territorien durch **Christoph Kolumbus** im Auftrag Spaniens

Ende 15. Jh.

Der **Augsburger Jakob Fugger** baut das Familienunternehmen zu einem europaweit tätigen Handels- und Geldhaus aus.

die Handelsspannen zu verderben und Jobs zu vernichten. Bernstein zufolge heizten die Randalierer im Hafen die antibritische Grundstimmung lediglich populistisch auf, um sie elegant für sich auszunutzen.

Erst die beginnende Industrialisierung mit ihrem schnellen technischen Fortschritt brachte den Gedanken eines unbeschränkten Handels weltweit in die Offensive. Großbritannien, das Land der Dampfmaschine und der ersten industriellen Spinnmaschine, der Spinning Jenny, hatte durch seine Massenproduktion am meisten Grund, auf Freihandel zu setzen – bis eine verhängnisvolle Spirale ihn zunichtemachte.

## Weltwirtschaftskrise führte zum Weltkrieg

Zunächst führte das Deutsche Reich 1879 Schutzzölle ein, um seine Bauern vor Billiggetreide aus den USA und Russland zu schützen. Sofort folgte die erwartbare Kettenreaktion: Ein europäisches Land nach dem anderen fuhr seine Zollgrenzen gegen immer mehr Güter der Nachbarn hoch, immer weiter eskalierte der Handelskrieg. Der Protektionismus war geboren. Barbara Hahn, Professorin für Wirtschaftsgeographie an der Universität Würzburg, bilanziert: „Von 1880 bis 1913 hielten dann nur noch drei Staaten am Freihandel fest: neben Großbritannien die Niederlande und Dänemark.“ Der Erste Weltkrieg machte auch ihnen einen Strich durch die Rechnung.

Die Zwischenkriegszeit mit der Gründung des Völkerbundes brachte nur kurz eine Wiederbelebung der Philosophie, dass Handel die Welt einiger und reicher macht. Denn schon 1929 brachen die Börsenkurse ein, die erste Weltwirtschaftskrise begann. „Da wurden die protektionistischen Maßnahmen, die man schon vor dem Weltkrieg eingeführt hatte, alle nochmals verschärft“, sagt Nikolaus Wolf, Direktor des Instituts für Wirtschaftsgeschichte an der Berliner Humboldt-Universität. „Es musste wohl erst einen ganz großen Knall geben, bevor die Welt sich neu sortieren konnte.“ Dieser „Knall“ war die gewaltigste denkbare Katastrophe: Die Nationalsozialisten errichteten eine grausame Diktatur

und stürzten die Welt in den Krieg. Die Nachkriegsordnung erlaubte dann im Schutz zweier Supermächte die Entfaltung von Handelsblöcken und Wirtschaftsräumen von nie gekannter Größe und Komplexität. Doch es dauerte bis 1995, bis mit der Welthandelsorganisation WTO auch ein institutioneller Rahmen für die globale Reichweite des Handels gezimmert werden konnte.

Heute, nach der Jahrtausendwende, scheint das Pendel zurückzuschwingen – gegen Freihandel: Während geplante multinationale Regelwerke wie TTIP vor dem Aus stehen, neigen starke politische Kräfte wieder verstärkt zu bilateralen Abkommen zwischen ausgewählten Nationen. Ein Rückschritt zur Kleinstaaterei in der Handelspolitik droht.

Die jedoch passt nicht mehr zum welthistorischen Wandel, den Nikolaus Wolf so beschreibt: „Konzerne sind heute global aufgestellt, während die politischen Normen im Wesentlichen immer noch um nationale Grenzen kreisen.“ Als Regulierungsrahmen für Handelspolitik aber, so der Historiker, sei solch ein Spielfeld schlicht zu eng abgesteckt. Denn der Handel findet immer Wege.



**Oliver Driesen** ist studierter Volkswirt. Er war Redakteur bei der „Woche“ und „brand eins“, bevor er sich als Autor selbstständig machte.



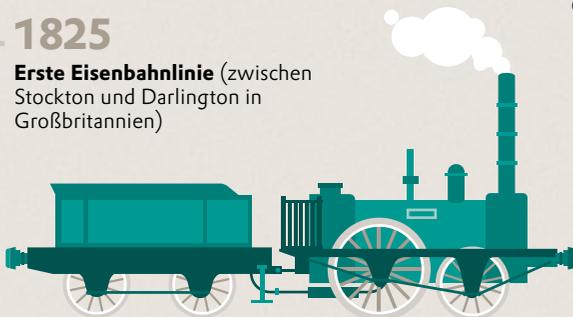
Foto: PR | Illustration: C3 Visual Lab

**1600**

Gründung der britischen **East India Company** durch Königin Elisabeth I.

**1825**

**Erste Eisenbahnlinie** (zwischen Stockton und Darlington in Großbritannien)



**1914–1918**

Erster Weltkrieg markiert das **Ende der europäischen Dominanz** im Welthandel zugunsten der USA.

**1929**

Zusammenbruch der US-Aktienkurse und **Beginn der Great Depression/Weltwirtschaftskrise** sowie protektionistischer Handelshemmnisse

**1944**

**Bretton-Woods-Abkommen** über die Nachkriegswirtschaftsordnung: Bindung von Währungen an Goldreserven, feste Wechselkurse

**1947**

Inkrafttreten des **Allgemeinen Zoll- und Handelsabkommens GATT** in 23 Staaten weltweit, Ziel: Abbau von Zöllen und Handelshemmnissen

**1995**

Gründung der Welthandelsorganisation **WTO** in Genf

**1602**

Niederländische Händler schließen sich im Gegenzug zur **Vereenigde Oostindische Compagnie** zusammen.

**1811**

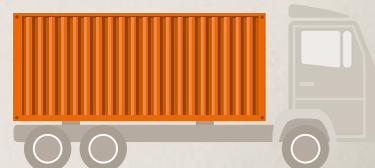
Erstes kommerziell genutztes **Dampfschiff** (schottisches Küstengebiet)

**1869**

**Eröffnung des Suezkanals** sowie der **Transcontinental Railroad** von New York nach San Francisco; Fernhandel mit Massen- statt nur Luxusgütern entsteht („**Erste Globalisierung**“).

**1933**

„**New Deal**“ des US-Präsidenten **Roosevelt** beendet die Wirtschaftskrise.



**1985**

Beginn der „**Zweiten Globalisierung**“, getrieben durch den Siegeszug des **Containers** für kostensparende Schiff-Schiene-Straße-Transporte