

KOLEJE ŻELAZNE I NIEMIECKI ZWIĄZEK CELNY (DEUTSCHER ZOLLVEREIN) W PROCESACH INTEGRACJI I GLOBALIZACJI GOSPODARCZEJ W XIX W.

WSTĘP

Globalizację gospodarczą określa się jako historyczny proces liberalizacji i integracji funkcjonujących w pewnej mierze w odosobnieniu rynków towarów, kapitału i siły roboczej w jeden rynek światowy. Liberalizacja i postępująca za nią integracja może mieć różny zakres i intensywność, a uzależniona jest od specyfiki każdego z wymienionych rynków (Kołodko, 2003, 27). Na intensywność dokonujących się w XIX w., procesów globalizacji gospodarczej zasadniczy wpływ miało kilka czynników: zmniejszenie kosztów transportu i komunikacji w sektorze prywatnym, zmniejszanie barier w handlu (liberalizacja) oraz prowadzenie polityki inwestycyjnej przez sektor publiczny (Frankel, 2000, 45-46). W tym czasie w wielu krajach Europy i Ameryki Północnej w wyniku dorobku przewrotu technicznego zmieniała się struktura gospodarki, stosunki społeczne, a rozwijający się kapitalizm wolnokonkurencyjny stopniowo wypierał relikty feudalizmu.

Stąd też autor artykułu chciałby w zarysie przedstawić (już) historyczny etap globalizacji, określanej, jako okres wielkich odkryć naukowo-technicznych (Kołodko, 2001, 36). Państwa niemieckie są dobrym przykładem postępującej integracji wewnętrznej w łonie Niemieckiego Związku Celnego (dalej: NZC) i późniejszego kształtowania procesów integracji w ówczesnej Europie i świecie.

Już w połowie XIX w. znany niemiecki ekonomista Friedrich List (1789-1846) dostrzegł, że NZC i koleje żelazne to dwa nierozłączne, uzupełniające się procesy w gospodarce rozbitych na początku XIX w. gospodarczo i politycznie Niemiec, nazywając je „syjamskimi bliźniętami” modernizacji Niemiec (Jung, 2007, 149). Procesy te miały duży wpływ na powstanie w drugiej połowie XIX w. ogólnoniemieckiego rynku, gospodarcze i polityczne zjednoczenie kraju, rozwój gospodarczy, a także na kształtowanie się procesów globalizacyjnych.

OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA EUROPEJSKIEJ POLITYKI HANDLOWEJ W PIERWSZYCH DEKADACH XIX W. DOROBEK ANGLII

W ciągu XIX w. światowa polityka gospodarcza ulegała znacznym przeobrażeniom. W pierwszych dekadach wieku większość państw, w których rozwijał się kapitalizm hołdowała polityce protekcjonistycznej, która wypierała ideę merkantyizmu.

W pierwszych latach XIX w. na kontynencie europejskim jedynie Francja stanowiła jednolity obszar celny (od 1790 r.), poza nią poszczególne części krajów europejskich (prowincje, kantony itd.) miały swoje odrębne ustawy, cła, akcyzy. Ograniczało to skutecznie wymianę handlową i integrację gospodarczą.

W roku 1814 r. W Anglii uchylono tzw. statut o terminatorach wydany za panowania królowej Elżbiety I (1533-1603). Od tej chwili w Anglii panowała swoboda rozwoju przemysłu. Jeśli chodzi o handel zagraniczny i żeglugę morską nadal panowały monopole, realizowany był ścisły system cel ochronnych (np. „ustawy zbożowe”, ang. „corn-laws”), co negatywnie wpływało na rozwój handlu zagranicznego (Kulischer, 1988, 491). Mimo zniesienia w 1814 r. ostatnich pozostałości ustawodawstwa cechowego, do systemu cel ochronnych dotyczących wyrobów przemysłowych dołączono protekcjonizm agrarny (Kuliszer, 1961, t. II, 429, 493).

W 1820 r. nastąpiła radykalna zmiana w polityce handlowej Anglii. Sami kupcy londyńscy domagając się realizacji wolnego handlu, wykazywali przed parlamentem szkodliwość restrykcyjnej polityki rządu, podkreślając, że wymiana handlowa z zagranicą jest dla Anglii sprawą życia.

Choć minęło wiele lat od stworzonych przez Szkota — Adama Smitha (1723-1790) idei wolnego handlu i podwalin liberalizmu, ich realizacja w samej Anglii stawała się faktem. W latach 1823-1824 wydano trzy nowe akty nawigacyjne (znoszące postanowienia Aktu Nawigacyjnego Cromwella z 1651 r.). Akty te liberalizowały handel pomiędzy Anglią a koloniami oraz krajami europejskimi. Możliwy był także na zasadzie wzajemności handel innych krajów z koloniami angielskimi, z wykorzystaniem statków, pod inną niż angielską banderą.

Anglia miała swoje powody, aby realizować i wpierać politykę wolnego handlu — do lat dwudziestych XIX stulecia była jedynym krajem, w którym dokonywała się rewolucja przemysłowa (przewrót techniczny) (Ashton, 1995, 2). Miało to swój wymiar w tworzeniu

potęgi gospodarczej — jak szacuje S. Kuznets¹ stopa wzrostu dochodu narodowego brutto w ujęciu dziesięcioletnim (lata 1801-1851) wyniosła 28,4% (Kuznets, 1971, 24).

Oprócz wielu innych działań w kierunku urzeczywistnienia idei wolnego handlu, należy wspomnieć o zniesieniu monopolu Kompanii Wschodnioindyjskiej w 1833 r., początkowo w handlu z Indiami, później także z Chinami. Ceny artykułów importowanych (np. herbaty) drastycznie spadały, jednocześnie szybko wzrastały światowe obroty handlowe.

Anglia w kolejnych dekadach XIX w. podejmowała wiele działań w sferze wolnego handlu, łącznie z gruntowną reformą angielskiej taryfy celnej przeprowadzonej w latach czterdziestych przez Roberta Peela (1788-1850). Kończącym akordem w dziejach angielskiego wolnego handlu były reformy Williama Gladstone'a (1809-1898), które zlikwidowały ostatnie pozostałości systemu cel ochronnych. W tym samym czasie inne państwa Europy zachodniej (Belgia, Francja, Niemcy a właściwie państwa niemieckie) poprzez zapożyczenia, naśladownictwo próbowały zmieniać strukturę swych gospodarek.

Szczególnie trudne było to w warunkach podzielonych politycznie, biednych, zacofanych krajów niemieckich. Mimo różnych przeciwności, Niemcy w ostatnich dekadach XIX wieku stworzyły jednolity organizm państwowy i konkurowały na płaszczyźnie gospodarczej z Francją, USA i Anglią.

Dane statystyczne potwierdzają, że w 1870 r. wielkości PKB (Produkt Krajowy Brutto) ogółem Niemiec i Francji były porównywalne, a przed wybuchem i wojny światowej zjednoczone Niemcy wyprzedziły Francję w generowanym PKB ogółem i per capita. Udział Niemiec w światowym PKB wzrósł z 3,9% w 1820 r. do 6,5% w 1870 r., aby w 1913 r. osiągnąć 8,7% (Maddison, 2006, 641).

Nowa idea wolnego handlu zapożyczona z Anglii na kontynent europejski znalazła wielu gorliwych zwolenników. Choć piętrzące się przeszkody dla wolnego handlu możliwe były do pokonania po wielu latach, święciły swój triumf w latach sześćdziesiątych XIX w. W latach 1861-1870 zawarto 120 traktatów handlowych, w których powszechnie stosowano klauzulę największego uprzywilejowania. Traktaty liberalizowały wymianę między państwami, choć nie znosiły cel zupełnie (Cieplewski, Kostrowicka, Landau, Tomaszewski, 1985, 188).

¹ S. Kuznets (1901-1985) laureat Nagrody Banku Szwecji im. Alfreda Nobla w dziedzinie ekonomii w 1971 roku.

W coraz szybszym tempie wzrastały obroty w handlu międzynarodowym. Jak szacuje się średni roczny wskaźnik wzrostu obrotów handlowych w latach 1785-1830 wynosił 1,37%/rok, w latach 1820-1840 2,81%/rok, w 1840-1860 wynosił 4,84%, aby w latach 1860-1870 osiągnąć 5,53%/rok. Wysokość obrotów wzrosła w 1870 r. W porównaniu do 1785 r. blisko siedmiokrotnie. Udział Europy i Ameryki Północnej w generowaniu tych obrotów wynosił ponad 80% (Sidney, 1999, 50-51).

Poniższe dane statystyczne obrazują wielkość obrotów handlowych dla wybranych krajów, jednocześnie zawierają informację o flocie handlowej, długości linii kolejowych. Łatwo zauważyć, że w tym czasie pozycja Wielkiej Brytanii była niepodważalna.

Tab. 1. Charakterystyka obrotów handlowych dla wybranych krajów (1865-1866 r.)

Kraj	Wartość obrotów (w mln talarów)	Flota handlowa		Długość linii kolejowych (w km)	Liczba mieszkańców
		Liczba statków	Nośność (w t)		
Wlk. Brytania	2 500	28 787	5 852 473	24 621	29 935 404
Francja	1 600	15 259	1 008 084	14 908	38 067 094
Niemcy	1 400	6 489	1 331 651	14 455	36 585 600
Belgia	550	112	35 509	2 566	4 984 451
Holandia	480	2 303	538 676	1 049	3 552 665
Austria	400	3 266	310 401	6 305	35 292 547
Rosja	380	3 708	399 930	4 494	67 260 431
Szwajcaria	280	—	—	1 295	2 510 494
Włochy	250	15 767	707 788	4 840	24 368 787
Hiszpania	150	4 849	395 270	5 110	16 302 625
Turcja z Egiptem	180	3 600	203 000	1 184	17 500 000
Szwecja	120	3 155	355 044	1 732	4 070 061
Dania	75	3 649	160 278	478	1 608 095
Norwegia	30	5 407	776 500	315	1 701 478

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Scherzer v. K.; Einige Mittheilungen über den Welthandel und die wichtigsten Weltverkehrsmittel, 1868, w: Geographisches Jahrbuch, Gotha, Justus Perthes, s. 343, 344.

Nie bez powodu u schyłku lat sześćdziesiątych Scherzer pochwała swobodę wymiany handlowej, wskazując na negatywne skutki monopolizacji, ograniczeń w handlu czy wojen (Scherzer, 1868, 342).

W DRODZE DO INTEGRACJI GOSPODARCZEJ — NIEMIECKI ZWIĄZEK CELNY

Niemcy ze względu na mnogość państw i państewek były usiane komorami celnymi, które ograniczały handel i przemysł, stanowiąc jednocześnie prawdziwe przekleństwo rozwoju rynku narodowego. Jak podaje Kulischer w 1790 r. istniało w Niemczech około 1800 granic celnych, na początku XIX w. W samych Prusach było 67 lokalnych taryf celnych i tyle samo granic celnych (Kulischer, 1961, t. II, 502).

Wprawdzie w pierwszym dwudziestoleciu XIX w. zmniejszono liczbę wewnętrznych granic celnych, ale jak zauważa Stankiewicz: „kupiec wiozący towary z Hamburga do Berlina musiał przekraczać dziesięć granic państwowych i celnych, a po drodze z Magdeburga do Drezna (180 km) płacić 16 razy cło!” (Stankiewicz, 1983, 243).

Podobnie było w innych rejonach, np. przewożąc towar po Renie, na odcinku z Moguncji do Bambergu, kupiec musiał przekroczyć ponad 30-krotnie odprawy celne; płacąc cło w dukatach, florenach, koronach itd., nie mówiąc o ciągłych zmianach używanych jednostek miar. Handel oprócz kosztów i czasu wymagał wiele nerwów (Jung, 2007, 146).

Rozdrobnienie Niemiec, brak jednolitego rynku i niska siła nabywcza licznych warstw społecznych stały się przeszkodą nie do przebycia na drodze do dalszego rozwoju gospodarczego kraju (Grabska, 1966, 8-10). Stąd też walka o likwidację cel wewnętrznych wysuwała się, obok walki z ustrojem cechowym na główne miejsce w działaniach rządu Prus. 28.V.1818 r. W Prusach wprowadzono ustawę handlową i celną, na mocy której zniesiono cła pomiędzy prowincjami pruskimi, stworzono tym samym jednolity rynek.

W dalszym etapie Prusy, korzystając ze swojego stanowiska i z okoliczności, zaczęły skupiać dookoła swoich posiadłości małe niemieckie państwa, aby wprowadzać je w zakres swych interesów i stopniowo kojarzyć je z sobą (Dubiecki, 1880, 162-163)² Efektem tych działań była m.in. unia celna pomiędzy Prusami a Badenią i Wirtembergią, która weszła w życie 1 lipca 1828 r. (Mathias, Pollard, 1989, 16). Inne niemieckie państwa też zawarły między sobą porozumienia w sprawie taryf celnych.

Na mocy wzajemnych porozumień na obszarze państw niemieckich funkcjonowały środkowoniemiecki związek celny (unia Saksonii z Hesją, Brunszwikiem, Hanowerem, Oldenburgiem, państwami turyńskimi, Bremą, Frankfurtem), północny związek celny (Prusy,

² Królestwo Prus po 1815 r. składało się z prowincji wschodnich i zachodnich, dużą niedogodnością był rozdział tych ziem — pomiędzy terytoriami pruskimi były inne państwa — Hanower, Brunszwik, Hesja.

Hesja-Darmstadt), południowoniemiecki związek celny (Bawaria, Wirtembergia).

W 1834 r. utworzono NZC (*Deutscher Zollverein*), którego głównym inicjatorem były Prusy. Związek w tym czasie obejmował (po wstąpieniu Bawarii, Saksonii, Turynii, Hesji-Kassel i wielu mniejszych państw) 7732,34 niemieckich mil kwadratowych (około 434 944,2 km²) (Rau, 1863, 53).

W roku 1836 po przystąpieniu Badenii, Nassau i Frankfurtu n. Menem powierzchnia Związku wynosiła już 8088,54 niemieckich mil kwadratowych (około 454 980,4 km²). W 1865 r. obszar Związku obejmował już 9047,44 niemieckich mil kwadratowych (około 508 918, 5 km²) (Bienengräber, 1868, 8).

W 1834 r. Związek zjednoczył pod względem handlowym około 24-25 mln ludności. W 1850 r. Zollverein obejmował około 34 mln mieszkańców w porównaniu do 27,5 mln w Zjednoczonym Królestwie, 32,5 mln w Austrii, 35,6 mln we Francji, 24,1 mln we Włoszech, 15 mln w Hiszpanii, i 72,5 mln w Rosji, była to znaczna liczba — powstał duży rynek wewnętrzny. Królestwo Prus stanowiło blisko 58% powierzchni Związku, Bawaria ponad 15%, Hanower blisko 8%, Wirtembergia i Badenia ponad 3%, Saksonia 3%. Rysowała się wyraźna dominacja Prus.

W 1864 r. kraje członkowskie Związku liczyły blisko 36 mln ludności. NZC był pod względem handlu i cel całością. W latach pięćdziesiątych i sześćdziesiątych Niemcy jak dodaje Kuliszer stały się narodową jednostką handlową, jednolitym obszarem celnym sięgającym do wybrzeży morskich (Kuliszer, 1961, 504).

POLITYKA HANDLOWA NZC

NZC stosował liberalną politykę handlową, a przewóz towarów kolejami po krajach członkowskich Związku szybko pobudzał obroty handlowe i determinował budowę kolejnych szlaków. W granicach Związku panowała prawie całkowicie swoboda handlu i obowiązywała jednolita taryfa w handlu z zagranicą.

W 1835 r. Prusy zawarły odrębny traktat handlowy z Austrią, w 1840 r. Związek zawarł traktat handlowy z Imperium Otomańskim (Osmańskim), a w 1841 r. układ handlowo-żeglugowy z Wielką Brytanią. W 1844 r. zawarto układ handlowo-żeglugowy z Belgią, a w 1845 r. z Sardynią. Traktat z Francją z 1862 r. umożliwił Prusom i pozostałym państwom NZC realizację polityki wolnego handlu. Zawarte umowy korzystnie wpływały na wysokość obrotów handlowych, choć liberalna polityka celna nie sprzyjała przyrostowi uzy-

skiwanych dochodów z tytułu cel (tab. 2). Obroty handlowe w 1834 r. wynosiły ponad 249,5 mln talarów, w 1860 wzrosły do 831,45 mln talarów (wzrost o ponad 333%). W tym czasie przychody z cel wzrosły o ponad 78 %, osiągając w roku 1864 poziom ponad 21,6 mln talarów. Największy udział w obrotach przypadł Prusom około 11,3 mln talarów.

Tab. 2. Przychody z opłat celnych w krajach NZC w latach 1834-1864 (w talarach).

Kraj	1834	1840	1845	1850	1855	1859	1864
Prusy	7 101 727	10 478 339	13 865 974	11 338 632	11 849 519	10 607 079	11 023 709
Bawaria	2 205 174	3 161 044	3 872 223	3 046 298	3 066 941	2 681 555	2 759 908
Saksonia	827 718	1 208 922	1 549 239	1 293 682	1 372 598	1 247 227	1 297 263
Wirtembergia	846 969	1 220 474	1 515 557	1 215 085	1 164 407	981 165	1 011 410
Badenia	—	924 663	1 160 658	915 641	910 126	774 100	802 759
Elekt. Hesji	332 336	477 653	626 641	492 333	488 616	406 067	417 728
Wlk. Ks. Hesji	393 584	580 078	735 827	580 717	581 430	500 766	514 012
Turyngia	471 253	681 677	858 207	693 099	707 792	613 444	623 681
Brunszwik	—	—	210 341	167 844	169 234	146 147	150 617
Nassau	—	280 791	359 153	286 474	288 242	252 866	267 046
Frankfurt n. M.	—	173 043	212 562	184 904	194 673	178 129	187 129
Luksemburg	—	—	156 725	127 718	129 409	111 525	116 223
Hanower	—	—	—	—	2 386 421	2 125 221	2 201 240
Oldenburg	—	—	—	—	296 993	269 813	275 136
Razem:	12 178 761	19 186 684	25 123 107	20 342 427	23 606 401	20 895 104	21 647 861

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Jahrbuch für Volkswirtschaft und Statistik, Herausgegeben von O. Hübner, Siebenter Jahrgang, 1861, Lipsk, Verlag von H. Hübner, s. 30-31. Bienengräber A.; 1868, Statistik des Verkehrs und Verbrauchs im Zollverein für die Jahre 1842-1864: Nach den veröffentlichten amtlichen Kommerzial-Übersichten etc, Berlin, Wyd. Duncker A., s. 15.

Wobec różnych wysokości taryf celnych oraz zmian cen, jakości wielu towarów zasadne wydaje się przywołanie danych mówiących o wartości wwozu i wywozu dóbr w NZC. Dane w tabeli 3 obrazują wysokość obrotów handlowych, jak i wartość per capita.

Tab. 3. Wartość wwozu i wywozu towarów w NZC w latach 1834-1864

Rok	Wartość wwozu	Wartość wywozu	Suma wwóz i wywóz	Liczba ludności (mln)	Wartość obrotu <i>per capita</i>	Dynamika 1834=100%
1834	105 943 598	143 622 605	249 566 203	23,5	10,6	—
1836	128 392 662	170 558 094	298 950 756	25,1	11,9	119,79
1838	153 701 112	176 523 419	330 224 531	26,0	12,7	132,32
1840	167 778 494	182 959 844	350 738 338	26,3	13,3	140,54
1842	188 671 662	162 937 811	351 609 473	27,1	13,0	140,89
1845	219 693 099	178 035 650	397 728 749	29,0	13,7	159,37
1850	181 659 146	172 948 116	354 607 262	30,0	11,8	142,09
1853	203 931 898	251 380 676	455 312 574	32,5	14,0	182,44
1855	315 764 875	308 567 411	624 332 286	32,7	19,1	250,17
1858	321 528 183	350 830 702	672 358 885	33,5	20,1	269,41
1860	365 060 000	466 390 000	831 450 000	33,7	24,7	333,16
1864	360 380 000	377 050 000	737 430 000	34,7	21,3	295,48

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Bienengräber A.; 1868, Statistik des Verkehrs und Verbrauchs im Zollverein für die Jahre 1842-1864: Nach den veröffentlichten amtlichen Kommerzial-Übersichten etc, Berlin, Wyd. Duncker A., s. 458-459, Jahrbuch für Volkswirtschaft und Statistik Herausgegeben von O. Hübner, Siebenter Jahrgang, 1861, Lipsk, Verlag von H. Hübner, s. 9-10.

Łatwo zauważyć, że wdrażana idea wolnego handlu przyniosła wymierne efekty. W 1864 r. po 31 latach funkcjonowania NZC wartość obrotów (wwóz i wywóz) przekroczyła 737 mln talarów. Obroty wzrosły blisko trzykrotnie. Biorąc pod uwagę szybki wzrost populacji, w przeliczeniu na 1 mieszkańca obroty wyniosły ponad 21 talarów i w ciągu analizowanego okresu podwoiły się. I może wyniki uzyskane w 1864 r. nie są imponujące, ze względu na wojnę secesyjną w Stanach Zjednoczonych i wojnę z Danią (blokada portów Morza Bałtyckiego i Północnego). Dla porównania w 1860 r. zsumowana wartość wwozu i wywozu wyniosła blisko 831,5 mln talarów, co dawało 24,7 talara na 1 mieszkańca. Analizując wysokość obrotów handlowych nie sposób nie uwzględnić głównych kierunków handlu NZC. Wyniki zaprezentowano w tabeli 4.

Wartość wymienianych towarów wyniosła blisko 737,5 mln talarów, w tym wwożonych do krajów NZC ponad 360,3 mln talarów, wywożonych na ponad 377 mln talarów. Osiągnięto tym samym nadwyżkę w obrotach handlowych w wysokości 16,67 mln talarów.

Tab. 4. Kierunki i wartość obrotów handlowych NZC (1864 r.).

Kierunek	Wwóz		Wywóz		Saldo wymiany (wywóz — wwóz w talarach)
	wartość w talarach	%	wartość w talarach	%	
Rosja i Polska	34 245 874	9,50	17 786 226	4,72	-16 459 648
Austria	69 881 256	19,39	57 738 283	15,31	-12 142 973
Szwajcaria	16 677 062	4,63	34 917 807	9,26	18 240 745
Francja	12 849 633	3,57	19 627 453	5,21	6 777 820
Belgia	33 149 978	9,20	52 196 569	13,84	19 046 591
Holandia	66 171 498	18,36	53 176 120	14,10	-12 995 378
Brema	21 749 802	6,04	18 878 234	5,01	-2 871 568
Hamburg	64 894 622	18,01	74 129 740	19,66	9 235 118
Meklemburgia	2 759 317	0,77	1 858 217	0,49	-901 100
Holsztyn i Lauenburg	1 431 103	0,40	6 687 201	1,77	5 256 098
Morze Północne	8 509 720	2,36	3 051 380	0,81	-5 458 340
Morze Bałtyckie	18 239 568	5,06	36 909 364	9,79	18 669 796
Poczta, inne	9 823 732	2,73	94 626	0,03	-9 729 106
Razem	360 383 165	100,00	377 051 220	100,00	16 668 055

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Bienengräber A., Statistik des Verkehrs und Verbrauchs im Zollverein für die Jahre 1842-1864: Nach den veröffentlichten amtlichen Kommerzial-Übersichten etc, 1868, Berlin, Wyd. Duncker A., s. 460.

Dominowały: wwóz towarów z Austrii (19,39%), Holandii (18,36%), Hamburga (18,01%). Wywóz towarów kierowany był podobnie głównie do Hamburga (19,66%), Austrii (Austro-Węgier) (15,31%), Holandii (14,10%), Belgii (13,84%).

Ze względu na pewne trudności dotyczące handlu z Wielką Brytanią, Danią, Szwecją, Norwegią, czy nawet Rosją w tabeli zawarto kierunek Morze Północne, czy Bałtyckie.

Największy deficyt w obrotach handlowych osiągnięto w wymianie z Rosją i Królestwem Kongresowym. Powodem był ograniczony wolny handel ze strony Rosji, a nawet w stosunku do wielu artykułów zakaz importu. Z Rosji wwożono głównie drewno, produkty rolne (rośliny, zwierzęta), terpentynę, futra, kawior, olej świeży, surowy jedwab, o wartości ponad 34,2 mln talarów. Do Rosji wywożono głównie wyroby chemiczne, indygo, żelazo i wyroby stalowe, szkło, artykuły spożywcze, wyroby tytoniowe. Prusy — naj-

większe państwo Związku Celnego już w końcu lat pięćdziesiątych zajmowało drugie (po Austrii) miejsce w obrotach w Rosję.

WZROST ZNACZENIA KOMUNIKACJI. ROZWÓJ KOLEI ŻELAZNYCH

Brak szybkiego, taniego transportu stanowił główną przeszkodę w procesie industrializacji i integracji gospodarczej Europy i Stanów Zjednoczonych. Ze względu na brak naturalnych dróg wodnych, oraz dużych odległości wielu przemysłowców nie mogło rozwinąć masowej produkcji i wykorzystywać powszechnie znanych ekonomistom korzyści skali produkcji. Produkcja często ograniczała się jedynie do rynków lokalnych.

Stąd zastosowanie wszechobecnej pary w konstrukcji parowozu i otwarcie w Anglii publicznej kolejowej linii towarowej w 1830 r. zapoczątkowało rewolucję w transporcie. Drogi żelazne odegrały ogromne znaczenie dla rozwoju gospodarczego świata, w tym i Niemiec (Das Deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart. T.1, 1911, 5).

Tylko rewolucja w transporcie umożliwia, że wielkie ośrodki przemysłowe były w stanie aktywnie uczestniczyć w wymianie handlowej w łonie NZC. Masowo powstawały nowe przedsiębiorstwa, w tym spółki akcyjne (do 1873 r. 920), wykorzystujące rezerwuariatę siły roboczej. Do tego rozwój kolei był zbawienny dla przemysłu hutniczego, w którym kolejne wynalazki umożliwiały masowy wytop żelaza, a kolei była obok samego transportu odbiorcą surowca. Podobnie było i z węglem, do tego jeszcze zastosowanie koksu w wytopie żelaza wzmagało popyt na ten surowiec (Myszczyszyn, 2009). Niemcy szybko z importera lokomotyw stały się ich eksporterem, a firmy Borsig, Henschel i Maffei stały się światowymi potentatami w ich produkcji.

Mimo początkowych przeciwności, w tym elit politycznych (np. Prus) rozwoju kolei już nic nie było w stanie zahamować, szybko powstawały nowe drogi żelazne pomiędzy większymi miastami w Anglii i innymi miastami na kontynencie europejskim. Kolej szybko zyskiwała zwolenników, w tym także kapitalistów, którzy byli skłonni inwestować środki finansowe w jej rozbudowę. Rządy większości państw początkowo (bezpośrednio) nie angażowały się w rozbudowę szlaków kolejowych.

Do końca 1840 r. W państwach niemieckich było 518 km dróg żelaznych w użyciu, choć w większości były to krótkie odcinki prywatnych kolei. Najdłuższym odcinkiem była linia Magdeburg-Lisk-Drezno (długość 240 km). Rósł popyt na produkty przemysłu ciężkiego (żelazo, stal, węgiel), a w drugiej dekadzie rozbudowy kolei przypadającej na lata 1846-

1855, sieć niemieckich kolei żelaznych rozprzestrzeniła się we wszystkich niemal kierunkach. Początkowo w budowę sieci linii kolejowych zaangażowany był kapitał prywatny. W Prusach, największym państwie, z niemieckich państw położonych w północnej części Związku Niemieckiego, obok istniejących prywatnych towarzystw kolejowych, zaczęły (od 1847 r.) powstawać koleje państwowe. Rząd był przekonany, że dla budowy linii na obszarach mało zaludnionych części wschodnich państwa nie będzie zaangażowany kapitał prywatny. Państwo zaangażowało się w budowę Kolei Wschodniej (Ostbahn), Kolei Westfalskiej (Königlich — Westfälische Eisenbahn), Kolei w Saarbrücken (Saarbrücker Eisenbahn). W połowie 1850 r.: Prusy, Bawaria, Hanower, Saksonia, Wirtembergia, Badenia, Hesja, Brunszwik były właścicielami kolei państwowych.

W roku 1855 jak szacują autorzy publikacji *Das deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart* długość linii kolejowych w państwach niemieckich wynosiła 8652 km. W użyciu było 2077 lokomotyw, 4434 wagonów pasażerskich z 187 252 miejscami (42 miejsca w wagonie), 34 125 wagonów towarowych o nośności 197 579 ton (średnio 5,8 tony na wagon).

Całkowity dochód z tytułu przewozów kolejowych wyniósł 184,2 mln DEM.³ (61,4 mln talarów), z tego blisko 60,5 mln DEM. (20,17 mln talarów) z tytułu przewozów pasażerskich (32,8% ogółu przychodów). Przychody operacyjne z 1 km wyniosły średnio 21 284 DEM. (7 095 talarów), przy kosztach operacyjnych 11 206 DEM. (3 753 talary). Kapitał inwestycyjny na 1 km wyniósł 182 947 DEM. (60 982 talary), przychody z 1 pasażerokilometra 4,21 feniga (0,42 sgr.), z 1 tonokilometra 8,3 fenigów (0,83 sgr.). Rentowność kapitału inwestycyjnego wynosiła średnio 5,51% (*Das Deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart*. T.1, 1911, 20). W miarę rozwoju sieci kolejowej dramatycznie spadały opłaty za transport, dla przykładu w 1873 r. opłata za 1 tonokilometr wynosiła już mniej niż 5 fenigów (Jung, 2007, 149).

Rozwój połączeń kolejowych, doprowadził do zwielokrotnienia pokonywania odległości w danej jednostce czasu. W 1800 r. W ciągu 12 godzin człowiek mógł pokonać, co najwyżej 50 km, w pięćdziesiąt lat później już 400 km! To dawało imponujący wskaźnik — ośmiokrotny wzrost i potwierdza znaczenie komunikacji kolejowej w procesie globalizacji.⁴

³ Marek niemieckich z 1871 r.

⁴ Z końcem XIX w. dla pociągów pospiesznych można już osiągnąć prędkość 75km/h, co daje 900 km w ciągu 12 godzin.

Rozbudowa kolejnych odcinków dróg żelaznych, wzrost szybkości przewozów osób i towarów masowych, wyraźnie przyczyniał się do rozwoju kultury, piśmiennictwa; rozkwit przeżywa poczta — dostarczając szybko i sprawnie listy i inne przesyłki. To jednoczy poszczególne kraje, będąc w istocie ważnym czynnikiem integracji i procesów globalizacyjnych. Koleje determinowały rozwój rynku gazet (w tym dzienników), czasopism, książek, gdyż towary te mogą być szybko dostarczone na znaczne odległości. Wzrastało także znaczenie kolei w aspekcie działań militarnych.

W 1856 r. spośród 37 022 km kolei żelaznych w Europie 10 271 km leżało w państwach niemieckich, co daje udział 27,74% (Hübner, 1857, 88)⁵. W tym czasie kraje niemieckie łącznie wyprzedziły w budowie kolei Francję (14,96%). Poniższa tabela najlepiej obrazuje rozwój sieci kolejowej w wybranych krajach Europy i USA w latach 1840-1914 (tab. 5).

Tab. 5. Długość linii kolejowych w wybranych krajach (w km) w latach 1840-1914

Kraj	1840 r.	1870 r.	1914 r.
Austro-Węgry	144	6 112	22 981
Belgia	334	2 897	4 676
Francja	410	15 544	37 400
Hiszpania	—	5 295	15 256
Holandia	17	1 419	3 339
Niemcy	469	18 876	61 749
Rosja	27	10 731	62 300
Stany Zjednoczone	4 535	85 170	387 208
Wielka Brytania	2 390	21 558	32 623
Włochy	20	6 429	19 125

Źródło: Mitchell B.; 1975, *European Historical Statistics 1750-1970*, New York, s. 584, dla USA obliczenia własne na podstawie: *Historical Statistics of the United States of America, Colonial Times to 1957, 1960*, Washington, U.S. Government Printing Office, s. 427, 429.

Wraz z rozwojem kolejnictwa zmienił się także stosunek przychodów z tytułu transportu osób i towarów. W Niemczech w 1840 r. stosunek przychodów z transportu osób do transportu towarów wynosił 2:1, w 1850 r. 1:1, w pięć lat później już 1:2. W 1855 r. kolejami

⁵ Anglia posiadała udział około 35,8%.

niemieckimi i austriackimi przewieziono towary o łącznej wartości 44 mln talarów i wadze 345 mln cetnarów (około 17,5 mln ton), dla porównania w 1850 r. 106,8 mln cetnarów (5,34 mln ton) o wartości 14,2 mln talarów (Hübner, 1857, 88).

W latach 1866-1870, w Niemczech, mimo braku wielu regulacji dotyczących kolei, a mających związek z powstaniem federacji państw, długość linii kolejowych wzrosła o 4868 km, a więc przyrastała o blisko 1000 km rocznie. Tylko w roku 1870 wybudowano 1510 km nowych połączeń.

Po roku 1870 państwa w coraz większym stopniu zaczęły przejmować prywatne linie. Jak podaje Ginsbert, rząd pruski już od 1852 r. prowadził konsekwentną politykę wykupu istniejących biedniejszych kolei (Ginsbert, 1935, 35). Przyczyn można się doszukiwać i w planach militarnych, jak i polityce gospodarczej, której ważnym elementem były taryfy kolejowe. Prywatni właściciele mając na względzie głównie własne interesy często nie stosowali się do zaleceń rządu. Do końca XIXw. niemal wszystkie linie kolejowe były w rękach państwa, przed i wojną światową zaledwie 5% linii kolejowych (głównie o zasięgu lokalnym) było zarządzanych przez prywatne spółki.

WNIOSKI

Ożywiona wymiana handlowa, czego przykładem są państwa niemieckie, wymiana zagraniczna, realizacja idei wolnego handlu i znoszenia barier celnych, w połączeniu z rewolucją w komunikacji i implementacją dorobku przewrotu technicznego były ważnymi czynnikami wpływającymi na procesy globalizacji i rozwoju gospodarczego wielu państw europejskich i USA. Dotyczyło to w znacznej mierze globalizacji szeroko rozumianego rynku towarów, a także (w mniejszym stopniu) rynku kapitału.

Jest prawdą, że w latach siedemdziesiątych XIX w. odnotować należy odejście od idei wolnego handlu na rzecz protekcjonizmu, a kryzysy ekonomiczne, wojny i imperializm nie sprzyjały globalizacji. Z drugiej strony mimo tych wyraźnych przeszkód Europa i świat nie ustawały w ciągłej implementacji dorobku technicznego, wprowadzania kolejnych innowacji, które w końcu po kataklizmach dwóch wojen światowych w XX w. stały się solidnym fundamentem kolejnych etapów integracji i globalizacji.

Nie bez powodu w jednym z artykułów niniejszego czasopisma Szlanta poddaje w wątpliwość pogląd, że tempo procesów globalizacyjnych znacznie przyspieszyło na przełomie XIX i XX w. (Szlanta, 2009, 143-146). Okres przelomu wieków XIX i XX, czy

wprost po 1914 r. G. Kołodko podaje, jako cofnięcie się osiągniętego stopnia zaawansowania globalizacji, podkreślając jednocześnie, że postępu technologicznego nie da się zahamować, w odróżnieniu od liberalizacji handlu i przepływów kapitałowych, migracji siły roboczej (Kołodko, 2003, 32).

Potwierdza to tezę, że globalizacja jest procesem historycznym, a wiek XIX, to swoista mozaika dążeń do liberalizacji, protekcjonizmu, monopolizacji czy imperializmu. Z jednej strony od trzeciej/czwartej dekady wieku można obserwować nasilenie procesów integracji, zmian w społeczeństwach, szerzenia idei wolnego handlu i tworzenia pewnej harmonii w Europie. Z drugiej to oblicze Europy imperialistycznej, protekcjonistycznej, ale pamiętajmy, że na Starym Kontynencie ścierały się interesy i gospodarcze i polityczne kilku mocarstw, a współzależności ekonomiczne nie mogły zapobiec wydarzeniom wojennym.

Literatura:

- Ashton T.S.; 1997, *The Industrial Revolution, 1760-1830*, Oxford, Oxford University Press
- Bienengräber A.; 1867, *Statistik des Verkehrs und Verbrauchs im Zollverein für die Jahre 1842-1864: Nach den veröffentlichten amtlichen Kommerzial-Übersichten etc*, Berlin, Verlag von Alexander Druncker
- Cieplewski J., Kostrowicka I., Landau Z., Tomaszewski J.; 1985, *Dzieje gospodarcze świata do roku 1980*, Warszawa, PWE
- Czubiński A.; 1992, *Wybrane problemy historii Niemiec w XIX i XX wieku*, Poznań, Wielkopolska Agencja Wydawnicza
- Das Deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart. Band.1, 1911, Berlin, Verlag von Reimar Hobbing
- Die deutsche Frage und das europäische Staatensystem 1815-1871, 1993, Monachium, Doering-Manteuffel A.; w: *Enzyklopädie deutscher Geschichte*, t.15.; Oldenbourg Wissenschaftsverlag GmbH.
- Dubiecki M.; 1880, *Rys dziejów najnowszych od r. 1815 po 1875 z krótkim rzutem oka na dzieje lat 1876-1878*, Wilno, Nakładem i drukiem Józefa Zawadzkiego
- Frankel J.; 2000, *Globalisation of the Economy*; w: Joseph Nye, John Donahue (red.), *Governance in a globalizing world*, Washington, DC Brookings Institutions Press
- Ginsbert J.; 1935, *Drogi żelazne Rzplitej*, Warszawa, Wydawnictwo M. Arcta
- Grabska W., 1966, *Ekonomiczna ekspansja Niemiec na Wschód w latach 1870-1939*, Wrocław-Warszawa-Kraków, Ossolineum
- Historical Statistics of the United States of America, Colonial Times to 1957. A statistical abstract supplement, 1960, Washington, U.S. Government Printing Office
- Jahrbuch für Volkswirtschaft und Statistik, Herausgegeben von O. Hübner, 1857, Lipsk, Fünfter Jahrgang, Verlag von H. Hübner

- Jahrbuch für Volkswirtschaft und Statistik, Herausgegeben von O. Hübner, 1861, Lipsk, Siebenter Jahrgang, Verlag von H. Hübner
- Jung A., 2007, Sehnsucht nach dem grossen Markt, w: Spiegel Special Geschichte nr 1, <http://www.spiegel.de/spiegel/spiegelspecialgeschichte/d-50620319.html>
- Kołodko G.W.; 2001, Globalizacja a perspektywy rozwoju krajów postsocjalistycznych, Toruń, TNOiK
- Kołodko G.W.; 2003, Globalizacja a odrabianie zaległości rozwojowych; w: G.W. Kołodko (red.), Globalizacja, marginalizacja, rozwój, Warszawa. Wyd. Wyższa Szkoła Przedsiębiorczości i Zarządzania im. L. Koźmińskiego
- Kulischer J.; 1988, Allgemeine Wirtschaftsgeschichte des Mittelalters und der Neuzeit, Band I, München, Oldenbourg Wissenschaftsverlag
- Kuliszer J.; 1961, Powszechna historia gospodarcza średniowiecza i czasów nowożytnych, t. II, Warszawa, KiW
- Kuznets S.; 1976, Wzrost gospodarczy narodów. Produkt, struktura, Warszawa, PWE
- Mathias P., Pollard S.; 1989, The Cambridge economic history of Europe, Volume VIII, The Industrial Economics: The Development of Economic and Social Policies, Cambridge, Cambridge University Press
- Maddison A.; 2006, The World Economy: a Millennial Perspective, OECD Publishing
- Myszczyżyn J.; 2009, Budowa, rozwój i znaczenie gospodarcze kolei żelaznych w państwach niemieckich w pierwszej połowie XIX w.; w: <http://wiedzaiedukacja.eu/archives/25351>
- Mitchell B.: 1975, European Historical Statistics 1750-1970, New York
- Rau H.; 1863, Vergleichender Statistik des Handels der Deutschen Staaten, Wien, Wyd. Wilhelm Braumüller K.K. Hofbuchhändler
- Stankiewicz W.; 1983, Historia myśli ekonomicznej, Warszawa, PWE
- Sidney P.; The Europeanization of the international economy 1800-1870, 1999; w: Aldcroft D., Sutcliffe A. (red.), Europe in the international economy 1500 to 2000, Cheltenham, Edward Elgar Publishing
- Scherzer v. K.; 1868, Einige Mittheilungen über den Welthandel und die wichtigsten Weltverkehrsmittel, w: Geographisches Jahrbuch, Gotha, Justus Perthes
- Szlanta P.; 2009, Globalizacja schyłku XIX wieku? Wątpliwości historyka; w: Kultura-Historia-Globalizacja nr 5, WWW.khg.uni.wroc.pl
- Then V.; 1997, Eisenbahnen und Eisenbahnunternehmer in der Industriellen Revolution, Ein preußisch/deutsch-englischer Vergleich, Kritische Studien zur Geschichtswissenschaft, Band 120, Göttingen, Vandenhoeck und Ruprecht.
- Ziegler D.; 1996, Eisenbahnen und Staat im Zeitalter der Industrialisierung. Die Eisenbahnpolitik der Deutschen Staaten im Vergleich, Stuttgart, VSAG Beihefte No 127, Franz Steiner Verlag