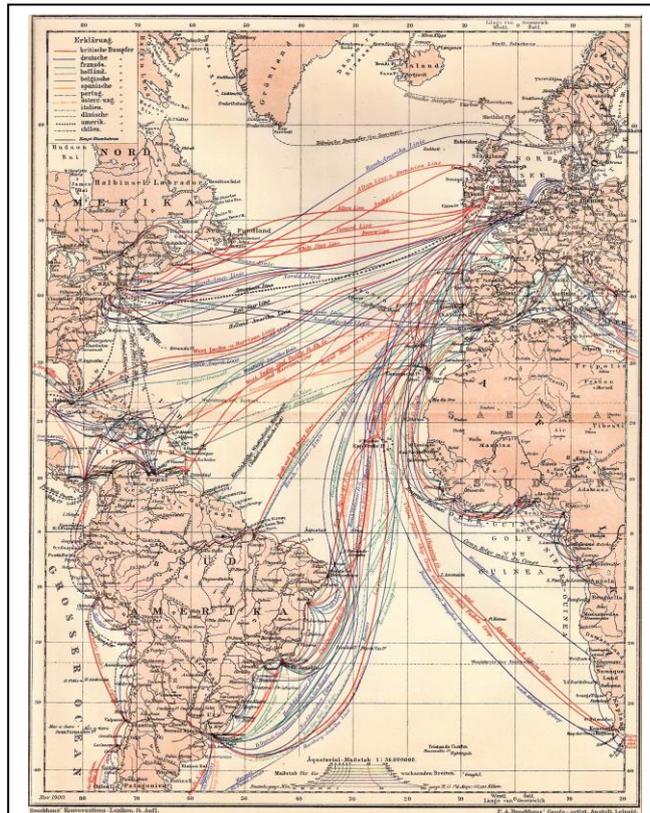


Dampfschiffahrt und Globalisierungsschub

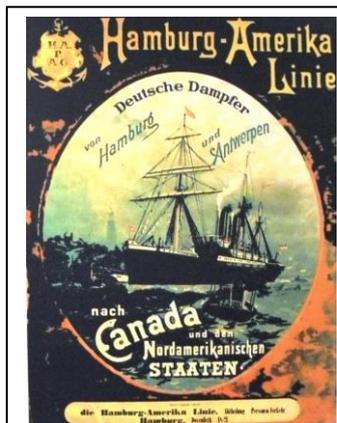
Unter „Globalisierung“ versteht man die gleichzeitige Zunahme von Interaktionsdichte und Interaktionsgeschwindigkeit über große Entfernungen hinweg, letztlich in planetarischem Umfang. Dieser Globalisierungsprozess wurde seit dem 16. Jahrhundert durch eine Reihe von Schüben vorgebracht. Ein besonders wichtiger fand in den letzten drei Jahrzehnten vor dem Ersten Weltkrieg statt.

So wurde beispielsweise der erste Linienvorkehr mit Dampfschiffen auf hoher See über den Nordatlantik eingerichtet. Durch den technischen Fortschritt gelang es, die Reisezeit stetig zu verkürzen. Bereits in den 1860er Jahren betrug die Reisedauer auf einem Dampfschiff zwischen Bristol im Südwesten Englands und New York nur noch 14 Tage. Mit Beginn der großen Auswanderungswelle von Europa in die Neue Welt stieg der Bedarf an größeren Passagierkapazitäten auf den Schiffen an. Im gesamten Zeitraum zwischen ca. 1820 und 1930 überquerten 50 bis 55 Millionen Menschen den Atlantik. Die meisten von ihnen wollten sich in Amerika eine neue Heimat aufbauen und sich dort dauerhaft ansiedeln.



Routen des Dampferverkehrs auf dem Atlantik um 1898
(© wikipedia commons - gemeinfrei)

Ein weiterer Motor für den Ausbau einer weltweiten Dampfschiffahrt waren die Bemühungen der Imperial- und Kolonialmächte, ihre Kolonien mit den Mutterländern zu verbinden und beispielsweise Post auszutauschen.



Plakat der Hamburg-Amerika-Linie von 1890
(© wikipedia commons - gemeinfrei)

Der Postdampferdienst wurde zur treibenden Kraft der maritimen Expansion. Die Eröffnung des Suezkanals 1869 führte zu einem weiteren Ausbau des Passagierverkehrs zwischen Europa und Asien. Das Dampfschiff war die wichtigste Globalisierungstechnologie der Epoche.

Dennoch darf man sich den weltweiten Schiffsverkehr nicht als „gleichmäßig geknüpftes Netz“ vorstellen. Riesige Regionen der Welt, wie z.B. Nordasien, waren nicht an dieses Netz angeschlossen und blieben außen vor. Die wichtigsten Überseehäfen der Welt waren London, New York, Liverpool und Hamburg. Daran erkennt man bereits, wo die Knotenpunkte und Zentren im weltweiten Schiffsverkehr lagen. Einzig Hongkong, das Tor zum chinesischen Markt und heute der größte Containerumschlagplatz der Welt, folgte bereits auf Platz sieben. Danach folgte aber sehr lange kein weiterer Hafen Asiens.

Zusätzlich erreichte die Schifffahrt zwar prinzipiell alle (eisfreien) Küstenregionen der Welt, ein globales Verkehrsnetz, gemessen am Weltluftverkehr der heutigen Zeit, konnte sie dennoch nicht errichten. Der Unterschied zwischen Land und Meer wurde erst durch den Luftverkehr aufgehoben.