

Literatur.

Heinrich Averdunk, Die Duisburger Börtschiffahrt, zugleich ein Beitrag zur Geschichte des Gewerbes in Duisburg und des Handelsverkehrs am Niederrhein. (Schriften des Duisburger Museumsvereins II) Duisburg, Verlag von Joh. Ewich, 8°. 241 S. 4 Mark.

In den letzten Jahren ist die Geschichte der Schifffahrt auf dem Rheine und seinen Nebenflüssen durch eine Anzahl ausgezeichnete Bücher aufgehellert worden. In erster Linie allerdings die Zeit des 19. Jahrhunderts. Hier hat Eckert (Rheinschiffahrt im 19. Jahrhundert. Schmoller: Staats- u. sozialwissenschaftliche Forschungen 18. Band Heft 5, Leipzig 1900) in seinem ausgezeichneten Buche neben der gedruckten Literatur vor allem Mainz betreffende Akten herangezogen, während Gothein kölnen und preussisches Material zufloss. Seine Darstellung: Geschichtliche Entwicklung der Rheinschiffahrt im 19. Jahrhundert in „Die Schifffahrt der deutschen Ströme“ im Auftrage des Vereins für Sozialpolitik herausgegeben, Leipzig 1903, trägt alle die Vorzüge Gotheinscher Darstellungskunst. Durch diese beiden ausgezeichneten Arbeiten ist der Rahmen gegeben, in den es leicht ist, die Einzelgeschichte der Schifffahrt einzelner Orte während des 19. Jahrhunderts einzuspannen.

Für die früheren Jahrhunderte bleibt allerdings noch sehr viel zu tun übrig und es gehört einiger Mut dazu, um dieses äusserst schwierige Gebiet zu betreten. Wer nicht über eine nationalökonomische Schulung verfügt, wird sich einem ungünstigen Vergleiche gegenüber Eckert und Gothein aussetzen. Besonders dringend erwünscht waren Arbeiten über die Schifffahrt auf der Rheinstraße zwischen den beiden untersten Umschlagplätzen Köln und Dordrecht, und hier hat der verdiente Geschichtschreiber der Stadt Duisburg, Heinrich Averdunk, eingesetzt. Die Materialien des Duisburger Stadtarchivs wurden durch Berliner und Düsseldorfer glücklich ergänzt; aber auch die niederländischen Städte und Köln hätten gewiss Beiträge geliefert.

Die Lage von Duisburg hatte der Stadt im Frühmittelalter eine erhebliche Bedeutung im Rheinverkehr gegeben, seit 1270 hatte der Strom sich aber einen anderen Lauf gesucht, weit westlich der Stadt, und so erreichte kein Schiff mehr die Mauern von Duisburg. Diesem Übelstand hat man erst sehr spät, erst 1828—32, als die Konkurrenz des nahen Hafens von Ruhrort äusserst stark geworden war, durch den Bau

des Rheinkanals abgeholfen. Bis dahin begnügte man sich ohne Ausladestelle, ohne Werft und Krahn mit dem Löschen auf freiem Felde am Schlick oder am Neuenkamp. Leider hat Verf. seinem Buche keine Karte beigegeben; auch genügt die, welche man in seiner Geschichte von Duisburg findet, keineswegs. Die Ruhrschiffahrt, die seit der grossen durch die preussische Verwaltung durchgesetzten Kanalisation der Ruhr, über die jetzt eine vortreffliche Arbeit von W. Kliche: „Die Schiffahrt auf der Ruhr und Lippe im achtzehnten Jahrhundert“ (Zeitschrift des bergischen Geschichtsvereins, Band 37, 1—178) unterrichtet, schnell emporblühte, ging nördlich an Duisburg vorüber. Rheinaufwärts sperrte der Kölner Stapel den Rhein; der Umschlagzwang, der fast alle Waren in andere Schiffkörper überführte, wurde definitiv erst 1831 aufgehoben. Somit blieb in der Hauptsache nur der Verkehr rheinabwärts übrig. Auch er bot grosse technische Schwierigkeiten: unterhalb Nymwegen war kein Leinpfad vorhanden, die Schiffe, die ausschliesslich auf ihre Segel angewiesen waren, vermochten also nicht genaue Termine einzuhalten. Besser war man mit dem Wege nach Amsterdam daran, denn dieser Weg — über Arnheim auf dem Leck bis Vreswyck, dann auf der Vaart bis Utrecht, weiter auf der Vecht bis Wesp und weiter bis Amsterdam — hatte einen Leinpfad, also seinen Schiffszug; freilich mussten von Arnheim oder doch von Wageningen an kleinere Schiffe benutzt werden. Es ergibt sich somit, dass Nymwegen und die beiden zuletzt genannten Städte das natürliche Ende einer von Duisburg aus geleiteten Schiffahrt waren.

Zu diesen natürlichen Verhältnissen kamen die überaus traurigen politischen hinzu: denn der Rhein floss durch vieler Herren Länder und war mit Zöllen überlastet, zu denen seit den spanisch-niederländischen Kämpfen die „Licenten“ hinzugetreten waren, das waren ursprünglich gegen Geld in Kriegszeiten gewährte Passierscheine, die auch in Friedenszeiten erhalten blieben und auch von denen, die nicht an dem niederländisch-spanischen Kampfe beteiligt gewesen waren, nachgeahmt wurden. Von der Fülle dieser Abgaben fielen die Erträge von Ruhrort bis Lobith (Christianschanz an der holländischen Grenze) der klevischen Regierung zu. Nebenbei bemerkt, redet Averdunk S. 12 Anm. 1 von einem zu Zons erhobenen Zoll des lothringischen Domkapitels, das es gar nicht gegeben hat. Genug, Duisburg war der oberste Landeplatz im brandenburg-preussischen Gebiete, und das war der erste Trumpf der Duisburger. Wurden sie an den Klevischen Zollstellen besser behandelt, als die Schiffer von oben — die pfälzer und kölnen — so waren sie gedeckt. Auf dem brandenburgisch-preussischen Rheinabschnitte fanden die Duisburger in der Tat lange Zeit hindurch das wärmste Wohlwollen der von der Kriegs- und Domänenkammer abhängenden Rheinzollbeamten. Dann führte Friedrich der Grosse 1766 für die indirekten Steuern die Regieverwaltung mit französischen Oberbeamten ein, doch kam es erst 1792 u. 93 zu einem erbitterten Streite mit der Zolldirektion.

Der Schiffsverkehr von Duisburg war zunächst angewiesen auf

die Waren von und für Krefeld, die am Essenberg auf dem linken Rheinufer — Duisburg gegenüber — ausgeladen wurden, wo es ein Packhaus gab. Nur zum geringen Teile kam märkische Aus- und Einfuhr in Frage, da diese immer nach Wesel gravitierte, später auch Ruhrort diente. Der Grundstock des Duisburger Verkehrs war der aus dem pfälzischen Gebiete, d. h. aus dem Bergischen, wo ja damals das Gewerbe schon in hoher Blüte stand. Es charakterisiert sich der Schiffsverkehr von Duisburg somit dahin: Duisburg war der oberste preussische Rheinhafen, der aber in der Hauptsache von dem bergischen Auslande gespeist wurde. Wir werden uns also nicht wundern, wenn uns aus dem Bergischen eingewanderte Männer bei der Schifffahrt als leitend erscheinen. Diese Geltung von Duisburg war aber dauernd bedroht. Denn für die wichtigsten Plätze, Elberfeld, Solingen und Remscheid, war Duisburg gar nicht der natürliche Hafen, sondern Düsseldorf, das ja ebenfalls kurpfälzischer Herrschaft unterstand. Es ist somit klar, dass Wesel, Düsseldorf, Mülheim und Köln die natürlichen Gegner der Duisburger sein mussten.

Ich habe entgegen dem Verfasser diese allgemeinen Erwägungen an die Spitze gestellt, um der Gefahr zu entgehen, gleich im einzelnen zu versinken. Unter solchen Voraussetzungen machten die Duisburger den Versuch, eine Börschiffahrt zwischen dem niederländischen Seehafengebiete und ihrer Stadt einzurichten. Unter Börschiffahrt versteht man aber die regelmässige an feste Termine gebundene Schiffsverbindung, die ohne Rücksicht auf die Quanta der Ladungen ihren Lauf nimmt — also ist sie eine Paketschiffpost. Sie steht der Reihen- oder Rangschiffahrt nahe, die aber ursprünglich von ganz anderen Interessen ausgeht. Die Rangschiffahrt will die Konkurrenz innerhalb der Ortsschiffer vermindern und lässt jeden nach der Reihe an der Schiffsverbindung teilnehmen, sie hat die Interessen der Schiffer im Auge, die Börschiffahrt zunächst die der Schiffslader. Sie wird aber dadurch auch Rangschiffahrt, dass mehrere Schiffseigentümer die Bört bilden. Die Köln-Düsseldorfer Gesellschaften bilden noch heute eine solche Rangschiffahrt, da Kölner und Düsseldorfer Dampfer Tag für Tag wechseln, sie sind auch in gewissem Sinne eine Bört. Die Duisburger Bört entstand, nachdem am Niederrhein lange nach dem Westfälischen Frieden endlich die Rheinstädte von den Holländern geräumt worden waren. Ein Weseler Schiffer richtete die Verbindung zwischen Duisburg und Nymwegen als ein Privatunternehmen unter Magistrats Aufsicht ein. Sofort erhob sich eine Düsseldorfer Konkurrenz, die zwei Mal besiegt wurde.

1717 fasste der aus dem Bergischen eingewanderte Johann von Carnap den Gedanken, den bergischen Eisen- und Stahlwaren einen anderen Weg zum Meere zu eröffnen, der eine regelmässige Verbindung verbürge. Statt des von Nymwegen mühselig zu erreichenden Rotterdam wurde Amsterdam erstrebt und sofort mit Amsterdam, 1720 mit Arnheim, 1732 auch mit Wageningen abgeschlossen. Die Nymweger Bört

fand 1729 ihr Ende. Die Kaufmannschaft von Elberfeld, Solingen und Remscheid, die an dem Verkehre bes. interessiert war, agitierte mit grossem Eifer für die Arnheimer Bört. Der neue Zug führte alle 8 Tage ein Schiff von Duisburg ab und liess eins eintreffen, abwechselnd waren die an derselben Route liegenden Länden von Wageningen und Arnheim das Ziel. Bei diesem Unternehmen stellte die Regierung die Börttschiffer an, doch hatten die Spediteure und später auch die nunmehr in Duisburg sich mehrenden Fabrikanten einen erheblichen Einfluss. Die grössten Verdienste um das Unternehmen hatte ausser dem Oberbürgermeister Wintgens der aus dem Bergischen stammende Spediteur Joh. Hendrik Kirberg († 1807). Gegen die Bört erhoben sich wieder Konkurrenzunternehmen: Köln-Essenbergh, dann 1774 ein Düsseldorfer Unternehmen; mit Zollvexationen wurde diese Konkurrenz von der Regierung beseitigt. 1790 verbanden sich Amsterdam und Köln, dann kam das alte Projekt Wesel-Köln im Anschluss an die Bört Wesel-Amsterdam für kurze Zeit zum Beschluss, aber sofort auch wieder ins Stocken. Dann trat der junge Hafen Ruhrort 1791 mit einer Bört nach Amsterdam hervor, diese wurde aber von der Regierung verboten. Die eigentliche Blütezeit der Duisburger Bört fällt in die kurze Spanne Zeit zwischen dem Baseler Frieden (1795) und den inneren Wirren der Börttschiffahrt (1799) wie der Einführung von Börtten in Mülheim an der Ruhr und Düsseldorf. In jener Zeit war nur der preussische Teil des Rheines offen; da mochten die Geschäfte der Spediteure blühen, denen die Waren bis Frankfurt auf Karren zukamen.

Mit dem 13. Kapitel, der französischen Zeit, beginnen die Abschnitte, wo die allgemeineren Darstellungen von Eckert und Gothein einsetzen. Verfasser hätte meines Erachtens gut getan, sich ihrer mehr zu bedienen. Auch die von Gothein benutzten Kölner Akten (S. 20) hätten für dieses Thema noch wohl Nutzen gehabt. Die Veränderungen, welche diese französische Zeit brachte, waren so zahlreich, dass ich sie hier um so weniger darstellen kann, da sie sich mit der gesamten Handels-, Kolonial- und Machtpolitik Napoleons verbinden, die der Verf. über Gebühr in den Hintergrund treten lässt. Der Oktroivertrag, der am 1. Nov. 1805 wirksam wurde, brachte zum ersten Male eine einheitliche Schifffahrtsverwaltung. In dieser Periode, in der Duisburg entsetzlich litt und fast alle seine Fabriken einbüsste, ging 1810 die Börtfahrt ein. Nach den Freiheitskriegen ist sie wieder erstanden; die Duisburger Kaufleute und Fabrikanten siegten über die Spediteure, und es wurde Arnheim ausgeschaltet. Dann begann die Periode der Dampfschiffe, der Umschlag zu Köln und Mainz fand sein Ende und — was Averdunk nicht betont — der Kohlenverkehr rheinaufwärts nahm rapide zu, ohne dass Duisburg davon einen Vorteil hatte. Die ganze Entwicklung drängte nun nach langen weithin sich erstreckenden Linien, die alten Börtfahrten waren dem Untergange geweiht; ihr Ende fällt um 1850. Diese spätere Entwicklung hat die Häfen von Duisburg und Ruhrort zu den Hauptporten des Kohlenverkehrs rheinaufwärts gemacht; die Börttschiffahrt

hatte ihr Auge nach Holland gerichtet. Damals war Duisburg mit seinen Tabak- und Tuchfabriken, Spezereigrosshandlungen ein Vorposten von holländischen Waren und von dort kommenden Rohmaterialien, wobei die vornehmsten Händler aus dem Bergischen stammten.

Ausser dieser Geschichte der Duisburger Börschiffahrt, der die anderer Städte sich anreihen müsste, vor allem wäre die Schifffahrt von Ruhrort und Wesel zu behandeln, bietet der Verfasser sehr reichhaltige Abschnitte über die Wirtschaftsgeschichte der Stadt; sie sind um so dankenswerter, da Verf. seine Geschichte von Duisburg nur bis zum endgiltigen Übergange an die brandenburgische Herrschaft (1666) führte. Besonders wertvoll ist die Geschichte der Gewerbe und namentlich der Fabrikationen — obenan steht da die Tabakfabrikation. Der gewerbliche Aufbau der Bevölkerung konnte auf Grund der Listen von 1714, 1765, 1769 und 1832 gegeben werden. Es sind nicht wenige der angesehensten Namen aus der Zahl rheinischer Industriellen, die uns hier in den Vorvätern erscheinen: von Carnap, Böninger, Knipscher, vom Rath, Carstanjen, Ingenohl u. s. w. Kaum minder reich sind die Angaben über den städtischen Haushalt, namentlich über die Schuldenlast und die Accise, daneben auch über Militärsatzwesen; am nächsten hängen mit dem eigentlichen Thema die Zollverhältnisse zusammen. Man wird nicht sagen können, dass der Verf. den reichen Stoff so völlig in sich aufgenommen hat, dass die Darstellung in der Form gefällig wie in der Erforschung geradezu abschliessend wäre. Aber das wäre auch zu viel verlangt; ich glaube es richtig einzuschätzen, wenn ich dem Autor den Dank ausspreche, dass er voll Mut und nach eifriger Forschung sehr wertvolle Studien bot, die einerseits eine Geschichte von Duisburg unter preussischer Herrschaft, andererseits eine Geschichte der niederländisch-niederrheinischen Schifffahrt vorbereiten. Beide Themata werden noch manche ähnlich tüchtige Vorarbeiten erheischen, wie sie der Verf. geliefert hat.

Bonn a. Rh.

A. I. Schulte.