

**Rohstoff- und Absatzmärkte, Handels- und Verkehrsverhältnisse während der rheinischen Frühindustrialisierung (ca. 1750–ca. 1860). 2. Rateringer Symposion**

**Veranstalter:** Dietrich Ebeling, Universität Trier; Stefan Gorißen, Universität Bielefeld; in Kooperation mit dem Rheinischen Industriemuseum, Außenstelle Ratingen

**Datum, Ort:** 05.11.2011, Ratingen

**Bericht von:** Stefan Gorißen, Fakultät für Geschichtswissenschaft, Philosophie und Theologie, Universität Bielefeld

Die Veranstaltung schloss an ein erstes Symposion in Ratingen an, das sich am 16.10.2010 mit dem Thema „Neue Rheinische Wirtschaftsgeschichte im Zeitalter der industriellen Revolution“ befasste.<sup>1</sup> Ausgerichtet wurde die von Dietrich Ebeling und Stefan Gorißen organisierte Tagung auch diesmal in den Räumen des Rheinischen Industriemuseums, Außenstelle Ratingen (Cromford).

Die übergreifende Zielsetzung dieser Reihe kleinerer Arbeitstagungen ist die Präsentation neuerer Forschungsergebnisse und deren Diskussion zu verschiedenen Themenbereichen der frühen Industrialisierung unter Bezug auf die spezifische Entwicklung im Rheinland. Die Veranstaltungsreihe begleitet ein Projekt, dessen Ziel die Erarbeitung einer umfassenden Darstellung zur Rheinischen Wirtschaftsgeschichte im Zeitalter der Proto- und Frühindustrialisierung ist. Während das erste Symposion grundsätzliche methodische Fragen sowie die Möglichkeiten und Grenzen für eine regionale wirtschaftshistorische Geschichtsschreibung mittels institutionenökonomischer Konzepte diskutierte, wurde auf dem zweiten Symposion der thematische Rahmen mit der Behandlung von Rohstoff- und Absatzmärkten sowie Handels- und Verkehrsverhältnissen in frühindustrieller Zeit engert.

Das Einführungsreferat von ULRICH PFISTER (Münster) fragte nach den Bezügen zwischen regionaler Industrialisierung auf der einen Seite und der zunehmenden globalen Verflechtung von Güter- und Dienstleistungsmärkten auf der anderen Seite. Der Vortrag diskutierte neuere Ansätze der Industrialisierungsforschung, zunächst das Wach-

tumsmodell von Crafts und Harley, wonach die moderaten Wachstumsraten der englischen Wirtschaft seit dem 17. Jahrhundert abzuleiten sind aus der Dominanz der nicht-industriellen Sektoren (verdeckter take-off). Für Deutschland kommt Pfister auch aufgrund eigener Berechnungen zu ähnlichen Ergebnissen, allerdings zeitlich um etwa ein halbes Jahrhundert versetzt. Frühindustrielles Wachstum, so Pfisters These, setzt Marktintegration voraus, die Spezialisierungsgewinne generiert (Smithian growth). Exemplifiziert wurde dies am Beispiel der Getreidemärkte. Die von den allgemeinen Wachstumsraten verdeckten Effekte auf die Arbeitsproduktivität fallen in Deutschland bereits auf die 1820er-Jahre, dargestellt am Verhältnis der Reallöhne (Bauarbeiter) zum Bevölkerungswachstum. Getragen wurde der Zuwachs an Marktintegration durch die Entstehung von Flächenstaaten (Preußen, Bayern) mit entsprechenden institutionellen Reformen bei hoher Stabilität. Günstige klimatische Verhältnisse mit hohen Ernteerträgen wirkten unterstützend. Ähnliche Prozesse bei geringeren Effekten habe es bereits im 18. Jahrhundert gegeben (Ende der Kleinen Eiszeit, verbesserte Geschäftspraktiken, Zunahme der städtischen Hierarchie als Indikator für erhöhte Marktintegration). Das Modell von Bob Allen, welches die englische Industrialisierung im globalen Vergleich betrachtet, diene Pfister als Folie zur Interpretation der rheinischen Frühindustrialisierung. Danach begünstigten eine hohe Marktintegration, ein hohes Lohnniveau (Folge: Substitution Arbeit durch Kapital), garantierte Verfügungsrechte (property rights) sowie niedrige Preise für Baumaterialien und Energie die rheinische Frühindustrialisierung in ähnlich Weise wie dies in England der Fall war.

Da für das ursprünglich vorgesehene Thema „Die Niederlande als Umschlagplatz für rheinische Gewerbeprodukte“ kein Referent gewonnen werden konnte, skizzierte DIETRICH EBELING (Trier) zunächst die wechselhafte Entwicklung des Verhältnisses zwischen dem Rheinland und den Niederlanden

<sup>1</sup> Siehe Tagungsbericht Neue Rheinische Wirtschaftsgeschichte im Zeitalter der Industriellen Revolution. 16.10.2010, Ratingen, in: H-Soz-u-Kult, 08.12.2010, <<http://hsozkult.geschichte.hu-berlin.de/tagungsberichte/id=3441>>.

---

seit dem 17. Jahrhundert. Die im Goldenen Zeitalter noch dynamischen Exportgewerbe der Niederlande unterlagen im 18. Jahrhundert der Konkurrenz protoindustrieller Regionen, unter anderen auch in den Rheinlanden. Die Niederlande konzentrierten sich in der Folge auf den Handel, wobei große Teile der Rheinlande als Hinterland (Wallerstein: Peripherie) zum Hauptabsatzraum von Kolonialwaren und zu Rohstofflieferanten (Holz etc.) wurden. Die proto- und frühindustriellen Regionen im Rheinland waren bis ins 19. Jahrhundert sowohl beim Rohstoffbezug wie beim Absatz auf die Vermittlung durch niederländische Handelshäuser und deren Kredit angewiesen (2. Hand). In der vorgeführten Verkehrsstatistik für den Warentransport auf dem Rhein (1820-1850) spiegelt sich dies allerdings nicht wieder. Man kann von einem ähnlichen Verdeckungseffekt sprechen, wie ihn Pfister beschrieben hatte. Ebeling vermutete zudem Alternativrouten für Rohstoffe und Produkte mit einem hohen Wert-Gewichtsverhältnis. Im zweiten Teil beschäftigte sich das Referat mit einigen Aspekten der institutionellen Modernisierung des Warenverkehrs auf dem Rhein und den Zusammenhängen mit der Frühindustrialisierung. Die 1831 endgültig vollzogene Aufhebung der Stapelrechte von Köln und Mainz hatte im Falle von Mainz die rasche Bedeutungslosigkeit der Stadt als Umschlagplatz zur Folge. Am Oberrhein wurde Mannheim das Verkehrszentrum im Rheinhandel. Köln konnte – nicht zuletzt durch erhebliche preußische Ausgleichszahlungen – seine Rolle als Distributionszentrum bewahren und entwickelte sich später zum Eisenbahnknotenpunkt. Ebeling führte dies unter anderem auf das Bevölkerungswachstum (Konsumkraft) der Stadt zurück. Als Umschlagplatz für Rohstoffe und Fertigprodukte der rheinischen Industrieregionen lösten Düsseldorf und Duisburg Köln endgültig ab.

RALF BANKEN (Frankfurt am Main) erörterte den Kohlehandel auf dem Rhein im 19. Jahrhundert und konzentrierte sich auf die vom Ruhrkohlehandel ausgehenden Effekte auf die Industrialisierung vor allem am Oberrhein. Für die Zeit bis 1860 besaßen Bankens Einschätzung zufolge die Kohlenmärkte am Mittel- und Oberrhein (zwischen Mannheim

und Basel) kaum zu unterschätzende Bedeutung für die Entwicklung der Kohlereviere an Ruhr und Saar. Die Dampfschleppschiffahrt kam nur bis Köln zum Einsatz und wurde nahezu ausschließlich von den Kohlehändlern Mathias Stinnes und Franz Haniel, beide aus Ruhrort, betrieben. Für die industrielle Entwicklung am Mittel- und Oberrhein wurde seit Mitte des 19. Jahrhunderts der Ausbau des Eisenbahnnetzes entscheidend mit Linien entlang des Rheins (rechtsrheinische Linie 1859, linksrheinisch 1871), den Verbindung mit den Kohlelagerstätten im Eschweiler und Aachener Revier (1843) und später im Saarland. Die neuen Verkehrsverbindungen schufen nicht nur neue Konkurrenzlagen sondern verknüpften auch die entstehenden Industriereviere miteinander. Vor allem die Kokslieferungen wurden zur Grundlage der rasch wachsenden chemischen Industrie am Mittel- und Oberrhein (Boehringer, BASF). Auf dem Rhein oberhalb Mannheims und auf den Nebenflüssen (Neckar, Main, Mosel, Lahn, später auch Ruhr) substituierte die Eisenbahn spätestens in den 1870er Jahren mit der Einführung des Stückgutverkehrs die Schifffahrt weitgehend, Mannheim avancierte zum Endpunkt der Rheinschifffahrt. Eisenbahn und Rheinschifffahrt waren sowohl sich ergänzende Träger des Gütertransports wie auch Konkurrenten. Für die Industrialisierung in Südwestdeutschland besaß der Wettbewerb zwischen Saar- und Ruhrkohle entscheidende Bedeutung.

STEFAN GORIßEN (Bielefeld) setzte sich in seinem Referat zunächst von der (neo-)klassischen Fixierung auf technologischen Wandel (Dampfmaschine etc.) ab und stellte die Frage nach den Gründen einer erfolgreichen und nachhaltigen Industrialisierung solcher Regionen, in denen Maschinisierung und Fabriksystem nicht am Beginn der Industrialisierung standen und für die der Begriff ‚ökonomische Modernisierung‘ angemessener als der Begriff ‚Industrielle Revolution‘ sei. Am Beispiel der früh und dauerhaft auf den entfernten Märkten erfolgreichen rechtsrheinischen Gewerberegionen des Großherzogtums Berg rückte Gorißen die zunehmende Kommerzialisierung ins Zentrum seiner Interpretation. Wenig spektakuläre aber steti-

bei Handelsgebräuchen und beim Handelsrecht (Kommunikation, Transportwesen, Zahlungsverkehr, Kommission als intermediäre Instanz) erhöhten seit dem 17. Jahrhundert die Marktintegration. Die von diesen Veränderungen in der Handelssphäre ausgehenden Rückkoppelungseffekte auf Proto- und Frühindustrialisierung sind nur unzureichend erforscht. Nach einer knappen Skizze der Produktionsbedingungen in den Bergischen Gewerberegionen konzentrierte sich das Referat auf die Absatzstrategien der Kaufleute-Unternehmer. Die Aufteilung von Absatzräumen reduzierte Transaktionskosten, der Besuch von kleinen Messen und Markttorten verstetigte die Marktbeziehungen. Die mit dem Messe- und Niederlagehandel verbundenen Belastungen durch ein hohes Reisepensum und ‚Reibungsverluste‘ durch Zwischenlagerung der Ware und Ähnliches lenkten die Strategie der Kaufleute auf eine Verstetigung des Warenexports mittels Repräsentanten an den großen Handelsplätzen, die häufig aus der jeweiligen Familie entstammten. Sie organisierten den Warentransport und -absatz mit Zwischenhändlern, Maklern, Speditoren und Versicherern. Größere Handelshäuser bedienten sich zunehmend der Leistungen von Kommissionären. Diese besorgten nicht nur den Warenabsatz sondern lieferten kontinuierlich Informationen über die Anforderungen an Mengen und Art der Produkte auf den Märkten, welche rasch für die Aus- und Umgestaltung der Produktion verwendet werden konnten. Der Distrikt wandelte sich zum Branchenkaufmann und übernahm zunehmend unternehmerische Funktionen.

#### Konferenzübersicht:

Ulrich Pfister (Universität Münster): Die europäische Industrialisierung im globalen Wandel

Dietrich Ebeling (Universität Trier): Die Beziehungen zwischen den Niederlanden und dem Rheinland im Zeitalter der Frühindustrialisierung

Ralf Banken (Universität Frankfurt): Der Handel mit Ruhrkohlen auf dem Rhein (1780–1860)

Stefan Gorißen (Universität Bielefeld): Vermarktungsstrategien rechtsrheinischer

Kaufleute-Unternehmer in vor- und frühindustrieller Zeit

Tagungsbericht *Rohstoff- und Absatzmärkte, Handels- und Verkehrsverhältnisse während der rheinischen Frühindustrialisierung (ca. 1750–ca. 1860). 2. Rätinger Symposion*. 05.11.2011, Ratingen, in: H-Soz-Kult 17.12.2011.