



Rohstoff- und Absatzmärkte, Handels- und Verkehrsverhältnisse während der rheinischen Frühindustrialisierung (ca. 1750–ca. 1860). 2. Rater Symposium. Ratingen: Dietrich Ebeling, Universität Trier; Stefan Gorißen, Universität Bielefeld; in Kooperation mit dem Rheinischen Industriemuseum, Außenstelle Ratingen, 05.11.2011.

Reviewed by Stefan Gorißen

Published on H-Soz-u-Kult (December, 2011)

Rohstoff- und Absatzmärkte, Handels- und Verkehrsverhältnisse während der rheinischen Frühindustrialisierung (ca. 1750–ca. 1860). 2. Rater Symposium

Die Veranstaltung schloss an ein erstes Symposium in Ratingen an, das sich am 16.10.2010 mit dem Thema „Neue Rheinische Wirtschaftsgeschichte im Zeitalter der industriellen Revolution“ befasste. Siehe Tagungsbericht Neue Rheinische Wirtschaftsgeschichte im Zeitalter der Industriellen Revolution. 16.10.2010, Ratingen, in: H-Soz-u-Kult, 08.12.2010, Äuserichtet wurde die von Dietrich Ebeling und Stefan Gorißen organisierte Tagung auch diesmal in den RÄumen des Rheinischen Industriemuseums, AuÄenstelle Ratingen (Cromford).

Die Äbergreifende Zielsetzung dieser Reihe kleinerer Arbeitstagungen ist die PrÄsentation neuerer Forschungsergebnisse und deren Diskussion zu verschiedenen Themenbereichen der frÄhen 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 FrÄhindustrialisierung ist. WÄhrend das erste Symposium grundsÄtzliche methodische Fragen sowie die MÄglichkeiten und Grenzen fÄr eine regionale wirtschaftshistorische Geschichtsschreibung mittels institutionenÄkonomischer Konzepte diskutierte, wurde auf dem zweiten Symposium der thematische Rahmen mit der Behandlung von Rohstoff- und AbsatzmÄrkten sowie Handels- und VerkehrsverhÄltnissen in frÄhindustrieller Zeit enger.

Das EinfÄhrungsreferat von ULRICH PFISTER (MÄnster) fragte nach den BezÄgen zwischen regionaler Industrialisierung auf der einen Seite und der zunehmenden globalen Verflechtung von GÄter- und DienstleistungsmÄrkten auf der anderen Seite. Der Vortrag diskutierte neuere AnsÄtze der Industrialisierungsforschung, zunÄchst das Wachstumsmodell 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). FÄr Deutschland kommt Pfister auch aufgrund eigener Berechnungen zu Ähnlichen Ergebnissen, allerdings zeitlich um etwa ein halbes Jahrhundert versetzt. FrÄhindustrielles 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 ArbeitsproduktivÄt fallen in Deutschland bereits auf die 1820er-Jahre, dargestellt am VerhÄltnis der ReallÄhne (Bauarbeiter) zum BevÄlkerungswachstum. Getragen wurde der Zuwachs an Marktintegration durch die Entstehung von FlÄchenstaaten (PreuÄen, Bayern) mit entsprechenden institutionellen Reformen bei hoher StabilitÄt. GÄnstige klimatische VerhÄltnisse mit hohen ErnteertrÄgen wirkten unterstÄtzend. 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 ähnlicher Weise wie dies in England der Fall war.

Das für das ursprünglich vorgesehene Thema die Niederlande als Umschlagplatz für rheinische Gewerbetreibende kein Referent gewonnen werden konnte, skizzierte DIETRICH EBELING (Trier) zunächst die wechselhafte Entwicklung des Verhältnisses zwischen dem Rheinland und den Niederlanden 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 vorgelagerten 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 un-

ter anderem auf das Bevölkerungswachstum (Konsumkraft) der Stadt zurück. Als Umschlagplatz für Rohstoffe und Fertigprodukte der rheinischen Industrieregionen lagen erstens Düsseldorf und Duisburg in 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 Kohlehandlern 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 GORLÄEN (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 Maschinerisierung 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 stetige Innovationen in der Handelsorganisation, bei Handelsgebräuchen und beim Handelsrecht (Kommunikation, Transportwesen, Zahlungsverkehr, Kommission als intermediäre Instanz) erhellten 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, Spediteuren und Versicherern. Große 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

If there is additional discussion of this review, you may access it through the network, at:

<http://hsozkult.geschichte.hu-berlin.de/>

Citation: Stefan Gorißen. Review of , *Rohstoff- und Absatzmärkte, Handels- und Verkehrsverhältnisse während der rheinischen Frühindustrialisierung (ca. 1750–ca. 1860)*. 2. Rätiger Symposium. H-Soz-u-Kult, H-Net Reviews. December, 2011.

URL: <http://www.h-net.org/reviews/showrev.php?id=34947>

Copyright © 2011 by H-Net, Clio-online, and the author, all rights reserved. This work may be copied and redistributed for non-commercial, educational purposes, if permission is granted by the author and usage right holders. For permission please contact H-SOZ-U-KULT@H-NET.MSU.EDU.