

Die Überwindung der Langsamkeit. Zur Frage der Beschleunigung von Warentransporten auf dem Rhein im Übergang vom 18. zum 19. Jahrhundert (Versuch einer Strukturanalyse)

von Clemens von Looz-Corswarem

Der Handelsverkehr und Warentransport auf dem Rhein war am Ende des Ancien Regime zahlreichen (hemmenden) Faktoren unterworfen, die von den daran Beteiligten nicht oder nur in geringem Maße beeinflusst oder geändert werden konnten. Erst mit der Besetzung des Rheinlandes durch die Franzosen ab 1792 und den in der Preußenzeit einsetzenden technischen Entwicklungen (Dampfschiffahrt) fand eine reale, auf Verbesserung und Beschleunigung des Handels ausgerichtete Änderung auch in der Schifffahrtsorganisation statt. Allerdings, und das erscheint eine Überlegung wert, reichen Ansätze und Versuche dazu bereits in die Zeit davor zurück. Beim Handelsverkehr auf dem Rhein im 18. und frühen 19. Jahrhundert handelte es sich um ein äußerst komplexes Gefüge, bei dem alle Faktoren in der ein oder anderen Weise miteinander verknüpft waren. Auch war die Interessenlage der Beteiligten, der Kaufleute, Spediteure und Kommissionäre, der Schiffer, der Treidelwirtschaft und nicht zuletzt der Städte und Landesherren mit ihrer fiskalischen und ordnungspolitischen Ausrichtung höchst unterschiedlich.¹

1. Voraussetzungen

Groß- und Kleinhandel

Beim Handelsverkehr auf dem Rhein im 18. Jahrhundert muss zwischen dem Groß- und Fernhandel und dem Klein- bzw. Regionalhandel unterschieden werden. Im Groß- oder Fernhandel bzw. der „großen Schifffahrt“ war der Warentransport auf den jeweiligen Stromabschnitten Oberrhein (Straßburg/Mannheim - Mainz, Mittelrhein (Mainz - Köln) und Niederrhein (Köln - Dordrecht, Rotterdam und Amsterdam) derart organisiert, dass die Schiffe in der Regel nicht unterwegs ein- oder ausluden, sondern mit ihrer gesamten Fracht von einem Stapelort oder Stationshafen zum anderen fuhren. Die Schifffahrt wurde nur von eigens dazu bestehenden

¹ Vgl. vor allem: Christian Eckert: Rheinschiffahrt im XIX. Jahrhundert. (Staats- und socialwissenschaftliche Forschungen, Bd. 18. H. 5), Leipzig 1900; Eberhard Gothein: Geschichtliche Entwicklung der Rheinschiffahrt im XIX. Jahrhundert. (Sonderausgabe des 101. Bandes der Schriften des Vereins für Socialpolitik), Leipzig 1903.

Schiffergesellschaften oder Gilden betrieben. Daneben gab es die Klein- oder Intermediärschiffahrt, die den Handel auf den Flussabschnitten zwischen den Stapelstädten und zwischen diesen und kleineren rheinanliegenden Orten aufrecht hielt.² Hier soll vornehmlich die Große Fahrt, d. h. der Großhandel und Warentransport von den Niederlanden den Rhein hinauf bis Köln und Mainz im Vordergrund stehen. Denn hier waren die Kaufleute, nicht zuletzt wegen des Wertes und der Verderblichkeit der Güter, besonders daran interessiert, eine Beschleunigung der Warentransporte zu bewirken.

Langsamer Transport rheinauf

Tatsache ist auch, dass der Transport von Handelsgütern den Rhein aufwärts langsam vor sich ging. Auf dem Niederrhein waren die schweren niederländischen Samoreusen oder Aacken³ entweder von den Windverhältnissen und/oder dem Gang der Treidelpferde abhängig, die kaum die Geschwindigkeit eines Fußgängers erreichten. Das Segel spielte bei diesen Schiffen eine große Rolle, da auf dem niederländischen Rhein wegen der flachen und unbefestigten Ufer keine oder kaum Treidel- oder Leinpfade vorhanden waren, dafür der Strom aber entsprechend der vorherrschenden Windrichtung nach Westen ausgerichtet und meist breit genug zum Kreuzen vor dem Wind war.⁴ Ab etwa Lobith oder Emmerich wendete sich die

² Zum Stapel vgl. Kuske, Bruno: Der Kölner Stapel und seine Zusammenhänge als wirtschaftspolitisches Beispiel. In: Jahrbuch des Kölnischen Geschichtsvereins 21, 1939, S. 1-46; Looz-Corswarem, Clemens von: Zum Stapelrecht von Köln und der Schiffahrt auf dem Niederrhein in der frühen Neuzeit. In: Geuenich, Dieter (Hg.): Köln und die Niederrheinlande in ihren historischen Raumbeziehungen (15.-20. Jahrhundert). Pulheim 2000, S. 323-338; Gorissen, Stefan: Strukturbilden durch Handelshemmnisse? Der Kölner Stapel und der Handel der kleinen niederrheinischen Häfen im 18. Jahrhundert, in: Zeitschrift des Bergischen Geschichtsvereins. Bd. 101, 2004-07, S. 71-94; Schwerhoff, Gerd: Der Kölner Stapel (1259 - 1831). Werden und Wandlungen einer alteuropäischen Institution, in: Jahrbuch des Kölnischen Geschichtsvereins 80. 2009/10, S. 43-69.

³ Zu diesen Schiffstypen vgl. Fimpeler, Annette: Die Schiffahrt und ihre Fahrzeuge auf dem Niederrhein vom späten Mittelalter bis ins 18. Jahrhundert. (Studien zur Düsseldorfer Wirtschaftsgeschichte. Bd. 5 u. Veröff. aus dem Stadtarchiv Düsseldorf, Bd. 19), Düsseldorf 2008, S. 412-417.

⁴ Vgl. Fimpeler, Annette: Die Schiffahrt und ihre Fahrzeuge auf dem Niederrhein vom späten Mittelalter bis ins 18. Jahrhundert. S. 329f.; Fimpeler, Annette: Segelschiffahrt auf dem Rhein - Arbeitsmittel und Arbeitsbedingungen der alten Holzschiffahrt auf dem Niederrhein. In: Kronsbein, Stefan (Hg.): Der Rhein im Raum Neuss-Düsseldorf-Meerbusch. Festschrift

Fahrstrecke nach Nord-Süd, auch waren die festeren Ufer mit Leinpfaden versehen, so dass hier der zeitlich berechenbarere Pferdezug in Einsatz kommen konnte.⁵ Am Ende des 18. Jahrhunderts waren auf dem Niederrhein Schiffe mit einem Fassungsvermögen von 5.600 bis 6.400 Zentnern (280-320 Tonnen) im Einsatz, wobei die sog. Rotterdamer Schiffe das größere Volumen besaßen im Vergleich zu den sog. Amsterdamer Schiffen, die wegen der begrenzten Breite der Kanäle und Schleusen, die sie durchfahren mussten, kleiner waren.⁶ Bei sehr günstigem Wind benötigten die Rotterdamer Schiffe mit Segel bis Lobith bzw. Emmerich drei bis vier Tage, danach weitere 10 bis 11 Tage mit dem Pferdezug nach Köln. So war ein solches Schiff von Rotterdam bis Köln bei günstigen Verhältnissen etwa 14 Tage unterwegs.⁷ Sehr gute Windverhältnisse waren auf den niederländischen Rheinarmen jedoch selten, häufig mussten die Schiffer tagelang, manchmal sogar vier bis sechs Wochen warten, ehe sie genügend Auftrieb hatten. D. h., es war unmöglich, auch nur einen ungefähren Zeitpunkt für die Ankunft von in Rotterdam oder Amsterdam verladene Waren in Köln vorausszusehen.⁸ Für die Strecke, auf denen es einen Leinpfad gab, d. h. ab etwa Lobith, wurden 12 bis 15 Pferde für den Leinenzug eines großen niederländischen Schiffes benötigt. Für die Talfahrt benötigten die Rotterdamer Schiffe je nach Wind sechs bis acht Tage.⁹

Schifffahrt auf dem Mittelrhein

Auf dem Mittelrhein zwischen Köln und Mainz mussten die größeren Frachtschiffe wegen der ungünstigen Windverhältnisse im Rheintal immer getreidelt werden, das

des Deichverbandes Neue Deichschau Heerdt zum Abschluss der Deichsanierung in Meerbusch-Büderich, Düsseldorf/Krefeld 2013, S. 397-418.

⁵ RWWA, Nr. 1-30-26-f. 20 (05. Febr. 1834); Schawacht, Jürgen Heinz: Schifffahrt und Güterverkehr zwischen den Häfen des Deutschen Niederrheins (insbesondere Köln) und Rotterdam vom Ende des 18. bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts (1794-1850/51). (Schriften zur Rheinisch- Westfälischen Wirtschaftsgeschichte. Bd. 26), Köln 1973, S. 32.

⁶ Herman, H.: Sammlung der seit dem Reichs-Deputations-Hauptschluß vom 25. Februar 1803 in Bezug auf Rheinhandel und Schifffahrt erschienenen Gesetze, Verordnungen und allgemeinen Instructionen. Mainz 1820, S. 523.

⁷ Ockhart, Josef Franz: Der Rhein nach der Länge seines Laufs und Beschaffenheit seines Strombettes, mit Beziehung auf dessen Schifffahrtsverhältnisse betrachtet. Ein Beitrag zur näheren Kunde der deutschen Flussschifffahrt, Mainz 1816, S. 214-216; Weyden, Ernst: Köln am Rhein um 1810. Eingeleitet und hg. v. Willy Leson, Köln 1976, S. 31f.

⁸ Vgl. RWWA, Nr. 1-33-3, f. 148 (03. März 1825).

⁹ Ockhart, Josef Franz: S. 214-216; Schawacht, Jürgen Heinz: S. 30f.

Segel diene lediglich der Unterstützung. So benötigten die hier 2.000 bis 3.500 Zentner (100-175 Tonnen) fassenden Frachtschiffe von Köln nach Mainz bei normalem Wasserstand und günstigen Bedingungen im Durchschnitt sechs bis sechseinhalb Tage, bei niedrigem Wasser oder im Winter acht bis neun Tage. Für ein Schiff von 2.000 Zentnern wurden je nach Wasserstand und Witterung 10 bis 12, ja bei der Verwendung von Leichterschiffen auf der Gebirgsstrecke sogar 14 bis 16 Pferde benötigt.¹⁰ Bergabwärts benötigte ein Frachtschiff von Mainz nach Köln in der Regel vier bis viereinhalb Tage.¹¹ Das unterschiedliche Transportvolumen der Handessschiffe auf dem Nieder- und dem Mittelrhein hatte z. B. zur Folge, dass man für den Weitertransport der mit einem niederländischen Schiff in Köln ankommenden Kolonialwaren rheinauf zwei bis drei mittelrheinische Schiffe (die man in Köln ‚oberrheinische Schiffe‘ nannte) benötigte. Diese mussten dann auch bei Ankunft der niederländischen Schiffe in Köln bereitstehen, ansonsten stapelten sich die Güter am Rheinufer.

Organisation des Treidelns

Was das System des Treidelns, des Ziehens der Schiffe mit Pferden, und die Organisationsformen anging, so sind wir darüber nur unbefriedigend unterrichtet. Es scheint so gewesen zu sein, dass im 18. Jahrhundert die Schiffer in Lobith für die Strecke bis Köln und in Köln für die Strecke bis Mainz Pferde mieteten, die dann die ganze Strecke im Einsatz waren. Für jeweils zwei bis drei Pferde war ein Pferdeknecht oder Halbe nötig. Die nicht unerheblichen Kosten für die Fütterung mit Kraftfutter und die Stallung der Pferde sowie die Versorgung und Unterkunft der Treidelknechte gingen zu Lasten der Schiffer.¹² Abhängig waren die Schiffer von dem Zustand der Treidel- oder Leinpfade, vom Wetter und dem Zustand des Rheins. Bei Hochwasser waren die Leinpfade überschwemmt, so dass die Schiffer nicht bergauf kamen, bei Niedrigwasser mussten sie leichtern, um durch die Untiefen, besonders am oberen Mittelrhein, zu gelangen, wozu sie zusätzliche Zugpferde

¹⁰ Ockhart, Josef Franz: S. 165-169.

¹¹ Ockhart, Josef Franz: S. 218.

¹² Zum Treideln vgl. Stursberg, Ulrike: Innovation auf dem Rhein. Vom Treidelzug zum Dampfboot, Düsseldorf 2014 (erscheint Dezember 2014). Ich danke Frau Stursberg, dass Sie mir das Manuskript ihrer Magisterarbeit schon vor der Drucklegung zur Verfügung gestellt hat. Vgl. auch Fimpeler, Annette: Die Schifffahrt und ihre Fahrzeuge auf dem Niederrhein vom späten Mittelalter bis ins 18. Jahrhundert Schifffahrt. S. 324-328.

benötigten. Der Rhein froh häufig ganz oder teilweise zu und die losbrechenden Eisschollen stellten eine große Gefahr für die Schiffe und ihre Ladung da.

Köln als Stapelstadt

Die monopolartige Stellung der Stadt Köln am Schnittpunkt von Mittel- und Niederrhein in ihrer Funktion als Stapelstadt und Umladestation seit dem Mittelalter, ist bekanntermaßen bereits seit dem 17. Jahrhundert angefochten worden. Gegen Ende des 18. Jahrhunderts vermehrten sich die publizistischen Angriffe gegen die als anachronistisch und die Wirtschaft hemmend angesehenen Stapelrechte, zumal sie keine reale Funktion (Versorgung der Bevölkerung, Kontrolle der Lebensmittel) mehr hatten, sondern zur reinen Sinekure der Kommissionäre und Spediteure in den Stapelstädten sowie zu Einnahmen des Fiskus verkommen waren.¹³ Allerdings hatte sich das Stapelrecht in Köln schon vor den rechtlichen Änderungen der Franzosenzeit *de facto* zu einem reinen Umschlagsrecht geändert. Für die großen niederländischen Samoreusen, Aacken oder Bänder bedeutete Köln nach wie vor das Ende der Fahrt, ebenso wie für die Masse der zahlreichen aus Mainz oder mittelrheinischen Städten (Koblenz) kommenden Schiffe. Darauf achteten auch die beiden für jede der Stromstrecken spezialisierten Schiffergilden.¹⁴

Aufenthalte an Zollstellen

Eine starke Verzögerung im Warentransport und zusätzliche Aufenthalte für die Schiffer stellten die zahlreichen Zollstellen auf dem Rhein dar.¹⁵ Die in der Literatur angegebene Zahl von Zöllen auf dem Rhein schwankt, meist werden 29 oder 30 Zollstellen auf dem Rhein angegeben. Die unterschiedlichen Angaben hängen u. a.

¹³ Z. B. Johann Wilhelm Windscheid: *Commentation de Stapula, Düsseldorf 1775; Wahrhafte Beschreibung des Stadtkölnischen Stapels etc., Düsseldorf ca. 1777; Looz-Corswarem, Clemens von: „Einige Worte über die Rhein-Schiffahrt“.* Die Düsseldorfische Schrift des Staatsrats Georg Arnold Jacobi von 1803 und ihr wirtschaftspolitisches Umfeld, in: Rheinisch – Katholisch. Beiträge zur Kirchen- und Landesgeschichte sowie zur Geschichte des Kölnisch – Katholisch. Beiträge zur Kirchen- und Landesgeschichte sowie zur Geschichte des burtstag, hg. v. Schmidt, Siegfried: *Libelli Rhenani*. Bd. 25, Köln 2008, S. 315 - 332.

¹⁴ Looz-Corswarem, Clemens von: *Zur niederrheinischen Schiffergilde in napoleonischer Zeit*. In: *Der Rhein im Raum Neuss-Düsseldorf-Meerbusch*. S. 435-456.

¹⁵ Vgl. Scholz-Babisch, Marie: *Quellen zur Geschichte des klevischen Rheinzollwesens vom 11. bis 18. Jahrhundert*. (Deutsche Handelsakten des Mittelalters und der Neuzeit. 12), Wiesbaden 1971.

damit zusammen, dass selbst im 18. Jahrhundert noch zahlreiche Zölle verlegt, gespalten oder neu errichtet wurden, dass nicht alle Zölle in gleicher Weise für die Berg- und die Talfahrt galten, dass zusätzlich zu den Zöllen Lizente¹⁶ erhoben wurden, dass nicht für alle Waren und Schiffe die gleichen Zölle galten, an manchen Zollstellen mehrere Zölle fällig waren, und dass teilweise einige oberrheinische oder niederländische Zölle nicht in die Zählung aufgenommen wurden. Alle Versuche, die Zahl der Zölle zu vermindern, sind im Alten Reich am Eigennutz der Fürsten gescheitert.¹⁷ An den Zollstellen mussten die Schiffe anhalten; die Zollbescher und Zollknechte begutachteten die Ladung, prüften die Warenpapiere und suchten nach versteckten Handelsgütern. Zolltarife bestanden nur auf dem Papier. Wenn sie „ihrer Strenge nach in Ausübung gebracht würden, [müsste] aller Rheinhandel aufhören.“¹⁸ In der Regel werden sich die Schiffer und die Zöllner auf eine zu entrichtende Summe geeinigt haben.¹⁹ Der Aufenthalt bei einer Zollstelle konnte mehrere Stunden, ja halbe Tage dauern, die zu den reinen Fahrtzeiten hinzu zurechnen waren. Die Zollstellen am Rhein waren „Tore, die sich der Schiffer mit goldenen Schlüsseln eröffnen musste.“²⁰

Kaufleute und Handelsgüter

Träger des Fernhandels, des Handels zwischen den niederländischen Städten Amsterdam, Rotterdam und Köln bzw. Köln und Mainz oder Frankfurt, bis hin in

¹⁶ Lizente waren Ende des 16. Jahrhunderts im Zusammenhang mit dem niederländischen Kriegen bzw. den Truchsessischen Wirren eingeführte zusätzliche Abgaben für die Genehmigung der Ausfuhr von Waren in feindliches Gebiet. Vgl. Münker, Herbert: Die Weseler Schifffahrt vornehmlich zur Zeit des spanisch-niederländischen Krieges. Ein Beitrag zur Verkehrsgeschichte des Niederrheins, (Studien und Quellen zur Geschichte von Wesel. 1), Wesel 1908, S. 27f. u. S. 205-209.

¹⁷ Eckert, Christian: S. 4-6; Gothein, Eberhard: Rheinische Zollkongresse und Handelsprojekte am Ende des 17. Jahrhunderts. In: Beiträge zur Geschichte vornehmlich Kölns und der Rheinlande. Zum achtzigsten Geburtstag Gustav von Mevissens, Köln 1895, S. 361-400.

¹⁸ F[ran]z, Johann Arnold Josef Freiherr v.: Gedanken zur Aufnahme und Beförderung der Handlung und der damit in Verbindung stehenden Gewerben in den kurkölnischen Landen. Köln 1786, S. 172.

¹⁹ Looz-Corswarem, Clemens von: Der Rhein als Verkehrsweg im 18. Jahrhundert. In: Looz-Corswarem, Clemens von/Mölich, Georg (Hg.): Der Rhein als Verkehrsweg. Politik, Recht und Wirtschaft seit dem 18. Jahrhundert, (Schriftenreihe der Niederrhein-Akademie/Academie Nederrijn, Bd. 7), S. 13-36, hier S. 21 und 31.

²⁰ F[ran]z, Johann Arnold Josef Freiherr v.: S. 169f.

den oberrheinischen und süddeutschen Raum, waren in erster Linie die Großkaufleute.²¹ Gehandelt wurden den Rhein aufwärts im Fernhandel von Stapelort zu Stapelort vor allem Kolonialwaren, Kaffee, Tee, Zucker, Tabak, Salz, Baumwolle, Färbemittel, dann auch englische oder französische Manufakturwaren, Stoffe (Seide, Kattun), Häute, Seefische (Hering, Stockfisch), Rüböl, Käse, Reis, Südweine, Gewürze etc. Auf der Talfahrt waren es dann Holz, Steine (auch Mühlsteine), Getreide, Wein, (Pfälzer) Tabak, Eisen und Metallprodukte, Brunnenwasser, Wachholderbeeren zur Branntweinherstellung, Pfeifenerde, Lumpen zur Papierherstellung und Regionalprodukte.²² Längst wurden die Waren nicht mehr in Köln in den Kaufhäusern aufgebaut und der Bürgerschaft drei Tage zum Kauf angeboten, sondern die Kölner Spediteure oder Kommissionäre, an die die Waren adressiert waren, versandte sie, wie mit dem absendenden oder bestellenden Kaufmann vereinbart, nach Süden oder Norden weiter, wofür sie neue Frachtbriefe ausstellten. Allerdings war in Köln wegen der umständlichen Hafenorganisation, des Ein- und Ausladens an den Kranen, den verschiedenen Kontrollen, und nicht zuletzt der Schifffahrtsorganisation der Beurt- oder Rangschifffahrt ein meist längerer Aufenthalt gegeben.

Beurt- bzw. Rangschifffahrt

Die Schifffahrt der Großen Fahrt war am Ende des 18. Jahrhunderts in der sog. Beurt- oder Rangfahrt organisiert. Diese nach dem niederländischen Wort *Beurt* (= Reihe, Reihenfolge) bezeichnete Struktur hatte sich am Niederrhein bereits seit dem 16. Jahrhundert herausgebildet und besagte, dass Schiffe in einer bestimmten Reihenfolge bzw. nach einem bestimmten Fahrplan fuhren.²³ Ende des 18. Jahrhunderts wurde der Begriff der Beurt-, Rang- bzw. Reiheschifffahrt auch auf die in der großen Fahrt fahrenden Schiffe angewandt, da auch sie nach Vereinbarung der Städte, Kaufleute bzw. Handelskammern oder Handlungsvorstände mit den Schiffergilden in einer bestimmten Reihenfolge in den Häfen, vor allem in Köln und Mainz,

²¹ Feldenkirchen, Wilfried: Der Handel der Stadt Köln im 18. Jahrhundert (1700-1814). Diss., Bonn 1975.

²² Fimpeler, Annette: Die Schifffahrt und ihre Fahrzeuge auf dem Niederrhein vom späten Mittelalter bis ins 18. Jahrhundert. S. 140 und 416; Schwann, Mathieu: Geschichte der Kölner Handelskammer. Bd. 1, Köln 1906, S. 29.

²³ Der Begriff kommt in den unterschiedlichsten Schreibweisen vor, so Bört, Böhr, Beurd etc.

abgefertigt wurden. So sollte jedem Schiffer die gleiche Chance bei Frachtaufträgen eingeräumt werden.²⁴

2. Die Forderung nach Beschleunigung des Handels auf dem Rhein und die Möglichkeiten

Es waren zahlreiche Faktoren, die bestimmten, wie lange ein Handelsgut von Rotterdam nach Köln oder Mainz unterwegs war. Da diese Bedingungen seit Jahrhunderten bestanden, hatten sich die Kaufleute und Schiffer weitgehend daran gewöhnt, dass der Transport ihrer Waren seine Zeit brauchte. Trotzdem gab es, vor allem gegen Ende des 18. Jahrhunderts, die Forderung nach Beschleunigung, nach Verkürzung der Transportzeit und damit der Einsparung von Transportkosten. Dabei waren wohl mehrere Motive ausschlaggebend. Das eine Motiv war die Planbarkeit. Es war für Handelsgeschäfte durchaus sinnvoll, ungefähr zu wissen, wann eine Ware wo ankommt. Die Handelsgüter waren gegen Ende des 18. Jahrhunderts in der Regel von Handelsfirmen bestellte Waren, die für vorgemerkte Abnehmer bestimmt waren. D. h. dass z. B. Frankfurter, Nürnberger oder Straßburger Kaufleute in den Niederlanden Baumwolle, Farbholz, Kaffee, Tee, Taback etc. bestellten, die dann von Spediteuren oder Kommissionären in Rotterdam, Köln und Mainz zu Schiff gebracht wurden.

Die Planbarkeit war auch im Hinblick auf Preisschwankungen interessant, denn bei einer Transportzeit von mehren Wochen oder Monaten konnte der Preis z. B. von Getreide oder Baumwolle fallen oder steigen. Es waren daher vor allem die Kaufleute, die auf eine Beschleunigung des Transportes drangen. Paradoxerweise waren die Schiffer aus verschiedenen Gründen nicht an einer Beschleunigung interessiert, bzw. hielten diese sogar für schädlich. Ob ein Handelsgut schnell oder langsam von Rotterdam nach Köln oder von Köln nach Mainz gelangte, war für sie nicht so sehr von Belang, da sie eine vom Wert bzw. vom Gewicht der Waren abhängige Frachttaxe erhielten. Hier war es für sie interessanter und wichtiger, möglichst viele Ware zu transportieren, d. h. ein hohes Ladevolumen zu erreichen. Das führte dazu, dass

²⁴ Looz-Corswarem, Clemens von: Zur Entwicklung der Rheinschiffahrt vom Mittelalter bis ins 19. Jahrhundert. In: Düsseldorf und seine Häfen. Zur Verkehrs- und Wirtschaftsgeschichte der Stadt aus Anlaß des 100jährigen Hafenjubiläums 1896-1996, hg. u. a. v. Horst Rademacher, Wuppertal 1996, S. 9-31, S. 16.

sie – wenn genug Ware da war – ihre Schiffe überladen, sowie Anhangschiffe und Leichter anhängen, um möglichst viel Fracht kassieren zu können.²⁵ Die Berechnung der Frachttaxen führte häufig zu Auseinandersetzungen der Schiffer mit den Kaufleuten bzw. Speditoren. Einer der wesentlichen Gründe, warum die Schiffer an einer Beschleunigung des Handelsverkehrs nicht interessiert waren, bzw. dieses für sie keinen Vorteil bedeutet hätte, lag wohl auch in dem Rang- oder Reihensystem.

Die Frage war: Wo konnten die Kaufleute ansetzen, um eine Beschleunigung des Warenverkehrs auf dem Rhein in Gang zu bringen, an welchen Stellschrauben musste gedreht werden und welche Hindernisse und Widerstände mussten überwunden werden. Welchen Einfluss hatten sie? Und überdies gab es bei allen Kaufleuten im Rheineinzugsgebiet die gleichen Interessen? Standen nicht vielleicht rivalisierende Städte (Köln - Düsseldorf, Mainz - Frankfurt) gegeneinander und blockierten einen zügigen Ausbau?

a) Stapel- und Umschlagsrechte

Eine der Hauptforderungen der rheinischen Großhandelskaufleute sowie mehrerer nicht vom Stapelrecht profitierenden Fürsten war die Abschaffung der Stapelrechte in Köln und Mainz. Eine Ausnahme bildeten verständlicherweise die Kaufleute und Handelskammern der Städte Köln und Mainz, die immer wieder Argumente dafür fanden, dass das Umschlagsrecht dieser beiden Städte aufrechterhalten werden musste. Nun war das, was im 18. Jahrhundert unter Stapelrecht lief, *de facto* schon zu einem Umschlagsrecht geworden und auch dieses weitgehend durchlöchert. Alle Ausnahmeregelungen und Sondergenehmigungen waren aber mit zusätzlichen Kosten für das Vorbeifahren verbunden. Ausschlaggebend ist, dass die beiden Stapelstädte auch in der Franzosenzeit an ihrem Umschlagsrecht festhielten, wobei das preußische Köln dieses Vorrecht am längsten, bis 1831, konservieren konnte,²⁶ aber auch nur deshalb, weil die preußische Regierung das Kölner Umschlagsrecht als Druckmittel gegen die niederländische Regierung nutzen konnte, die hohe Eingangszölle am Übergang zur Seeschifffahrt erhob. Innerhalb der Kölner Handelskammer wurde die Frage, ob die Stadt auf das Umschlagsrecht verzichten sollte oder nicht, kontrovers diskutiert. Fortschrittliche Kaufleute, wie Heinrich Merckens und Bern-

²⁵ Das Anhängen von beladenen Leichtern war in der Regel aus zolltechnischen Gründen verboten.

²⁶ Mainz musste sein Umschlagsrecht bereits 1815 aufgeben.

hard Boisseree sprachen für den Verzicht. Sie meinten, dass beim Wegfall des Umschlagsrechts und damit der sehr bequemen Einnahme durch den Kommissionshandel die Kaufleute wieder gezwungen seien, sich dem Eigenhandel zu widmen, was einen wirtschaftlichen Aufschwung der Stadt nach sich ziehen würde. Dem stand natürlich eine große Zahl von Kölner Kaufleuten gegenüber, bei denen der Kommissionshandel die Existenzgrundlage bildete. Dass die Kaufleute von Duisburg, Düsseldorf aber auch von Koblenz und Straßburg sich gegen das Kölner und Mainzer Stapelrecht aussprachen, ist nicht verwunderlich.

Die Abschaffung der Stapel- und Umschlagsrechte von Köln und Mainz, die seit dem 17. Jahrhundert immer wieder gefordert worden war, konnte, obwohl sie seit langem in zunehmendem Maße anachronistisch geworden waren, erst mit der Neuordnung Europas im Wiener Kongress – und für Köln dann erst mit der Mainzer Rheinschiffahrtsakte von 1831 – erfolgen. Es war dies eine der wichtigsten Voraussetzungen für einen Aufschwung des Handels auf dem Rhein im 19. Jahrhundert und für die Industrialisierung im Rheinland.²⁷

b) Zölle, Lizente und der Übergang zum Oktroi

Die Klage der Kaufleute und Schiffer über und ihr Kampf gegen die zahlreichen Zölle am Rhein begleitet die Geschichte des Handels auf dem Rhein. Eine zu große Belastung des Handelsverkehrs auf dem Rhein konnte zum Erliegen desselben und zu einem Ausweichen auf andere Strecken oder die Straßen führen. Die Konkurrenz hatten sich die Landesherren durch den Ausbau von bei jedem Wetter befahrbaren Straßen z. T. selbst geschaffen. Die Kaufmannschaft nutzte dies auch als Druckmittel bei der Festlegung der Frachttaxen gegenüber den Schiffen (die Zölle waren in den Frachttaxen enthalten).

Nun war es ja einer der Hauptforderungen der französischen Revolution, dass alle Privilegien und Vorrechte der Fürsten abgeschafft werden sollten. Dazu gehörten auch die Stapelrechte und in gewisser Weise auch Zölle. So war der Zeitpunkt, an dem der Rhein französische Staatsgrenze geworden war, günstig, um das wirklich chaotische Zollwesen am Rhein zu reformieren.²⁸ Es war eine sehr praktikable Idee

²⁷ Strauch, Dieter: Die Entwicklung des Rheinschiffahrtsrechts zwischen 1815 und 1868. In: Looz-Corswarem, Clemens von/Mölich, Georg (Hg.): S. 61-92.

²⁸ Vgl. Jollivet, Jean Baptist Moise: Über den Thalweg des Rheins in Hinsicht auf Grenze zwischen Frankreich und Deutschland. Über die auf beiden Rheinufern angelegten Zölle,

der französischen, napoleonischen Diplomatie, wohl im Zusammenwirken mit Institutionen des noch bestehenden Heiligen Römischen Reichs, alle Zölle aufzuheben und durch weit weniger, gleichmäßig auf das rechte und linke (französische) Rheinufer verteilte Erhebungsstationen für einen Oktroi zu ersetzen. Die Oktroi-Erhebungsstellen verteilten sich in etwa gleichen Abständen auf den Rheinlauf bis zur niederländischen Grenze. Die Zahl der Erhebungsstationen wurde von ca. 30 auf 12 reduziert. Dabei ist unter Oktroi nichts anderes als eine Abgabe zu verstehen, die letztlich einem Zoll entsprach, die aber an jeder Station nach einheitlichen, vereinfachten Erhebungssätzen und kontrollierten Oktroibeamten erhoben wurde. Das Oktroisystem, wurde, obgleich das Gesamtvolumen der erhobenen Gelder den im alten Reich erhobenen Zollgebühren wohl nicht wesentlich nachstand, von den Kaufleuten und Schiffern durchweg positiv beurteilt. Einmal, weil sich die Zahl der Erhebungsstellen und damit die der Aufenthalte verringert hatte und zum anderen, weil die Schiffer nicht mehr der Willkür der Zollpächter und Zollerheber ausgeliefert waren. Da nach 1801 der Rhein Staats- (und Zollgrenze) zwischen Frankreich und dem Reich war, was im Reichsdeputationshauptschluss vom 17. April 1803 bestätigt wurde, musste die Organisation der Oktroierhebung einer gemeinsamen Organisation aufgetragen werden. Zwischen dem Reich und dem Kaiser der Franzosen wurde am 15. August 1804 bzw. 4. Mai 1805 eine Konvention über den Rheinschiffahrtsoktroi unterzeichnet, bei der zum 1. November 1805 eine von beiden Seiten bestückte Einrichtung geschaffen wurde.²⁹ In dem zweisprachig veröffentlichten Text der Konvention über den Rheinschiffahrts-Oktroi³⁰ heißt es, dass die Artikel der Konvention „blos das Beste des Handels zum Zwecke haben, dem daran gelegen ist, dass die weitere Versendung der Waaren geschwind, ordentlich und sicher geschehen“ solle. Der Rolle der Oktroiverwaltung, vor allem ihres ersten Generaldirektors Johann Joseph Eichhoff (1762-1827)³¹ und der Zentralverwaltung bei der Neuordnung des Schiffahrtswesens auf dem Rhein im Einzelnen nachzugehen, ist bestimmt

Mauthen und die den zwei Städten Mainz und Köln zustehende Stapelgerechtigkeit, Mainz 1801.

²⁹ Vgl. Rheinschiffahrtskommission (Zentralkommission für die Rheinschiffahrt), Bestand G 4, bearb. v. Armin Hildebrandt, Darmstadt 1988, S. VI f.

³⁰ Conventions sur l'octroi de navigation du Rhin. Konvention über den Rheinschiffahrts-Oktroi, Cologne 1805, S. 5.

³¹ Vgl. Braubach, Max/Eichhoff, Johann Joseph: In: NDB, Bd. 4, Berlin 1959, S. 375; Schwann, Mathieu: S. 254 u. 257-264; Gothein, Eberhard: S. 44.

lohnend.³² Dass auch die verringerte Zahl der Erhebungsstellen hinderlich für die Schifffahrt war, zeigte sich nicht zuletzt beim Aufkommen der Dampfschifffahrt in den 1820er Jahren, für die das jeweilige Anhalten an einer Oktroi-Erhebungsstelle (und die dort jeweils stattfindende Kontrolle der mitgeführten Waren) einen höchst lästigen Aufenthalt darstellte. So wurde von den Kaufleuten und Handelskammern immer wieder beantragt, dass die aus den Niederlanden kommenden Dampfschiffe nur an einer Erhebungsstelle anzuhalten brauchten.³³ Auch noch in der Rheinschiffahrtskonvention von 1831 ist die Erhebung eines Zolls, bzw. einer Schiffsgebühr vorgesehen, wobei, ähnlich wie beim Oktroi, die Schiffsgebühr nach der Größe des Schiffs, ganz gleich ob beladen oder nicht, und der Zoll nach dem Gewicht der Ladung erhoben wurde.³⁴ D. h., dass sowohl die Aufhebung des Stapel- und Umschlagsrechts, als auch der Zoll- oder Oktroistellen, als Haupthindernisse einer Beschleunigung des Handelsverkehrs, beseitigt wurden. Da diese beiden Aspekte unter dem Schlagwort „Freiheit des Rheins“ seit dem 17. Jahrhundert zu den Hauptforderungen des europäischen Handels gehörten, wird hier deutlich, wie zählebzig die Strukturen des Alten Reiches waren.³⁵

c) Verbesserung der Leinpfade und Strombaumaßnahmen

Da die Handelsschiffe in der Regel flussaufwärts von der niederländischen Grenze bis an den Oberrhein getreidelt werden mussten, kam dem Zustand der Leinpfade eine besondere Bedeutung zu. Wasserbaumaßnahmen sind ja seit dem Spätmittelalter nachweisbar. In den merkantilistisch ausgerichteten Territorien, wie z. B. den preußischen Provinzen am Niederrhein, war der Ausbau der Flüsse zur Förderung des Handels bereits am Ende des 18. Jahrhunderts in Angriff genommen worden. Dazu gehörte u. a. der Rheindurchstich von Bislich (bei Xanten) 1788/90.³⁶ 1816

³² Eysinga, Willem Jan Mari van/Walther, Henri: Geschichte der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt 1816 bis 1969. Straßburg 1994, S. 3-22.

³³ RWWA, Best. 1, Abt. 33, Nr. 1, f. 30 (1823 März 12) und öfter.

³⁴ Rheinurkunden. Sammlung zwischenstaatlicher Vereinbarungen, Landesrechtlicher Ausführungsbestimmungen und sonstiger wichtiger Urkunden über die Rheinschifffahrt seit 1803, Bd. I und II, S'Gravenhage und München/Leipzig 1918, Bd. I, Nr. 80, S. 226-283.

³⁵ Vgl. Baumgartner, Rudolf: Die Freiheit der Rheinschifffahrt. Ein Beitrag zur Rechtsgeschichte des internationalen Stromschiffahrtsrechtes, Bern 1926.

³⁶ Vgl. Jasmund, Robert: Die Arbeiten der Rheinstrom-Bauverwaltung 1851-1900. Denkschrift anlässlich des 50jährigen Bestehens der Rheinstrombauverwaltung, Berlin 1900; Rahe, Jochen u. a. (Hg.): Handbuch Rhein. Darmstadt 2011, S. 218; Eichhoff, Johann, Josef: S. 79.

stellt Rheininspektor Ockhart den Vorteil für die Schifffahrt fest. „Seit 1790 wurde der Bislicher Canal in einer Länge von mehr als 5.000 Fuß gegraben, wodurch die Schifffahrt um vieles abgekürzt wurde und sehr dadurch gewonnen hat.“³⁷ Ein systematischer Ausbau des Rheins als Wasserstraße auf dem Nieder- und Mittelrhein sollte allerdings erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts erfolgen.³⁸

d) Technik der Schiffe, Segeln und Treideln

Im 18. Jahrhundert scheint sich die Bauart der Handelsschiffe auf dem Rhein verändert zu haben. Schwann bemerkt, dass Ende des 18. Jahrhunderts auf dem Niederrhein große und schwere Schiffe im Einsatz gewesen wären, während noch in der ersten Jahrhunderthälfte schnelle kleine Schiffe gebraucht worden wären.³⁹

Warum Ende des 18. Jahrhunderts größere Schiffe zum Einsatz kamen, kann nur vermutet werden. Möglicherweise ging es den Schiffern, wie schon angedeutet, nicht um Schnelligkeit des Transportes, sondern um möglichst hohes Ladevolumen, um mit wenigen Reisen im Jahr möglichst hohen Gewinn zu erzielen. Noch 1834 warfen die Kaufleute den niederrheinischen Schiffern vor, sie forderten zu hohe Frachttaxen, um nur eine Reise pro Jahr machen zu müssen.⁴⁰ Zu prüfen wäre, ob diese Entwicklung mit dem damals noch bestehenden Beur- oder Rangsystem zusammenhängt. Interessant wäre auch eine Untersuchung über die Veränderung im Schiffbau und in der Segeltechnik bei den Frachtschiffen im 18. und beginnenden 19. Jahrhundert sowie ab den 1830er Jahren, nachdem sich die Konkurrenz zu den Dampfschiffen ergab.⁴¹

Ansätze zu einer Beschleunigung des Fernhandelsverkehrs finden wir Ende des 18. Jahrhunderts und in der Franzosenzeit in der Nutzung von Schnellschiffen bzw. Wasserdiligencen oder Postschiffen, also in eigentlich für den Personenverkehr entwickelten Verkehrsverbindungen. Schon im 18. Jahrhundert gab es die täglich verkehrenden Postschiffe oder Wasserdiligencen zwischen Frankfurt und Mainz, bzw. Koblenz. Diese Schiffe nahmen nicht nur Reisende und ihre Gepäck, sondern

³⁷ Ockhart, Josef Franz: S. 207f.

³⁸ Vgl. Jasmund, Robert.

³⁹ Schwann, Mathieu: S. 13f.

⁴⁰ RWWA, Best. 1, Abt. 29, Nr. 1, S. 176-193.

⁴¹ Ansätze dazu finden sich bei Schwarz, Kurt; Schawacht, Jürgen Heinz; Fimpeler, Annette: Die Schifffahrt und ihre Fahrzeuge auf dem Niederrhein vom späten Mittelalter bis ins 18. Jahrhundert.

auch in begrenztem Maße eilige Handelswaren mit, worüber es immer wieder Streit mit den Schiffergilden gab, die dies als Schmälerung ihrer Privilegien ansahen. So war die Mitnahme von Fracht durch die Oktroikonvention von 1804 (§ 22) verboten, dann aber durch den Generaldirektor Eichhoff auf eilige Waren und bestimmte Mengen eingeschränkt wieder erlaubt worden.⁴² Der Vorteil dieser für den Personentransport konstruierten Schiffe war, dass sie viel leichter gebaut waren und nur zwei bis drei Pferde für den Zug benötigten. Hinzu kam, dass die Unternehmer dieser Wasserdiligenzen wegen der Regelmäßigkeit ihres Fahrplans Relaisstationen für die Pferde einrichten konnten. Im Zusammenhang mit der Überlegung zur Einrichtung einer Wasserdiligence für die Strecke Arnheim - Köln 1807, hier Jachtschiff genannt, heißt es: „Mit der Pünktlichkeit ist es schwierig, da die holländischen Schiffer von Wind und Wasser abhängig sind.“⁴³ Dieses, zwischen den Städten bzw. Kaufmannschaften von Köln und Arnheim vereinbarte Projekt scheint nicht verwirklicht worden zu sein, möglicherweise deswegen, weil auf dem niederländischen Rhein kein Leinpfad vorhanden war und damit eine fahrplanmäßige Regelmäßigkeit der Schiffsverbindung nicht garantiert werden konnte. Andererseits wäre dort, wo der Leinpfad vorhanden war, also auf jeden Fall ab Lobith, durchaus eine Beschleunigung möglich gewesen, wie es bei den Wasserdiligenzen am Mittelrhein der Fall war. 1816 forderte z. B. einer der Inspektoren des Rheinschiffahrtsoktroi, J. F. Ockhart, in diesem Zusammenhang: „Um die Transporte für die Beurtschiffahrt des Unterrheins zu beschleunigen, sollten hier eben solche Anstalten einer Geschwindfahrt, wie am Mittelrhein, gemacht werden: dass nämlich von Station zu Station stets die nöthigen Halfterpferde angetroffen würden.“⁴⁴ Als im Rheinland 1817 eine große Hungersnot herrschte, wurde Getreide von der Ostsee über die Niederlande in die rheinischen Städte gebracht. Um den Transport des Ostseeroggens nach Köln und Koblenz zu beschleunigen, richtete die preußische Regierung am Niederrhein sog. stehende Leinpferde-Depots oder Parks ein. Im Regierungsbezirk Kleve wurden zwei solcher Depots eingerichtet, einer in Vossegatt bei Keeken (Kleve) und einer bei Wesel, wohin die anliegenden Landkreise jeweils Pferde zu entsenden hatten, sodass immer ein Pool von 20 Pferden vorhanden sein sollte. Es war nicht leicht, die Pferde zu requirieren, zumal sich zeigte, dass nicht jedes Pferd als Treidelpferd zum

⁴² RWWA, Best. 1, Abt. 33, Nr. 2, f. 164; Abt. 30, Nr. 10, f. 1 (1806).

⁴³ RWWA, Best. 1, Abt. 30, Nr. 10, f. 8 (1807 April 21).

⁴⁴ Ockhart, Josef Franz: S. 218.

Schiffsziehen geeignet war, die Pferde wohl auch eine Art Ausbildung dafür benötigten. Der Verwaltungsaufwand zur Erhebung der Treidelpferde, der Verpflichtung von Treibern etc. scheint groß gewesen zu sein. Am 27. Juli 1817 schrieb die preußische Regierung in Kleve an die Stadt Wesel, dass die in dem Pferdepark noch vorhandenen Pferde nach Hause geschickt werden könnten, da seit dem 19. Juli wegen Mangels an günstigem Wind und Überschwemmung der Leinpfade kein Roggenschiff mehr bei Emmerich vorbeigekommen wäre. Die Einrichtung dieser Pferddepots oder Relaisstationen hatte sich 1817 ganz offensichtlich nicht bewährt. Die Schiffer hatten diese Möglichkeit nicht angenommen, es wurde sogar geklagt, dass die Schiffer die Pferde und Treiber nicht an der nächsten Relaisstation entlassen, sondern behalten hätten und mit ihnen bis Köln, ja sogar bis Koblenz und Mainz gezogen wären.⁴⁵ Warum die Frachtschiffer die Idee, für die Bergfahrt Relaisstationen zum Pferdewechsel einzuführen, nicht verfolgten, sondern lieber an ihrer traditionellen Methode, Pferde in Lobith oder Köln für die ganze Strecke zu mieten, festhielten, ist schwer zu sagen. Als um 1824 am Mittelrhein auf Druck der Kaufleute versuchsweise Relaisstationen (fünf zu fünf Stunden) eingerichtet wurden, beschwerten sich die Schiffer, sie wären jetzt der Willkür der Pferdetreiber ausgesetzt, diese würden nur bis zur nächsten Station gehen, selbst wenn günstiger Wind zur Unterstützung der Bergfahrt vorhanden wäre.⁴⁶

e) Organisation der Schiffer, Schiffergilden, Rang und Reihefahrt

Als eine der größten Hindernisse für eine Reform des Transportwesens auf dem Rhein werden die Organisationen der Schiffer angesehen. Diese waren zwar, wie alle Zünfte und vergleichbaren Einungen durch die französischen Gesetze aufgehoben worden, blieben aber *de facto* weitgehend bestehen, da sie für die Aufrechterhaltung des Warentransportes auf dem Rhein nötig waren. Nach der Oktroikonvention sollten neue Schiffergilden eingerichtet werden. Diese ähnelten den alten, waren aber auf eine staatlich kontrollierte Basis gestellt worden.⁴⁷ Hauptmerkmal war wohl, dass die

⁴⁵ Stadtarchiv Wesel, Best. A1, Caps. 326, Nr. 19, f. 97f.

⁴⁶ RWWA, Best. 1, Abt. 33, Nr. 1, f. 139 (1824 Mai 24) und Abt. 30, Nr. 22, f. 111 (1831 Sept. 5).

⁴⁷ Eckert, Christian: S. 31f.; Schawacht, Jürgen Heinz: S. 63-81; Dufraisse, Roger: Les organisations professionnelles de la Batellerie à Cologne: Des Tribus de l'ancien régime à la guilde Napoléonienne. Étude d'institutions, in: Actes du quatre-vingt-douzième congrès national des sociétés savantes, Strasbourg/Colmar 1967, section d'histoire moderne et

Organisation der Schiffer die Zahl der auf dem Rhein in der Großen Fahrt eingesetzten Schiffer begrenzte und somit die freie Konkurrenz ausschaltete. Es wurden nur so viele Schiffer zugelassen, wie voraussichtlich unter normalen Umständen ihr (gutes) Auskommen haben konnten. Die von der französischen Verwaltung ausgearbeitete „Verordnung der Schiffergilden in den Stationshäfen von Köln und Mainz“ vom Dezember 1807 enthält Bestimmungen über die Ausbildung und Qualifikation der Schiffer, die Verantwortlichkeit für das transportierte Handelsgut, die Prüfung der Schiffe auf Tauglichkeit, Organisation des Handels in den Häfen etc.⁴⁸ Ausschlaggebend war die enge Verbindung der Gilde mit der Rangfahrt. So war eine der härtesten Strafen, welche die Gilde gegen einen Schiffer aussprechen konnte, der Verlust der Stelle in der Rangschifffahrtsrolle. Dies bedeutete in der Regel, dass er bei der Ladung einmal aussetzen musste. Wie das System der Rang- oder Reihefahrt, auch Beurtfahrt genannt, genau funktionierte, müsste noch dargestellt werden. Die Gilde organisierte die Reihenfolge, in der die Schiffer in die verschiedenen Richtungen fuhren. Die Schiffer hatten eine bestimmte Zeit zum Laden, meist eine Woche oder 10 Tage. Danach mussten sie bei Strafe abfahren, selbst dann, wenn das Schiff noch nicht voll beladen war. Die Schiffer hatten aber ein Interesse daran, das Schiff voll zu bekommen und suchten daher die Ladefristen auszudehnen. In der Regel waren die Zahl der eingesetzten Schiffer und die Reihenfolge, in der sie laden sollten, sowie die Länge der Ladefrist in Verträgen zwischen der Schiffergilde bzw. Handelskammer in Köln und z. B. Rotterdam, Dordrecht oder Mainz etc. festgelegt.⁴⁹

f) Dampfschiffahrt

Bei der Situation der Schiffahrt und des Warentransportes auf dem Rhein zu Beginn des 19. Jahrhunderts ist es nicht verwunderlich, dass die Initiative für die Einführung der Dampfschiffahrt auf dem Rhein von Kölner Kaufleuten aus dem Vorstand der Handelskammer ausging.⁵⁰ Die Kölner waren es, die sich über verschiedene Dampf-

contemporaine, tome II: Lecommerce et l'industrie, Paris 1970, S. 179-216; vgl. ferner Looz-Corswarem, Clemens von: Zur niederrheinischen Schiffergilde in napoleonischer Zeit.

⁴⁸ Herman, H.: S. 91-128.

⁴⁹ Vgl. RWWA, Best. 1, Abt. 30, Nr. 1 (1800-1814), Nr. 6 (1819 -1830).

⁵⁰ Dresemann, Otto: Aus der Jugendzeit der Rheindampfschiffahrt. Köln 1903, S. 14f.; von Looz-Corswarem, Clemens: Die Anfänge der Preußische-Rheinischen Dampfschiffahrtsgesellschaft. In: Kölner Unternehmer und die Frühindustrialisierung im Rheinland und in

schiffpioniere informierten und schließlich Kontakt mit der Gesellschaft des Cornelius van Vollenhoven in Rotterdam, der späteren Nederlandsche Stoomboot Maatschappij (NSM) aufnahmen, da diese Gesellschaft bereits über ein in den Niederlanden verkehrendes Dampfschiff verfügte. Der Erfolg, den die Dampfschiffe in Europa und Amerika zeigten, hätten sie auf die Idee gebracht, Schiffe dieser Art auf der Waal und dem Niederrhein einzusetzen, um den Transport von Waren von Rotterdam nach Deutschland und in die Schweiz zu beschleunigen. Es gehe auch darum, zu verhindern, dass die (Kolonial-)Waren über Frankreich, Bremen oder Hamburg nach Süddeutschland und in die Schweiz gebracht würden. Der Grund für die Verzögerung läge hauptsächlich im Fehlen der Leinpfade an der Waal. Um den Fluss hinaufzukommen benötigen die Schiffer manchmal mehrere Wochen, bis ein günstiger Wind ihr Schiff zum Rhein brächte. Zu diesen physischen Bedingungen käme ein moralischer Grund. Es wäre die Lässigkeit mancher Schiffer, die nicht wenig zur Verzögerung beitrüge. Wenn nun die in Rotterdam beladenen Schiffe mit dem Dampfschiff nach Köln zögen, würde diese doppelte Behinderung umgangen werden können. Die Schiffer müssten nicht mehr auf günstigen Wind warten, um ihre Fahrt fortzusetzen und ihre persönlichen Interessen würden durch die Geschwindigkeit des Dampfschiffs neutralisiert. Wenn es gelingen könnte, die Waren in zwei bis drei Tagen von Rotterdam nach Köln zu bringen, dann würden die Kaufleute in Rotterdam und der Schweiz diesen Transportweg wählen, was für alle von Nutzen wäre.⁵¹ Bei den Versuchsfahrten der „Zeeuw“ 1824 und späteren Versuchsfahrten wurden Schleppversuche gemacht, auch bestanden die Kölner darauf, dass von ihren Aktien ein für das Schleppen geeignetes Schiff, die „Herkules“, gebaut würde.⁵² Es zeigte sich bei den verschiedensten Versuchen, dass das Schleppen von großen Holzsegelschiffen zwar möglich, aber auf der gesamten Strecke nicht wirtschaftlich war.⁵³

Westfalen (1835-1871), hg. vom Rheinisch-Westfälischen Wirtschaftsarchiv, Köln 1984, S. 96-115; Schmitt, Klaus: Das Dampfschiff kommt auf den Rhein. In: 2000 Jahre Rheinschiffahrt. Begleitpublikation zur Ausstellung des Landesmuseums Koblenz und des Rheinmuseums, (Veröffentlichungen des Landesmuseums Koblenz. B 40), Koblenz 1991, S. 85-98.

⁵¹ RWWA, Best. 1, Abt. 33, Nr. 1, f. 12f. (1822 Dez. 23).

⁵² RWWA, Best: 1, Abt. 33, Nr. 4, f. 116 (1830 Sept. 24).

⁵³ RWWA, Best. 1, Abt. 33, Nr. 2, f. 133-135 (1825).

Die Entwicklung ging also zunächst in eine andere Richtung. Die Dampfschiffe wurden rechtlich als Postschiffe definiert, wodurch sie in die Lage gesetzt wurden, Personen und Stückgut aufnehmen zu können, ohne – das war vor 1831 von Bedeutung – unter die Regeln der Großen Schifffahrt zu fallen. D. h., eilige und hochwertige Güter konnten nun mit dem Dampfschiff transportiert werden. Das Fehlen der Leinpfade an den niederländischen Rheinarmen hatte dazu geführt, dass die niederländische Regierung in der Rheinschiffahrtsakte von 1831 verpflichtet wurde, wenigstens an der Waal Leinpfade anzulegen.⁵⁴ Da dies aus wasserbautechnischen Gründen außerordentlich schwierig und vor allem sehr kostspielig war, kam es 1833 und 1834 zu Verhandlungen, ob die Pflicht des Leinpfadbaus nicht durch die Bereitschaft abgelöst werden könnte, bei Flaute Frachtschiffe durch die Dampfschiffe die Waal hinaufziehen zu lassen und dafür die Kosten zu übernehmen.⁵⁵ Was das generelle Schleppen von Frachtschiffen auf dem Rhein anging, so brachte erst der Einsatz von eisernen Schleppkähnen in den 1840er Jahren den Durchbruch.⁵⁶ Damit waren die jahrzehntelangen Bemühungen der Kaufleute um Beschleunigung der Handelstransporte auf dem Rhein endlich von Erfolg gekrönt.

⁵⁴ Rheinurkunden. Bd. I, S. 252, (Art. 67).

⁵⁵ RWWA, Best. 1, Abt. 29, Nr. 1, f. 63 (1834); Abt. 30, Nr. 26, f. 11 u. 16 (1833).

⁵⁶ Weber-Brosamer, Bernhard: „Die Weltordnung will weder Stillstand noch Rückschritt“. Zur Einführung der Dampfschiffahrt und ihren wirtschaftspolitischen Auswirkungen, in: Looz-Corswarem, Clemens von /Mölich, Georg (Hg.): S. 93-116.