

Die wirtschaftlichen und kulturellen Beziehungen zwischen Duisburg und den Niederlanden in Vergangenheit und Gegenwart

Von Walter Ring

Wirtschaftliche Beziehungen im Mittelalter.

Ein Blick auf die Tatsachen der Geschichte läßt eine Fülle von verbindenden Fäden, die herüber und hinüber laufen, besonders deutlich auf dem wirtschaftlichen Gebiete hervortreten. Sie führen bis in die Zeit des fränkischen Königtums zurück.

Die Merowinger hatten den Königshof Duisburg an günstiger Stelle errichten lassen, wo der aus Westfalen und von weiter her kommende uralte Landweg auf die schiffbare Straße des Rheins stieß. Sie hatten dabei allerdings weniger den Schutz von Handelsinteressen im Auge, als die Deckung der von den Niedersachsen bedrohten Ostflanke ihres Reiches. Aber es war in Zeiten von Krieg und Kriegsgeschrei nur natürlich, daß die Kaufleute im Streben nach größerer Sicherheit sich mit ihren Häusern und Warenlagern gern in den Schutz der Befestigung begaben, die den Raum des heutigen Burgplatzes und Calvartorckirchhofes bedeckte.

Unter diesen Kaufleuten spielten die Friesen als Fernhändler die wichtigste Rolle. Ihnen war die Vereinheitlichung des Rechts in dem ausgedehnten merowingisch-karolingischen Reich zugute gekommen. Ihren Haupthandelsplatz hatten sie an der letzten Gabelung des Rheins, in dem 864 von den Normannen zerstörten Wyk bei Dorestadt. Von hier aus besuchten sie alle wichtigen Märkte am Rhein und dehnten ihren Handel bis in die entfernteren Reichsteile aus. In Köln, Mainz, Worms, Straßburg wohnten sie schon frühzeitig in eigenen, schön ausgestatteten Vierteln. Die erste urkundliche Erwähnung für Duisburg ist zwar erst aus dem Jahre 893. Nach alten Heberegistern der Abtei Prüm waren sie dazumal in Duisburg ansässig. Wir dürfen aber annehmen, daß sie schon mehrere Generationen früher eingewandert sind. Auf dem Marktplatz unterhalb der Burg, an dem damals noch der Rhein unmittelbar vorbeifloß, boten sie ihre Waren zum Kauf an: weißes und buntfarbiges Wolltuch, das den Namen „Fries“ bis heute behalten hat, Pelzwerk und geöhrte oder gefalzene Fische. Duisburg muß schon damals eine Art Messeplatz für ein größeres Hinterland gewesen sein. Denn wenn die Friesen bei ihrem Warenaustausch nur auf die dünne einheimische Bauernbevölkerung beschränkt gewesen wären, hätten sie schwerlich einen Anreiz darin gefunden, in Duisburg sesshaft zu werden. Getreide und Wachs waren wohl die Landeserzeugnisse der näheren Umgebung, die für die Ausfuhr hauptsächlich in Frage kamen. Aber auch damals schon ging manche Schiffsladung mit Wein vom Ober- und Mittelrhein von Duisburg aus stromabwärts.

Als des fränkischen Reiches Macht am Ende des 9. Jahrhunderts zerbrach, teilten die Bewohner des Rheinmündungsgebietes mit den Anwohnern des Niederrheins das gleiche Los. Von See her kommend, drangen die Normannen ins Land. Sie nahmen, was sie an Reichtümern fanden, und die Trümmer von Handelsniederlassungen, Städten und Klöstern bezeichneten ihren Weg. Auch Duisburg wurde im Jahr 883 von ihnen niedergebrannt. Aber die geflüchteten Bewohner kehrten zurück und erneuerten ihre Siedlung am alten Platz. Spielte der Königshof, seit die Sachsen bezwungen und in den Reichsverband eingegliedert waren, auch keine Rolle mehr als Grenzfest, so ließ die Gunst seiner Verkehrslage Duisburg jetzt erst recht in den Vordergrund treten. Die Siedlung wurde zur Stadt.

Bis hinab zur heutigen holländischen Grenze gab es ums Jahr 1100 noch keinen anderen Ort, mit dem das aufblühende Duisburg im Schiffsverkehr gestanden hätte. Um so wichtiger waren die Beziehungen zu den niederländischen Plätzen weiter stromabwärts. Da wird zuerst Utrecht erwähnt, in dem die Duisburger durch eine kaiserliche Entscheidung

1166 von allen Zöllen befreit wurden, die Bischof Godefrid ihnen zu Unrecht auferlegt hatte. Nur für die Benutzung der Waage sollten sie auch ferner eine Gebühr bezahlen. Wir hören ferner im Jahre 1279 von einem dreijährigen Landfrieden im Gebiet zwischen Rhein und Dender. Er wurde abgeschlossen zwischen dem Erzbischof von Köln, dem Herzog von Lothringen und Brabant und den Grafen von Geldern und Kleve und schützte auch den Handel zwischen Duisburg und den Niederlanden gegen Straßenraub und Fälschmünzerei. Dabei werden als die wichtigsten Handelsgüter Wein, Salz und Stahl genannt.

Es ging trotzdem nicht immer friedlich zu. Zu Zeiten ließ der Herzog von Geldern Waren Duisburger Kaufleute in 's Gravenhaage beschlagnahmen. Der Zwischenfall wurde wieder beigelegt. An anderen Stellen ging es ohne Störungen ab. So gewährten die Grafschaften Holland und Hennegau freies Geleit. Aber man hatte dafür tief in den Beutel greifen müssen. Seit spätestens 1407 war Duisburg mit den bedeutenderen niederländischen Städten durch die gemeinsame Zugehörigkeit zur Hanse verbunden, und viele Ausgabe-posten der Stadtrechnungen geben Kunde von Zusammenkünften, auf denen die städtischen Sendboten Unstimmigkeiten hoben und gemeinsame Interessen förderten.

Lange Zeit stand in der Einfuhr aus den Niederlanden nach Duisburg das Tuchgeschäft im Vordergrund. Die Vorherrschaft in der Tuchherstellung und im Tuchhandel Westeuropas hatten die Flamen von den Friesen übernommen, deren Wohlstand durch die Normanneneinfälle zerstört worden war. Sie hatten es in den Techniken des Webens und Färbens unter besonders günstigen klimatischen Bedingungen zu einem so hohen Grad der Vollendung gebracht, daß sie in ganz Deutschland für ihre Ware Absatz fanden. In Duisburg, das auf dem Wasserweg leicht erreichbar war, durften sie nach einem Privileg Barbarossas von 1173 zweimal jährlich eine vierzehntägige Messe abhalten. Von weit-her kamen die Besucher. Trierer Juden kauften in Duisburg ein, und deutsche Wiederverkäufer konnten Ware auf Kredit erhalten. Um den Besuch dieser Messen zu heben, tat die der Reichsstadt Duisburg besonders wohlgesinnte Regierung ein übriges. Sie belegte die Schiffe, wenn sie zur Messezeit an der Stadt vorüberfahren wollten, mit einem besonderen Zoll und suchte sie dadurch zu bestimmen, in Duisburg anzulegen und die Ladung auf dem Markt zum Verkauf zu stellen. Auf diese etwas gewaltsame Weise wurde der Messeverkehr noch gesteigert. Den flandrischen Kaufleuten und den fremden Messebesuchern überhaupt war gestattet, nach Messeschluß unter günstigen Bedingungen dauernd in Duisburg zu bleiben. Leider wissen wir nicht, in welchem Maß von dieser Erlaubnis Gebrauch gemacht worden ist. Duisburg war zum weiteren Vertrieb der Stoffe über den Heltweg ins Westfälische sehr günstig gelegen, und umgekehrt wurde hier zweifellos schon damals mancher Ausfuhrartikel für die Niederlande verfrachtet. An Einfuhr-gütern sind nächst dem Tuch noch die für die Fastenzeiten wichtigen Fische und der zur Bierbrauerei nötige Würzstoff „Gruyt“ (ein Extrakt aus wildem Rosmarin), den die Städte Deventer und Zwolle lieferten, zu erwähnen.

Unter den Ausfuhr-gütern stand nun neben dem Wein das Bier. Als in der Mitte des 15. Jahrhunderts die Duisburger Wollarbeiterzunft eingerichtet und die Tuchmachergilde erneuert worden war, kam auch noch die Tuchausfuhr nach Holland in Gang.

Eine ganze Anzahl von Duisburger Kaufleuten, die mit niederländischen Städten Handel trieben, zum Teil dort sogar ansässig wurden, ist mit Namen bekannt: Jan Lybus, Everard Pauels, Andreas op den Keller, Hermann Schinmelpenning, Johann van dem Putte, Thomas Lach, Heinrich Streuff, Jan Berck, Zander Seygart. Manche von ihnen sandten Wein nach Antwerpen, andere nach Brügge, einem Mittelpunkt des damaligen Weinhandels. Die Stadt Duisburg selber war daran beteiligt.

Die Handelsbeziehungen zu Flandern und Brabant beherrschten das Duisburger Wirtschaftsleben in dem Maße, daß unter den vielerlei umlaufenden Zahlungsmitteln Brabanter Münzen lange in der Überzahl waren. Daneben kursierte eine in der eigenen Duisburger Münzstätte geprägte hochwertige Silbermünze, die der Graf von Flandern in seinem Gebiet zugelassen hatte.

Daß auch auf kulturellem Gebiete ein wechselseitiges Sich-Anregen im Gange war, zeigt als erstes die Baugeschichte des Duisburger Salvatorkirchturmes. Sein wichtiger Unterbau mit dem gewaltigen Portalfenster wirkt noch ganz romanisch. Den gotischen Charakter gab dem Bauwerk erst ein 56 Meter hoher Pyramidenhelm von machtvoll hochstrebender Wirkung.

Diese gotische Umformung des romanischen Ein-Turm-Gedankens ist nach Duisburger Muster in den Türmen von St. Severin in Köln und Willibrordi in Wesel nachgebildet worden. Vermutlich war sie auch das Vorbild für den Turm des Utrechter Domes. Verwandte Turmformen findet man überall in Nord- und Südholland, wobei nicht mit Sicherheit zu sagen ist, ob sie auf das Duisburger Vorbild direkt zurückgehen, oder ob der Utrechter Domturm Pate gestanden hat.

Nach neueren Untersuchungen hätte man das gemeinsame Vorbild der genannten nieder-rheinischen und holländischen Kirchtürme in gewissen einräumigen romanischen Westanlagen des westfälischen Raumes zu suchen, der ja beiden Gebieten eng benachbart ist.

In weiteren Bauteilen hat die Duisburger Salvatorkirche Ähnlichkeiten mit den Kirchbauten in Delft und Zutphen. Doch ist im Einzelfall kaum zu sagen, wer dabei das Vorbild abgegeben hat und wer der dankbare Schüler gewesen ist. Eine gegenseitige Beeinflussung steht jedoch auch hier außer Frage.

Starke niederländische Einwanderung im 16. Jahrhundert.

Seit dem frühen Mittelalter war der Wanderaus Austausch zwischen Nordwestdeutschland und den holländisch-flandrischen Städten stark gewesen. In den Jahrzehnten der Reformation erreichte aus den gleichen Gebieten ein neuer Zustrom wertvoller Einwanderer, die der neuen Lehre zugetan waren, die Stadt Duisburg. Obwohl die Gesetzgebung des Reiches strenge Maßnahmen vorschrieb, brauchten sie hier keine Verfolgung wegen Ketzerei zu befürchten. Der Rat der Stadt hatte das kirchliche Leben völlig evangelisch gestaltet, in manchen Äußerlichkeiten aber eine vermittelnde Stellung beibehalten. Er unterließ auch jede Bedrückung jenes kleinen Teiles der Bürgerschaft, der dem katholischen Glauben treu geblieben war. Als Herzog Alba die Auslieferung des Gerhard Hangelae, eines aus Antwerpen geflüchteten Geistlichen, forderte, entließ man ihn zwar aus seiner Pfarrstelle an der Salvatorkirche, verweigerte aber die Auslieferung des Bedrohten.

Gegen das Eindringen allzu radikaler Elemente verschaffte sich freilich auch die Duisburger Behörde gewisse Sicherungen. Sie legte den Zuwanderern gewisse Fragen und Forderungen vor, auf die sie sich verpflichten mußten. Darunter stand die Erklärung ebenan, daß sie sich gegen den König von Spanien nicht aufgelehnt hätten. Ferner wurde die Versicherung verlangt, daß sie keine Bilderstürmer seien. Als Glaubensbekenntnis genügte die vieldeutige Erklärung, sie „wollten sich unserer Religion genügen lassen“, eine Formulierung, die ebensowohl der neuen Lehre wie dem katholischen Bekenntnis nach ausgelegt werden konnte.

Damals erhielten fast alle Duisburger Gewerbe einen Zuwachs an tüchtigen Kräften. Der Zulauf zu den Tuchmachern und den verwandten Berufen war besonders stark. Viele der jungen Leute heirateten in Duisburg Töchter von Einverwurzelter. Die Bürgerlisten erwähnen das in jedem Fall, da unter solchen Umständen nur die Hälfte der recht erheblichen Gebühr für die Gewinnung des Bürgerrechts bezahlt zu werden brauchte. Die älteren Duisburger Familien dürften in der Mehrzahl ihr Blut mit dem der eingewanderten Niederländer gekreuzt haben.

Die Unabhängigkeitserklärung der niederländischen Generalstaaten bildete 1579 den traurigen Abschluß der habsburgischen Gewaltpolitik, die diese Auswanderungen veranlaßt hatte. Altgermanisches Volks- und Siedlungsgebiet ging damit für das Reich verloren. Unendlich viel Blut und Tränen waren geflossen.

Die Stadt Duisburg aber gewann im Verlauf dieser Passion neben vielen tüchtigen Bürgern einige Männer von überragender Bedeutung. So lehrten seit 1559 am Duisburger Gymnasium der mit seinen Schülern geflüchtete humanistische Gelehrte Heinrich Gastritius aus Gelendorp in Nordbrabant und der vortreffliche Johannes Molanus aus Neuenkerke bei Ypern. Johannes Deste, genannt Dtho, ehemals Rektor in Gent, genoß als Privatlehrer einen großen Zulauf.

Gerhard Mercator.

Der größte unter ihnen, Gerhard Mercator, wurde Duisburgs bedeutendster Bürger. Er wurde im Frühjahr 1512 geboren. Obwohl seine Wiege in Rupelmonde bei Antwerpen stand und obwohl er den größten Teil seiner Jugend und seiner besten Mannesjahre in Flandern verlebt hat, ist er doch von Haus aus ein Deutscher; denn beide Eltern waren aus Deutschland gebürtig. Mercator wurde nach seiner Studienzeit Landmesser, fertigte Instrumente zur Himmelskunde an und verlegte sich dann mehr und mehr auf kartographische Arbeiten und die Herstellung von Erd- und Himmelsgloben. 1544 wurde er des Abfalls von der katholischen Kirche verdächtigt und in den Kerker geworfen. Sein Leben war aufs schwerste bedroht. Aber hohe Gönner bewirkten seine Freilassung nach mehrmonatiger Haft. 1552 siedelte Mercator aus den spanischen Niederlanden nach dem in Glaubensfragen toleranten Duisburg über. Hier lebte er bis zu seinem Tode am 2. Dezember 1594 in hohem Ansehen.

Seine Lehrtätigkeit am Duisburger Gymnasium war nur vorübergehend. Um so rühriger war er an seinen Globen und an den Landkarten tätig, die er unter dem von ihm gewählten Namen „Atlas“ in die Welt gehen ließ. Zeigen diese Kartenbilder auch hier und da falsche Linien und in ferner liegenden Erdräumen phantasievolle Erweiterungen, die nach den von Mercator für wahr gehaltenen zeitgenössischen Reisebeschreibungen entworfen sind, so ist im ganzen genommen die Genauigkeit seines Weltbildes doch erstaunlich. Gewiß sind Mercators Landkarten heute veraltet. Aber das von ihm ausgearbeitete Gradnetz, die sogenannte Mercatorprojektion, hat vor allem für Seekarten bis heute seine Gültigkeit behauptet, wenn es auch nicht ohne neuzeitliche Verbesserungen geblieben ist. Stellt es doch einen genialen Lösungsversuch der an sich unlösbaren Aufgabe dar, die gekrümmte Oberfläche der Erde ohne Verzerrung auf ein ebenes Kartenblatt zu übertragen. Auf einer solchen Karte kann der Weg eines mit unverändertem Kurs, d. h. in gleichbleibender Himmelsrichtung fahrenden Schiffes geradlinig eingetragen werden, d. h. unter dem gleichen Winkel zwischen Meridian und Fahrtrichtung.

Beziehungen zu den holländischen Hochschulen.

Die vom Duisburger Gymnasium abgehenden Schüler suchten mit Vorliebe holländische Universitäten auf, deren überlegener Bildungsstand nach der Wiederkehr ruhiger Zeiten von keiner anderen Hochschule in Westeuropa erreicht wurde. Die Gymnasialmatrikel nennt als Ziel der Abiturienten die Universitäten Leiden, Groningen, Harderwijk und Utrecht.

Das wurde erst anders, als Duisburg 1655 selber Sitz einer kurbrandenburgischen Hochschule wurde. Aber auch dann wechselten Professoren und Studenten noch häufig vom Niederrhein nach Holland und umgekehrt. Von 109 Professoren, die an der Duisburger Universität gelehrt haben, wurden 23 an niederländische Anstalten berufen. Der bedeutendste unter ihnen war der große Philologe und Historiker Johann Georg Graevius, der 1658 von Duisburg nach Deventer und bald darauf nach Utrecht ging.

Die wirtschaftlichen Beziehungen im 17. und 18. Jahrhundert.

Die Bötttschiffahrt.

Das 16. Jahrhundert, das über das Leid der Kampfsjahre hinaus auf dem Gebiet des geistig-religiösen Lebens soviel Bewegung und entscheidende Fortschritte brachte, das den wagemutigen Menschen in ungeahnte Weiten führte, war für Duisburg eine Zeit äußerlichen Rückganges.

Die wesentliche Ursache dafür war die mittelalterliche Verschiebung des Rheinstroms und das allmähliche Verlanden des abgeschnittenen Flußbettes, ein Naturvorgang, durch den der direkte Anschluß an die für Handel und Wandel unentbehrliche Wasserstraße verlorenging. Die Stadt lag nun etwa zwei Kilometer vom Rhein entfernt im wahrsten Sinne des Wortes „auf dem Trockenen“. Dieser Vorgang spielte sich in einem jahrhundertelangen allmählichen Absinken ab. Den Bürgern aber blieb trotz dieses Unglücks der alte Hang zu kaufmännischer Betätigung im Auslande lange erhalten. Als Beispiel dafür können zwei Duisburger Kaufherren, Derick Lybis und Dirk Berk, genannt werden, die wohlhabend genug waren, sich 1533 und 1536 von Hans Holbein in London malen zu lassen. Wir dürfen wohl annehmen, daß ähnliche Beziehungen wie zu London auch noch zu den großen Handelsstädten der Niederlande bestanden. Aber mit der Duisburger Schifffahrt war es so gut wie vorbei. Die Fahrzeuge, die vom Rhein aus über die Ruhr und den dahinein mündenden Dickelsbach noch bis zu dem alten Ausladeplatz vor dem Zollhaus am Schwanentor gelangen konnten, hatten kleinste Ausmaße. Ein Warenaustausch im großen war daher auf dem Wasserwege fast nicht mehr möglich. Man hätte die Waren am Rheinufer oder an der Ruhrmündung, eine halbe Stunde vor der Stadt, ausladen und lagern müssen. Das Lagern in solcher Entfernung von den schützenden Stadtmauern bedeutete aber in den äußerst unruhigen Zeiten des 16. und 17. Jahrhunderts ein großes Wagnis.

Und doch wurde dieses Wagnis eines Tages unternommen. Im Jahre 1674, als man nach einem gerade überstandenen Franzoseneinfall die Wiederkehr ruhiger Zeiten erhoffte, schloß der Rat der Stadt mit dem Schiffer Gisbert Kochs aus Wesel — offenbar gab es damals in Duisburg keinen selbständigen Rheinschiffer mehr — einen Vertrag, wonach er und sein Gehilfe mit je einem Schiff einen fahrplanmäßigen Pendelverkehr zwischen Duisburg und Nimwegen einrichten sollten. Jeden Donnerstag bzw. jeden Montag, pünktlich um 8 Uhr morgens, sollten die Schiffe von Duisburg und Nimwegen abfahren, so daß sie ihr Ziel am Tage vor dem Hauptmarkt erreichten, der in Nimwegen montags, in Duisburg aber samstags war. Doch war die Ladung im allgemeinen nicht für den Kleinverkauf auf dem Wochenmarkt bestimmt. Man dachte vielmehr daran, Eisen und Stahl aus dem Bergischen und Märkischen nach den Niederlanden zu bringen, die bei ihrem fortwährenden Krieg mit England und Frankreich einen großen Heeresbedarf zu decken hatten. Die zu dieser Fahrt benutzten Schiffe waren „Samoureusen“ oder „Kölner Maß“, die man im Gegensatz zu den „Oberländer“ Rheinschiffen mit ihrem hohen Heck auch als „Niederländer“ bezeichnete.

Die Stunde der Abfahrt mußte ohne Rücksicht darauf, ob die Schiffe volle Ladung hatten oder nicht, innegehalten werden. Auch durften die Schiffer keine Güter, die ihnen übergeben wurden, zurückweisen. Nach dieser Regelmäßigkeit, im flevisch-niederländischen Dialekt „Beurt“ genannt, erhielt die Einrichtung den Namen Börtschifffahrt. Sie stellte im Rheingüterverkehr einen großen Fortschritt dar, so daß Duisburg sich daraufhin wieder zum Umschlagplatz entwickelte. Hauptsächlich waren es Eisen- und Stahlwaren sowie Garn und Bänder aus dem Bergischen, die Jülicher Kupfererzeugnisse und im Gegenzuge holländische Kolonialwaren, die nun über Duisburg gingen und dem alten Handelsplatz wieder einen leisen Schimmer seiner ehemaligen Bedeutung verliehen. Auf dem linken Ruhrufer, am Schließ, richtete man einen Ausladeplatz ein. Ein Hafenbauplan, dessen wegen man sich 1696 mit Sachverständigen in Köln und Amsterdam in Verbindung setzte, blieb damals unausgeführt. Ehe unter Benützung des alten Rheinbettes ein Hafenskanal gebaut wurde, mußten noch über hundert Jahre vergehen.

Da der Zwang zum Umladen in Nimwegen auf die Rotterdamer Anschlußschiffe und der von Dordrecht ausgeübte Stapelzwang eine starke Belästigung und Verzögerung des Handels bildeten, richtete Duisburg 1717 eine Börtlinie nach Arnheim bzw. Wageningen ein, die über Utrecht Anschluß nach Weesp und Amsterdam hatte. Dadurch wurde der Umsatz an hochwertigen Gütern noch gesteigert. Selbst der Siebenjährige Krieg, so schwer

er auch sonst auf dem Lande lastete, störte die Rheinschiffahrt nur vorübergehend. Die Ansammlung von Truppen und der Kriegsbedarf aller Art vergrößerten vielmehr den Verbrauch.

In Schiffsfrachlisten von 1717 und 1730 nehmen Wolle und Kolonialwaren unter den holländischen Einfuhrgütern einen beträchtlichen Raum ein. Auf dieser Grundlage entwickelte sich die Duisburger Industrie. Damals nahm die Tuchweberei einen neuen Aufschwung, und um die Mitte des 18. Jahrhunderts entstanden die ersten Tabakfabriken, nachdem man den Tabak bis dahin rauchfertig oder zum Schnupfen fein gemahlen aus Holland bezogen hatte. Die an ein holländisches Vorbild sich anschließende „AB-Reiterpackung“, in der der Duisburger Tabak hauptsächlich in den Handel kam, ist mit ihrem Ausdruck „Deze en alle soorten van Kardostabak word gefabriceert . . .“ bis heute unverändert geblieben und erfreut sich der gleichen Beliebtheit wie vor fast 200 Jahren.

Ihre besten Zeiten hatte die Duisburger Börtschiffahrt nach den Niederlanden, als Preußen sich während des ersten Koalitionskriegs gegen Frankreich neutral hielt. Damals war der Rhein im größten Teil seines Laufes gesperrt, von Duisburg aus aber war die Fahrt stromabwärts frei. So mußten viele ober- und mitteldeutsche, ja Schweizer Kaufleute die Duisburger Expeditionshäuser in Anspruch nehmen, wenn sie ihren Handel mit den Niederlanden nicht ganz einstellen wollten. Statt eines Börtschiffes waren manchmal kleine Flottillen nach Holland unterwegs.

Als aber 1805 mit dem rechtsrheinischen Teil von Kleve auch Duisburg an Frankreich fiel, als die Kontinental Sperre einsetzte, als die Stadt alle Zollvergünstigungen verlor, die Rohabakeneinfuhr verboten und schließlich das ganze Tabakgewerbe zugunsten der französischen Regiebetriebe stillgelegt wurde, da ging der Wohlstand schnell zurück. Nach dem Abzug der Franzosen spürte man noch in langen Notjahren die für Duisburg unheilvolle Wirkung dieser Wirtschaftspolitik.

Im Sommer 1814 wurden die Börtfahrten wieder aufgenommen. Als neues Einfuhrgut bezogen Duisburger Fabrikanten Rohzucker aus Holland, um ihn hier weiterzuverarbeiten. Bald ließ man Arnheim, wo Massengüter, wie Tabakblätter und Rohzucker, hatten umgeladen werden müssen, als Endpunkt der Bört fallen. Statt dessen wurden direkte Verbindungen nach Amsterdam, Rotterdam und vor allem nach Antwerpen eingerichtet, dessen Hafen in dem Vereinigten Königreich der Niederlande eine größere Bedeutung gewonnen hatte.

Neue Beziehungen auf allen Gebieten im letzten Jahrhundert.

Es kam die Zeit, da der Dampfkraft im Wettbewerb der Verkehrsmittel der Sieg nicht zu nehmen war. 1816 hatte sich das erste englische Dampfboot, die in zeitgenössischen Aufzeichnungen als Sensation beschriebene „Feuermaschine“, auf dem Rhein gezeigt. 1824 erschien ein holländischer Dampfer, „De Zeeuw“ (Der Seeländer). Er gehörte der 1823 gegründeten Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij, die in den nächsten Jahrzehnten im Wettbewerb mit den 1826 in Köln und 1836 in Düsseldorf gegründeten Dampfschiffahrtsgesellschaften den Rhein befuhr. Aber auch die ersten preussischen Schiffe kamen von holländischen Werften, die ihre fast monopolartige Stellung erst verloren, als Franz Daniel 1829 im Ruhrorter Inselhafen eine gut ausgestattete Werft anlegte. Dort lief im folgenden Jahr die „Stadt Mainz“, der erste in Deutschland gebaute Rheindampfer, vom Stapel. 1841 befuhr der erste eiserne Schleppkahn den Rhein. Als 1850 die Duisburger Kaufmannschaft die Einfuhrwaren von Rotterdam und Amsterdam durch Boote der Niederrheinischen Dampfschleppschiffahrtsgesellschaft nach Duisburg bringen ließ, war das Ende der Börtfahrten da.

Durch den Bau des Inselhafens in Ruhrort und des Duisburger Rhein- und Ruhrkanals war aber inzwischen dafür gesorgt, daß sich die altbewährte Verbindung mit den Niederlanden auf einer dem modernen Verkehr entsprechenden technischen Grundlage neu entfalten konnte. Wirtschaftspolitische Schwierigkeiten, die der Rheinschiffahrt auf der holländischen Stromstrecke gemacht worden waren, hatte die Rheinschiffahrtsakte beseitigt.

Die Steinkohle wurde zum wichtigsten Ausfuhrgut, und zwar in so riesigen Mengen, daß sie von der Rheinschiffahrt in ihrer bis zum Aufkommen der Dampfkraft im Grunde mittelalterlich gebliebenen Form nie hätten bewältigt werden können. In den letzten Jahrzehnten war Duisburg das Ziel vieler Millionen Tonnen Erz, die von Rotterdam kamen. 1 Million Tonnen betrug der Rheinverkehr im Jahre 1860, 51 Millionen im Jahre 1934, 90 Millionen im Jahre 1937! Daran hatte Duisburg, eines der „Tore Deutschlands in die Welt“, überragenden Anteil.

Im Zuge dieser Entwicklung haben sich Duisburger und Duisburg-Ruhrorter Firmen vor allem in Rotterdam und Antwerpen eigene Stützpunkte geschaffen, wo die deutsche Handelsflagge von jeher eine geradezu entscheidende Rolle gespielt hat. Das gleiche taten holländische Firmen in Duisburg. Die Volkswirtschaft auf beiden Seiten der Grenze hat aus diesen Verbindungen reichen Nutzen gezogen.

Gemeinsame „Hafentage“ in Duisburg und Rotterdam, ein „Hanseitag“ in Antwerpen waren vor dem Kriege unmißverständliche Zeichen des an allen Stellen vorhandenen Willens zur Zusammenarbeit. Besuche her und hin zu Schiff, mit Eisenbahn oder Autobus, wie sie von der Verkehrsverbund hießen und drüben veranstaltet wurden, taten das ihre zu weiterer Annäherung.

Auf industriellem Gebiete waren und sind Wechselbeziehungen von ähnlicher Stärke wirksam wie bei Schiffahrt und Handel. So errichtete Elie Matthes aus Rotterdam, ein Schwiegersohn des Begründers der Duisburger chemischen Großindustrie, Friedrich Wilhelm Curtius, vor mehr als hundert Jahren zusammen mit August Weber die bekannten Sodawerke am Duisburger Rheinkanal. Holländisches Kapital war um die Jahrhundertmitte neben französischem und belgischem Geld am Aufbau der Duisburger Schwerindustrie beteiligt. So wurde die 1856 in Betrieb genommene Hütte „Vulkan“ im Winkel zwischen Rhein und Außenhafen, die heute nach wechselvollem Schicksal Eigentum der August-Thyssen-A.G. ist, fast ganz mit holländischem Kapital errichtet. Ein dem Unternehmen gehöriger Schacht im nahen Neuenkamp wies durch seinen Namen „Java“ auf die Nationalität der Hauptaktionäre hin. Die dem „Vulkan“ benachbarte „Johannishütte“ des „Deutsch-Holländischen Aktienvereins“ (seit 1872 im Besitze von Krupp, 1904 stillgelegt) bedarf hinsichtlich ihres Namens keiner näheren Erklärung.

Es geht nicht an, die Unzahl der Erzeugnisse aufzuführen, die aus Duisburger Werken ihren Weg nach den Niederlanden nehmen. Ein Name mag für alle genannt sein: die „Demag“ (Duisburger Maschinenfabrik A.G. vormals Bechem und Keetman), deren Begründer Theodor Keetman einer Patrizierfamilie aus Edam entstammte. Der erste Hafen, den er mit den voll-elektrischen Entladeeinrichtungen seiner Firma ausrüstete, war Amsterdam. Wie in allen großen Städten des Erdenrunds kennt und schätzt man auch in Holland die Leistungsfähigkeit der Demag-Krananlagen.

Duisburg hatte unter allen deutschen Städten vor dem Kriege die meisten ansässigen Holländer in seinen Mauern. Die holländische Kolonie war über 5000 Köpfe stark. Die Kinder der hier liegenden holländischen Schiffer hatten seit 1937 sogar eine eigene Schule auf einem im Ruhrorter Eisenbahnbasin verankerten Schiff. Es war eine originelle Einrichtung: im Motorboot wurden die Kinder jeden Morgen abgeholt und nach Schluß des Unterrichts zu ihren Eltern zurückgebracht.

Eine eigentliche Fremdheit besteht zwischen Nieder rheiner und Niederländer nicht. Der Duisburger, der die plattdeutsche Mundart seiner Heimat noch beherrscht oder doch wenigstens versteht, weiß, daß er sich im holländisch-flämischen Sprachgebiet damit verständlich machen kann. Im Sprachengewirr vor der Ruhrorter „Schifferbörse“, wo der Frachten- und Schlepplohn nach altem Brauch und Herkommen festgestellt wird, hört man ebensoviel holländische wie deutsche Laute, ohne daß die Verständigung darunter litte. Und der niederländische Schiffer, der hierzulande „winkeln“ geht, darf in den Geschäften der Duisburger und Ruhrorter Altstadt ruhig seine Muttersprache gebrauchen, er wird von den Einheimischen ohne viel Mühe verstanden. Handelt es sich doch trotz vieler Unterschiede im einzelnen, die sich im Lauf der Jahrhunderte seit der sogenannten Völkerwanderung herausgebildet haben, zu beiden Seiten der Grenzpfähle um den gleichen deutschen Dialekt: das

Niederfränkische. Allmählich erst erhielt das geschriebene und gedruckte Wort unter dem Einfluß gelehrter Bildung die „hochdeutsche“ Form. Aber noch am Ende des 18. Jahrhunderts bediente sich jeder echte Duisburger im vertraulichen Verkehr des Plattdeutschen, mochte er in einem Patrizierhause an der Oberstraße oder „achter de Mur“ wohnen. So nahm auch die damals einzige Zeitung am preussischen Niederrhein, das einmal wöchentlich erscheinende „Duisburger Intelligenzblatt“, die Aufschriften und Anzeigen aus dem Gelderland in reinem Holländisch auf, ohne befürchten zu müssen, damit für die Leser der anderen Landesteile unverständlich zu bleiben.

Das gleiche Ergebnis hatte in unseren Tagen der von der Duisburger Oper unternommene Versuch, die Meisterwerke deutscher Kunst den Nachbarn in mustergültigen Aufführungen zu vermitteln, sei es, daß die holländischen Theaterfreunde mit Sonderzügen zu uns kamen, sei es, daß die Duisburger Oper jenseits der Grenze zu Gast war. Die Einrichtung bewährte sich in mehrjährigem Wechselverkehr. Es ist ein erfreuliches Zeichen unzerbrechlicher geistiger Gemeinschaft, daß in Hollands Hauptstädten „Lohengrin“-Aufführungen der Duisburger Künstler sogar während des Krieges möglich waren. Wo andere Brücken eingerissen zu sein schienen, wurde die Kunst zu einem neuen Wege der Verständigung.

Die Geschichte hat vor dreihundert Jahren zu einer politischen Scheidung zwischen Deutschland und den Niederlanden geführt. Aber älter ist die Zusammengehörigkeit. Sie geht auf das Wesentliche zurück, auf die Zugehörigkeit zu dem gleichen Volkstum, das die Anwohner des Niederrheins und des Rheinmündungsgebietes seit anderthalb Jahrtausenden verbindet!

*Dein Auge sieht, was klein ist wie deine
Vergänglichkeit. Doch deine Seele schaut
das Ewige, in dem Welten sich bauen.*

W. Kotzde-Kottenroth.