

heften". Seine Untersuchungen faßt der Autor Parow-Souchon so zusammen: "Ob Ludwig auf Betreiben des Stadtrats aus hessischen Diensten ausschied und wann Ludwig Wesel verließ, um in Kleve den Brandenburgern zu dienen, läßt sich aus diesem Aktenbestand nicht nachweisen. Der Rat und das Presbyterium verhalten sich, von den Predigern beraten, obrigkeitstreu und lassen das "auführerische" Gedankengut privatissime behandeln und so "aus der Welt schaffen". Eine eigentliche Anhängerschaft hat sich für die Gedanken Gifftheils in Wesel nicht gefunden. Die weltliche wie geistliche Ordnung war in der Stadt Wesel zu fest verwurzelt, um den apokalyptischen Mahnungen Gifftheils fruchtbaren Boden zu bieten."

Doris Erlinghagen

TERMINE - TERMINE - TERMINE - TERMINE - TERMINE - TERMINE - TERMINE

Vorträge in der Arbeitsgemeinschaft "Allgemeine Stadtgeschichte":

18. Mai Paul Bernds: "Kamera auf" - Persönlichkeiten und Ereignisse der Geschichte Wesels bis 1629 (Dia-Vortrag)
15. Juni Dr. Georg Gusmann: Nachgelassene Dokumente eines Friedrichsfelder Generals
21. Sept. Walter Stempel: Dombaukalender - Fundgrube für die Stadtgeschichte (Lichtbildervortrag)

Die Vorträge beginnen jeweils um 19,30 Uhr im Hotel "Zur Aue" Wesel, Reeser Landstraße.

Der HISTORISCHE SPANNTISCH trifft sich im gleichen Hotel jeweils am 1. Mittwoch eines Monats, also am: 4. Mai, 1. Juni (Juli und August fällt wegen der Sommerferien aus), 7. September, 5. Oktober, 2. November, 7. Dezember. Interessenten sind stets willkommen.

Herausgeber: Historische Vereinigung Wesel e.V., Mauerviehtr 16
Telefon 23894

Redaktion: Dr. Georg Gusmann, Voerde, Hugo-Mueller-Str. 9
Telefon 0281-4847

Mitteilungen der Historischen Vereinigung Wesel e.V.

Nummer 53

April 1988

Bei der besser als im vergangenen Jahr besuchten Jahresmitgliederversammlung im "Centrum" gedachte vor Eintritt in die Tagesordnung die Vorsitzende Frau Inge Müller-Heuser in ehrenden Worten des vor wenigen Tagen verstorbenen Mitglieds Walter Majert. Sie würdigte sein ernsthaftes Forscherstreben, seine Heimatverbundenheit und seine aktive Mitarbeit in der HV und wies darauf hin, daß er bis in die letzten Tage seines Lebens sein Interesse an der künftigen Arbeit der Vereinigung bekundet hat. Die Anwesenden erhoben sich zum Gedenken an den Verstorbenen von den Plätzen.

Mit dem Jahresbericht wurde noch einmal auf die Aktivitäten der HV im vergangenen Jahr hingewiesen. Die Hauptakzente lagen in den Exkursionen und Vorträgen.

Schatzmeister Venhoven erstattete den Kassenbericht, der eine gute Finanzlage auswies. Kassenprüfer Paul Bernds beantragte die Entlastung des Schatzmeister und Kassenprüfer Pannenbecker die Entlastung des gesamten Vorstandes. Einstimmig wurde diesen Anträgen stattgegeben. Mit einem kurzen Ausblick auf das Jahr 1988, in dem auf geplante Veröffentlichungen, Besichtigungen und Vorbereitungen für das Stadtjubiläum 1991 hingewiesen wurde, wurde die Jahresmitgliederversammlung geschlossen.

Im Anschluß hielt Herr Dr. Klaus Weber, Landesamt für Bodendenkmalpflege, einen interessanten Lichtbildervortrag über die Ausgrabungen auf dem Großen Markt.

WALTER MAJERT †

Walter Majert ist im Alter von 72 Jahren von uns gegangen. Der Rektor im Ruhestand hat sich als Pädagoge, als herausragender Kenner der Geschichte unserer Region und als Bürger hohes Ansehen erworben. Mit ihm hat die Historische Vereinigung Wesel eines ihrer aktivsten Mitglieder verloren. Seine ernste Forschungsarbeit und seine Verbundenheit mit der Geschichte unserer Stadt und des niederrheinischen Raums, insbesondere auch der ehemaligen Gemeinde Obrighoven-Lackhausen, waren für uns vorbildlich. Gerne hörten wir seine Vorträge, die nicht nur von großer Sachkenntnis zeugten, sondern auch stets mit einem humorvollen Unterton vorgetragen wurden. Sie wurden dadurch stets für uns zu einem besonderen Erlebnis.

Wir trauern mit seiner Familie, der wir unser tiefes Mitgefühl versichern.

IST DAS FÜNFTE RATHAUS WIRKLICH DAS FÜNFTE?

Vor neuen Grabungen auf dem Markt

Ist das Rathaus, in dessen unmittelbarer Nähe die Jahresmitgliederversammlung unserer Vereinigung stattfand, wirklich das fünfte in der Geschichte der Stadt Wesel? Stadtarchivarin Dr. Jutta Prieur-Pohl meldete nach dem Vortrag von Dr. Claus Weber Zweifel an und ist der Überzeugung, daß es das von den Historikern immer wieder erwähnte "erste" Rathaus gar nicht gegeben hat. Wird man bei den Grabungen, die im Mai beginnen sollen, neue Aufschlüsse über die Anfänge Wesels erhalten? Wird es bei diesen Forschungsarbeiten zu Überraschungen kommen, die den Bau der Tiefgarage unter dem Markt verzögern oder infrage stellen können? Eine Fülle von Fragen spiegelt das lebhafteste Echo wider, das Dr. Weber auslöste, der die Grabungen am Markt im vergangenen Jahr geleitet hat und seinen Zuhörern mit instruktiven Dias insbesondere über die Reste des im Krüge zerstörten gotischen Rathauses informierte, ohne dabei zu verschweigen, welche baulichen Sünden beim Wiederaufbau des Großen Marktes in den frühen 50er Jahren begangen wurden.

Parow-Souchon macht seine Leser zunächst mit einem Gönnter Gifftsheils bekannt, mit Johann Paul Ludwig, der in Wesel zwischen 1640 und 1643 als "fürstlich hessischer Rhat und Kammerdirector" lebte. Bereits Ende der 30er Jahre des Jahrhunderts war er als hessischer Proviantkommissar in Norddeutschland tätig, 1639 als Kammerdirector in der hessischen Garnison Lippstadt, danach in gleicher Eigenschaft in Wesel und 1643/44 in Bocholt. Dieser Ludwig muß nach Ansicht des Autors der Grund dafür sein, daß es in Wesel eine Akte über den "Schwärmer Gifftheil" gibt. Er beherbergte nämlich, so die Akten der evangelischen Kirchengemeinde, 1642 und 1643 Gifthsheils Sekretär Johann Friedrich Münster, der als Lehrer seiner Kinder bezeichnet wird. In Wesel kommen Ludwig und Münster ins Gerede, denn Münster ist als Schreiber bekannt, in dessen Schriften, auf Gifthsheils Ideen basierend, "Christliche Obrigkeit und Kirchendiener groblich inyurijrt und gelästert würden" - so jedenfalls die beiden Stadtprediger Hermannus Ewichius, Pfarrer in Wesel, und Johann Strackius, Pfarrer in Wesel, der eine von 1637 bis 1670, der andere von 1619 bis 1655. Sie sehen in Gifftheil, Ludwig und Münster Gotteslästerer und Phantasten. Es ist vermutlich Ewichius, der die Ansichten der Pazifisten so definiert: "Dieser lästerer verdammet die unschuldigen prediger, darumb daß sie bitten, daß Gott gebe, damit die weltliche Oberheit, das weltlich schwert und regiment mit aller gerechtigkeit und billigkeit führen möge. Sind sie dan darumb falsche propheten, teuffels werkzeuge, und dem teuffel verfallen? Ich halte ja nit was das Lästernaual den Evangelischen predigern und auch denen alhie zu Wesel kirchendienern zu misset, das lieget in seinem hertzen. Aber diß lästernaual lästert unsern gantzen Gottesdienst. Derowegen er es nicht allein auff das bitten für die Oberheit u. ihr regiment geladen hatte." Für die Stadtprediger ist dieser Prophet ein "falscher Prophet".

Die Präbytorial- und Ratsprotokolle von 1642 und 1643 sprechen eine barocke, auf den ersten Blick nicht immer erfassbare, aber recht deutliche Sprache und vermitteln etwas von der streiterfüllten Atmosphäre, die damals in Wesel herrschte. Daß auf sie jetzt hingewiesen wurde, ist das Verdienst der Veröffentlichung in den "Monats-

EIN EIFERER FÜR DEN FRIEDEN

Aus alten Akten der evangelischen Kirchengemeinde

Im Archiv unserer Vereinigung können sich interessierte Leser nun mit einem Mann vertraut machen, dessen Wirken in Wesel aus einer alten Akte sichtbar wird, die, 40 Schriftstücke umfassend, unter dem Titel "Acta wegen allerhand Schwärmer, wobei verschiedene gedruckte schwärmerische Piecen und Schreiben" im Archiv der evangelischen Kirchengemeinde Wesel lagert und die unter anderem recht aufregende Flugschriften aus der Zeit des Dreißigjährigen Krieges enthält. Es handelt sich um jenen Ludwig Friedrich Gifftheil, der in den Nachschlagewerken als "Apokalyptiker und Pazifist", als "Verfasser apokalyptischer zeitkritischer Flugschriften", als "politisch epokalyptischer Pazifist", "Schwärmer" oder "württembergischer Separatist" bezeichnet wird. Die unserem Archiv jetzt eingegliederte Schrift ist ein Sonderdruck des Aufsatzes "Gifftheils Wirken in Wesel - Ein Friedensmahner im Dreißigjährigen Krieg -" von Christian Parow-Souchon, Essen, veröffentlicht in "Monatshefte für Evangelische Kirchengeschichte des Rheinlandes", 36. Jahrgang, 1987.

Gifftheil, geboren 1595 als Sproß einer württembergischen Pfarrersfamilie und 1661 in Amsterdam verstorben, bereiste Deutschland und die Niederlande, England und Dänemark und passierte auch Wesel, damals die wichtigste Handelsstadt im Herzogtum Kleve. Dieser Mann, so resümiert der Autor des erwähnten Aufsatzes, "sucht mit seinen Schriften "Unbill" von der Bevölkerung abzuweisen und fernzuhalten, indem er einerseits an die weltlichen Herren und ihre Heerführer seine Friedensbotschaft sendet und andererseits mittelbar und unmittelbar Betroffene zur Unterstützung seiner Gedanken auffordert. Durch "offene Briefe und durch speziell adressierte Briefe" sucht er Menschen dafür zu gewinnen, vom Krieg abzulassen. Theologen nält der Kriegsunterstützung durch Gewährenlassen vor, er droht nach dem Muster "wenn nicht ..., dann" und ständig die Bibel zitierend Gottesgericht und das Ende der Welt an."

Aus dem Inhalt	Seite
Mitgliederversammlung im "Centrum"	1
1838: Handelskammer Wesel gegründet	4
Geschichte der Lippeschiffahrt	11
Weseler Wirtschaft gestern und heute	12
Ein Eiferer für den Frieden	18

Zu den Suchgrabungen, die sich im Anschluß an die Pläne zur Bau der Tiefgarage ergaben, wurde das Amt für Bodendenkmalpflege bedauerlicherweise - wie so oft - zu spät eingeschaltet. Dennoch gab es einige aufschlußreiche Ergebnisse bei den Grabungen. So fand man überraschenderweise Scherben, die eine Besiedlung in 9./10. Jahrhundert annehmen lassen - eine Aussage, die mit aller wissenschaftlichen Vorsicht gemacht wurde, da diese Funde bisher relativ spärlich sind. Auch wurde festgestellt, daß das gotische Rathaus 1455 auf Fundamenten abgerissener Häuser errichtet wurde, und zwar unter Verwendung von Bauteilen des Rathauses von 1389. (Insofern gab es im zerstörten Rathaus auch einen Balken mit dieser Jahreszahl.) In dem Vortrag wurde deutlich, wie das Rathaus, das bekanntlich zugleich Fleischhaus war, in den Jahren 1698, 1740 und 1783/84 und dann wieder im 19. und 20. Jahrhundert umgebaut wurde - bis hin zu den Arbeiten, die durch die Luftschutzmaßnahmen vor dem Zweiten Weltkrieg verursacht wurden.

Wo das Rathaus der Jahre 1389 bis 1455 gestanden hat, konnte noch nicht exakt festgestellt werden. Erhofft wird, daß die für Mai geplanten Grabungen darüber näheren Aufschluß geben werden. Im Zusammenhang mit Untersuchungen am Willibrordi-Dom, die das Amt für Bodendenkmalpflege dokumentiert hat, schloß der Vortragende: "Möge der geplante Umbau des Großen Marktes das alte Herz der Stadt aufleben lassen." In der Diskussion wurde erkennbar, für wie wichtig viele Bürger - gerade in einer so zerstörten Stadt wie Wesel - die Aufgabe halten, sich um die Reste der Vergangenheit zu kümmern. Kulturamtsleiter Werner Arand stellte bedauernd fest, daß Denkmalpflege sich überalle auf dem Rückzug befindet. Deshalb muß man versuchen zu erhalten, was erhalten blieb.

1838: HANDELSKAMMER WESEL GEGRÜNDET

Interessante Publikationen in der Zeitschrift "Niederrhein-Kammer"

Mit einem ungewöhnlich schönen Bild des alten Weseler Rathauses aus der Sammlung Siegfried Landers auf der Titelseite veröffentlichte jetzt die Niederrheinische Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel-Kleve in der März-Ausgabe ihrer Zeitschrift "Niederrhein-Kammer" einige bemerkenswerte Aufsätze zur Geschichte Wesels. Der Redakteur der Zeitschrift Dr. Wolfgang Burkhard erinnert in seinem Beitrag "Vor 150 Jahren wurde die Handelskammer Wesel errichtet" an die herausragende Position Wesels als Wirtschaftszentrum, die die Stadt ihrer besonderen geographischen Lage am Zusammenfluß von Lippe und Rhein verdankt. Die wirtschaftlichen Beziehungen der Hansestadt, die, schon früh durch die Klevischen Grafen mit Handelsprivilegien ausgestattet, bereits 1350 mit Köln einen Handelsvertrag abgeschlossen hatte und später Mitglied des Rheinischen Städtebundes wurde, waren, so heißt es in dem Aufsatz, "natürlicherweise seit je über den Rhein nach Holland hin ausgerichtet. Wesels Kaufleute bezogen aus den Niederlanden vor allem flandrische und brabantische Tuche, dann aber auch Seesalz, den Hering und Kolonialprodukte, die sie in das Innere Deutschlands vermittelten. Die Hauptausfuhrsgüter waren Heu, Mühlesteine, Holz, Getreide, Früchte und Wein. Da die Niederlande im 15. Jahrhundert infolge ihres Gegensatzes zur Hanse auf den weiteren Osten als Absatzgebiet verzichteten und ihr Interesse primär auf den Rhein ausrichteten, erfuhr der Handel Wesels einen umso lebhafteren Aufschwung."

Wichtiger Umschlagplatz

Der Autor verweist darauf, daß das Einkaufsvolumen im Rheinverkehr sich von 1423 an innerhalb eines Jahrzehnts verdoppelte. Im Spanisch-Niederländischen Krieg mußten die rheinaufwärts gelangten Waren aus den Niederlanden in Wesel umgeschlagen werden, so daß die niederrheinische Handelsstadt gegen Ende des 16. Jahrhunderts zeitweilig sogar die Handelsmetropole Köln in den Schatten stellen konnte. Dann jedoch begann eine fast 200jährige Leidenszeit, denn auch die Beendigung des Krieges brachte der Stadt nicht die Anknüpfung an ihre frühere überregionale Vorrangstellung, wengleich ihre Stellung "als der am Niederrhein führende Gewerbeplatz unangefoch-

Nach dem Zweiten Weltkrieg war Wesel in einem Maße wie kaum eine andere Stadt des Bundesgebietes zerstört. Aber trotz der Trostlosigkeit der Trümmerlandschaft, die die verheerenden Zerstörungen im gesamten Stadtgebiet hinterlassen hatten, zeigte sich hier ein ungebrochener Lebenswille. So wurde Wesel schon bald nach Kriegsende einer der ersten Kristallisationspunkte für das sich am unteren Niederrhein neu entfaltende Wirtschaftsleben. Unternehmerische Wirtschaft, städtische Verwaltung und IHK zogen an einem Strang, um - durch staatliche Hilfen unterstützt - einen raschen Wiederaufbau einzuleiten. So konnten der Einzel- und der Großhandel, ebenso wie das Transportwesen, von Wesel aus schon bald zentrale Aufgaben für die Region übernehmen; und die gewerbliche Produktion wuchs im Lippemündungsgebiet im ersten Nachkriegsjahrzehnt über den Vorkriegsstand hinaus. Dies wurde von einem zügigen Infrastrukturausbau, wie dem Wiederaufbau und dem Ausbau des alten Weseler Hafens am Rhein und der Anlage von weiteren Häfen, insbesondere für die Mineralöl- und die Aluminiumhüttenindustrie, und durch den Anschluß Wesels an das deutsche und an das niederländische Autobahnnetz begleitet.

Wir veröffentlichen diesen Aufsatz von Kurt Küppers, Vizepräsident der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel-Kleve, mit freundlicher Genehmigung des Verfassers sowie mit dem Einverständnis der Redaktion der Zeitschrift "Niederrhein-Kammer", in der der Beitrag zuerst erschienen ist. Herzlichen Dank.

BUCHTIP:

Im Mercator-Verlag, Duisburg, sind einige Bücher erschienen, die sich mit der Geschichte des niederrheinischen Raumes befassen, zum Beispiel:

Wilhelm Heinrich Riehl, Wanderungen am Niederrhein (um 1845)
112 Seiten, DM 19,80

Sophie von La Roche, Niederrheinisches Tagebuch (1786)
64 Seiten, DM 16,80

Justus Gruner, Niederrhein-Reise (1799)
64 Seiten, DM 16,80

Als in Wesel nach dem Ende des ersten Weltkrieges in der Naßbaggerei und damit auch im Wasserbau die Möglichkeiten neuer maschineller Anlagen verstärkt wirksam wurden und auch die Fesseln der Festungs- und Garnisonstadt fielen, eröffneten sich zwar durch die neuen infrastrukturellen Gegebenheiten die so lange entbehrten räumlichen Entwicklungsmöglichkeiten. Sie wurden auch von einigen Firmen, u.a. aus der keramischen Industrie, der Energieversorgung, der Kies- und Sandindustrie und dem Baugewerbe genutzt. Indessen waren die wesentlichen Wachstumsimpulse, die in den vorangegangenen Jahrzehnten das südlich benachbarte rheinisch-westfälische Industriegebiet entstehen ließen, inzwischen auch für den niederrheinischen Raum erloschen. Dennoch hat es an Phantasie und Initiativen nicht gefehlt, das Weseler Wirtschaftsleben durch neue Impulse zu beleben. So sei hier nur an die gemeinsamen Bemühungen der Stadt und der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer erinnert (zu der sich die Handelskammer Wesel und die Handelskammer Duisburg im Jahr 1919 zusammengeschlossen hatten), Wesel zu einem zentralen Messeplatz für Ruhr, Westmünsterland und Niederrhein zu entwickeln. Immerhin benennt der Messekatalog von 1921 fast 800 Industrie- und 200 Großhandelsfirmen aus zwanzig verschiedenen Geschäftszweigen, die an der damaligen ersten Weseler Frühjahrsmesse ein durchaus überregionales Interesse zeigten. Durch die politischen Turbulenzen der Folgejahre wurden die Initiativen für eine baldige Wiederholung dieser "Niederrheinischen Messe zu Wesel" zunächst zurückgestellt. Und als diese Idee 1925 schließlich durch die Niederrheinische Industrie- und Handelskammer in Duisburg erneut aufgegriffen wurde, blieb auch diesem Anstoß, angesichts der nun einsetzenden Weltwirtschaftskrise, die Umsetzung in die Realität versagt.



Wesel war ein bedeutender Umschlagplatz für Textilien. Hier das Siegel des Wollweberamtes vom Jahre 1608.

ten war." Durch ein napoleonisches Dekret kam es 1812 zur Errichtung einer eigenen Handelskammer in Wesel, die freilich von der preußischen Regierung nach den Befreiungskriegen nicht mehr anerkannt wurde. Erst 25 Jahre später wurde dem von den Weseler Kaufleuten immer wieder aufs neue vorgetragenen Wunsch nach Errichtung einer eigenen "offiziellen" Handelsvertretung Rechnung getragen. Damit war Wesel, sieben Jahre nach der Duisburger Kammergründung, eine der ältesten Handelskammern Preußens.

Welche Form der Vertretung?

Da die Lagerbestände zur Geschichte der Kammer Wesels bei den Luftangriffen des Zweiten Weltkrieges nahezu vollständig verloren gingen, zitiert der Aufsatz einen Bericht der "Kölnischen Zeitung" aus dem Jahre 1912 von Dr. Mathieu Schwann-Köln, der Interessantes aus jenen Jahren der Gründung festhält: "Am 13. April werden es 75 Jahre, daß sich "im Lokale der I. Societät" zu Wesel an 50 "Kaufleute erster Klasse (mit kaufmännischen Rechten) versammelten, um darüber Beschluß zu fassen, ob und welche Art von Repräsentation der Weseler Kaufmannschaft erstrebt werden solle? Die Anregung war ausgegangen von dem Weinhändler Fr. Kalle und dem Kolonialwarenhändler Werlemann, die am 22. März ein Rundschreiben an die Kaufmannschaft gesandt hatten, worin auf den allen fühlbaren Mangel an "einer legalen, d.h. von den hohen und höchsten Behörden genehmigten und respektierten Vertretung" hingewiesen wurde. Man habe sich die Anregung erlaubt, weil "eine zu achtende Scheu von den früheren unglückseligen Mißverhältnissen her die Choragen unseres Handels zurückzuhalten scheinen", zu dem erwünschten Werk die Initiative zu ergreifen. So lud man zu einer ersten Besprechung am 25. März ein. Das Eis war gebrochen, die Versammlung kam zustande, und in ihr stellte sich ein Vertreter einer alten Wein- und Likörhandlung, der Spediteur Bernhard Müller, an die Seite des Kollegen. Er warf die Frage "der eventuellen Vertretungsform" zuvörderst auf, und man stellte die Art Münsters, wo sich ein Kaufmannschafts-Verein mit "allerhöchster Sanktion konstituiert" hatte, und die Art Düsseldorf, Duisburgs usw., wo man eine Handelskammer erstrebt hatte, zur Wahl. Welche Einrichtung für Wesel die zweckmäßigere sei, sollte eine Kommission erst prüfen. In diese wurden sechs Herren gewählt, neben Kalle und Müller F. Rigaud (Wein- und Leinewarenhändler),

Hoffmann (in Firma Richter und Hoffmann, Weinhandlung), J.A. Kalle (Kommissionär und Unternehmer, "zahlt außerdem als Schiffer für 13 Schiffsgefäße", wie es in dem Auszug aus der Gwerbsteuerliste heißt) und der Holzhändler Fr. Emkes.

Am 28. März tagte die Kommission. Man verlas und studierte die Statuten des Kaufmannschafts-Vereins zu Münster und diejenigen der Handelskammer zu Düsseldorf. Der Münsterer Vereinigung wurde der großen Zweckmäßigkeit und der größeren Sachdienlichkeit halber der Vorzug gegeben. Aber für den Fall, daß die Regierung in den Rheinlanden von der Form der Handelskammern nicht abgehen wollte, hielt man daran fest, auch eine solche zu erstreben. So trat man am 13. April vor die versammelte Kaufmannschaft

Namhafte Unternehmer

Nach eingehender Prüfung der zur Diskussion gestellten Alternativen empfahl die Kommission der Kaufmannschaft ihren Antrag, der die Einrichtung einer Handelskammer bezweckte, zur Unterzeichnung. An hundert Unterschriften erhielt das Dokument, darunter diejenigen der ältesten Weseler Firmen, der Luyken, Hoewel, Rigaud, und weiter andere Namen, die auf den Wandertrieb der Kaufmannsfamilien hinweisen, wie die Klönne, Maassen, Ueberweg, Langen, Hoech v. Othegraven, Pastor, Remy, de Hass, Lueg u.a. Namen, die uns auch in den Kaufmannschaften anderer Städte häufig begegnen. So betrieb z.B. die Firma Luyken neben ihrem Öl- und Seehafenhandel lange Zeit ein Kupfergeschäft, und wie der erste sie mit dem damaligen Haupthandelsplatz für Öl, mit Neuss, in lebendige Verbindung brachte, so führte sie das Kupfergeschäft nach der Aachener und Stolberger Gegend. Interessante Einblicke gewähren solche alten Kaufmannsakten in die Verzweigungen und Verbreitung von Familien, und besonders darin, wie hier die "Branche" den Vermittler spielte. Es begegnet uns weiter ein Remy in Wesel als Händler "in Tabak und inländischen Produkten". Im Kannenbäcker Land hatte die gleichnamige Familie ihren Wohnsitz gefunden; sie hatte sich der Kannen-, dabei auch Pfeifenbäckerei ergeben, war dann in die Schwerindustrie hinausgetreten, hatte in Neuwied und in der Eifel große Unternehmungen gegründet, und von der Pfeifenbäckerei scheint dann ein Zweig in Wesel

regional bedeutenden Namen hatte. Die aus westfälischen und nieder-rheinischen Eichenwäldern in großen Mengen gelieferte Lohe hatte im Jahr 1872 zur Gründung eines dann regelmäßig in Wesel veranstalteten Lohemarktes angeregt, auf dem über Jahrzehnte hinaus sizilianische und französische Lohe ebenso wie holländische und holsteinische Rinde vertreten waren.

In wachsendem Maße gewannen im Verlauf des 19. Jahrhunderts in Wesel auch die Gewerbe- und Industrietätigkeit an Gewicht. Zuckerraffinerien, Brauereien, Öl- und Getreidemühlen, die Schokolade- und die Zigarrenfabrikation, die Herstellung von Seifen, Stearinkerzen, Chemikalien, Farben und Lacken bestimmten die Industriestruktur der Stadt. Besondere Erwähnung verdient vor allem die Pianoforte-Fabrikation sowie die Ziegel- und Steingut-, die Holz-, die Papier- und die Eisenindustrie. Ganz beachtlich ist auch die damalige Entwicklung Wesels zu einem für weite Teile des gesamten Niederrheins zentralen Dienstleistungszentrum und Bankenplatz.

Zwei Standortnachteile

Aber während einerseits das Weseler Gewerbeleben aus den Versorgungsfunktionen profitierte, die der ständige Bedarf der Garnisonstadt mit ihrer vieltausendköpfigen Militärbevölkerung mit sich brachte, so war doch die industrielle Entfaltung, wie die Weseler Kammer in ihren Jahresberichten immer wieder beklagte, durch zwei spezifische Standortnachteile dieser Stadt beeinträchtigt. Zum einen behinderte der Ausbau Wesels zu einem starken Festungsplatz die räumliche Expansion der Stadt in das Gebiet außerhalb der Festungswälle, zum anderen geriet sie aufgrund der ständigen Verschlechterung der Stromverhältnisse in der Lippe - durch die Wasserarmut der Lippe und die Versandung ihrer Mündung - in ihrer Konkurrenzsituation gegenüber Ruhrort, Düsseldorf und Köln mehr und mehr ins Hintertreffen. Indessen gewann mit dem Ausbau des Rheins, der Ende des vorigen Jahrhunderts einsetzte, die Kies- und Sandgewinnung im Weseler Raum zunehmend an Bedeutung. Kies fand zunächst im Eisenbahnbau als Bettungsmaterial für die Gleisanlagen Verwendung und wurde später mit der Entwicklung der Betonbauweise einer der wichtigsten Rohstoffe der Bauindustrie.

und Mittelrhein als auch besonders von den Niederlanden auf den damals üblichen 700 bis 2 400 Zentner fassenden Schiffen; und umgekehrt war Wesel wichtiger Stapelplatz für die Weiterversendung der von den westfälischen Salinen lippeabwärts kommenden Salztransporte sowie für Getreide, Leinsamen, Holz, Gußeisen, Kohle und Kalk; und bei den oft unregelmäßigen Wasserständen der Lippe sollten diese Güterströme ersatzweise vom Weseler Hafen aus auch über die Bahn umgeschlagen werden können.

Aber alsbald erhielt Wesel auch im Eisenbahnnetz eine zentrale Stellung. Nachdem im Jahr 1874 bei Wesel die erste feste Rheinbrücke für den Eisenbahnverkehr aus Richtung Holland freigegeben worden war, rollten über diese neue Brücke die Züge vom Norden des Deutschen Reiches nach Brüssel, Antwerpen, Paris und England. Für lange Zeit galt diese fast zweitausend Meter lange Eisenbahnbrücke, deren Reste noch heute auf der Budericher Rheinseite zu sehen sind, als das längste Brückenbauwerk des gesamten Rheinstromgebietes. Seine Lage am Rhein, aber auch seiner zentralen Lage des sich an dieser Rheinbrücke bündelnden nordwesteuropäischen Eisenbahnnetzes; verdankte Wesel auch seiner nicht unbedeutenden Fischhandel; denn einerseits wurden durch Weseler Fischhändler sowohl Seefische aus Holland in den Handel nach Deutschland gebracht als auch insbesondere der Rheinsalm, der als "Weseler Rheinlachs" in geräuchertem Zustand nach Westfalen, Brandenburg und Sachsen ging, bis in entfernte Gebiete abgesetzt.

Kanal für den Holzhandel

Der Weseler Holzhandel, der das Eisenholz aus den Lippegegenden übernahm und nach Holland leitete, war schließlich einer der Vorkämpfer für eine verkehrsgerechte Kanalisierung der Lippe. Er wurde hierbei durch die Städte Dorsten, Lünen und Hamm nachhaltig unterstützt. Erst nach langen, schwierigen Verhandlungen wurde es erreicht, daß der preußische Landtag 1905 das Projekt eines Schiffahrtsweges von Wesel bis Hamm genehmigte. Dieser parallel zur Lippe geführte Wesel-Dattel-Kanal, mit einer Verlängerung bis in den Hammer Raum, wurde allerdings erst 1930 in Betrieb genommen. Erwähnt sei in diesem Zusammenhang indessen noch die Gerberlohe als ein spezielles Produkt, für dessen Umschlag Wesel damals einen weit über-

auf den Tabakhandel gekommen zu sein. Andere jener Unterzeichner weisen auf eine neue Zeit, so eine Zuckersiederei von Kaufmann, während der Weinhandel, der Likörhandel und die Likörfabrikation sicher ein altes Weseler Hauptgewerbe bildeten. Daneben dann der von den Geldern an der Lippe genährte Holzhandel und - merkwürdigerweise - besaß die Stadt eine verhältnismäßig große Zahl von Buchhändlern, unter denen Johann Bagel dem Steuersatz nach an erster Stelle stand.

Läßt dies den Einfluß der protestantischen Bevölkerung vermuten, so nimmt es andererseits nicht wunder, daß die Stadt, die eine alte große Seifenfabrik oder mehrere besaß und dem Lande der Reinlichkeitspflege, Holland, so nahe lag, heute einen erfreulich braven Eindruck hervorruft. "Entrepreneur" nannte sich stolz der alte Mathias Stinnes, als er noch jung war, und in der Bezeichnung "Unternehmer", die nicht minder stolz die Kalle, v. Othegraven und Sterpel hinter ihren Namen setzten, hören wir, das Glockenzeichen der neuen Zeit, die auch in Wesel ihren Einzug gehalten hatte. Allerdings neben den Unternehmern steht nur erst der eine "Geldwechsler" Jonas Simon, während das Schiffergewerbe natürlich zahlreiche Vertreter aufweist. Die Tenhompels pflegten noch die Lohgerberei, sicher auch in altangestammten Betrieben, doch hatte einer von ihnen schon den Weg zur Buchhandlung gefunden. Ein Dörpinghaus widmete sich "der Aufnahme von Bestellungen auf Kunst- und Literatursachen". Der Wanderlustigste scheint aber Theodor Fontein zu sein, der "beabsichtigte, mit einem Karussell herumzuziehen", während die Katharina Timmermann geb. Nöllmann für "musikalische Aufwartung" sorgte. Nicht alle Genannten gehören der ersten Klasse der Kaufleute an, wohl aber zählen sie, und mit ihnen 170 andere Gewerbetreibende, zu jener Zahl von Gewerbetreibenden, die in Folge ihrer Gewerbesteuer mit zum Unterhalt der neuen Handelskammer beigetragen hatten.

Das erste Kammerpräsidium

Das Jahr 1837 ging indes noch zu Ende mit Beratungen der Statuten, neuen und definitiven Eingaben, so, daß erst am 25. März 1838 die königliche Genehmigung der Statuten erfolgen konnte. Am 21. Juni fand darauf die erste Wahl zur Handelskammer statt, aus der als Mitglieder hervorgingen: Bernhard Müller (Spedition, Wein- und Liqueurhandel), Wilhelm Westermann (Fabrique von Liqueur und

Lotterie-Einnehmer), Johann Becker (Manufakturwarenhandlung), Theodor Timmermann (Holzhandel), Lothar Rigaud (Handel mit Wein, Leinwand usw.) und Matthias Konrad Hoesch (Material- und Farbwarenhandlung). Zu Stellvertretern wurden gewählt: Friedrich Kalle (Weinhandlung), Friedrich Emkes (Holzhandel), Friedrich Schmidt (Kaufmann), August Hoffmann (Weinhändler), Gisbert Gützloe (Holzhandel) und Karl Kehl (Weinhandlung). So war endlich das schwere Werk gelungen. Ihr erstes Heim fand die Handelskammer in zwei Stuben des Rathauses. Da aber "in den drei rathäuslichen Zimmern nur 29 Stühle vorhanden waren, welche bei größeren Versammlungen bald nach der einen, bald nach der anderen Stube gebracht werden mußten," da ferner Tische und Schränke "ebenfalls nicht disponibel" waren, so mußte der erste Jahresetat im Gesamtbetrage von 222 Tlr. 20 Sgr. mit 60 Talern für Anschaffung der nötigsten Möbel belastet werden. Mit einem Registraturschrank (22 Tlr. 24 Sgr.), einem runden Tisch (8 Tlr. 15 Sgr.), einem viereckigen Tisch (2 Tlr. 25 Sgr.), ein Dutzend Stühle (14 Tlr.), vier "Rollos von grauer Leinwand" mit Fransen (8 Tlr. 25 Sgr. mit Zubehör), einem 28 Pfd. schweren, eisernen "Gerißback", einer Gerißschippe und einem Stocheisen, die dem Preise nach sehr schön gewesen sein müssen, wurde die neue Wohnung eingerichtet, und darin der Stadtsekretär Heisterkamp als erster Sekretär der Handelskammer mit einem Gehalt von 50 Talern, der Bureaudiener mit einem solchen von 35 Talern angestellt.

Im Blütenschmuck des Spätfrühlings

Vieles wies bei Einrichtung dieser Handelskammer auf eine neue Zeit hin. Aber von den "Unternehmern" und großen Fabrikanten wurde keiner zum Mitglied gewählt. In der Mitgliedschaft und Stellvertretung behauptete sich einstweilen der alte, eingesessene Handel. Und wie hier die alte Zeit noch nachhaltig und ernst ihre Lebensfähigkeit erwies, so begegnet sie nicht minder dem rückschauenden Blick in jener Einfachheit der Einrichtung, mit der sie nach außen ins Leben trat. Als ich zum ersten Male nach der alten Stadt an der Lippe-mündung kam, da glühten rings auf den Festungswällen die Akazien... So lernte ich Wesel im Blütenschmuck des Spätfrühlings kennen, und so schön mir die Stadt von außen erschien, so sauber und freundlich präsentierte sich ihr Inneres. Da hatte der Frühling mir geholfen,

ren Sitz in Wesel aufgeschlagen, um von diesem zentral gelegenen Platz aus die Transportversicherung der Binnenschiffahrt auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen sowie auch darüber hinaus die Seeversicherung zu betreiben. Im Jahr 1860 besaß diese Gesellschaft ein weltweites Netz von Agenturen, von denen im Inland als die wichtigsten die Plätze Berlin, Hamburg und Stettin, im Ausland Wien, London, New York, Philadelphia, Buenos Aires, Valparaiso und San Franzisko genannt seien.

Umleitung der Verkehrsströme

Mit dem Aufkommen der Eisenbahnen gingen indessen wesentliche Dienstleistungsfunktionen, in denen Wesel eine vorangige Stellung besaß, auf andere Verkehrszentren über. Über die durch Kölner, Aachener und belgische Kaufleute finanzierte und zu Beginn der 40er Jahre in Betrieb genommene Köln-Antwerpener Eisenbahn konnten hochwertige und eilige Güter aus Holland und Belgien schneller und zum Teil auch billiger an den Oberrhein gebracht werden als über den noch immer mit Zöllen und Abgaben belasteten Niederrhein; und dann leitete überdies die Köln-Mindener Eisenbahn ab 1847 den Güterverkehr vom Rhein nach Westfalen über ihren neuen Schienenweg, so daß auch der Verkehr auf der Lippe erheblich zurückging. Zwar nahm Wesel als Festungsstadt im Postwesen und als Telegrafienstation noch immer einen hervorragenden Platz ein; im modernen Transportwesen des Schienenverkehrs drohte die Stadt jedoch den Anschluß zu verlieren; zumal sich auch noch die Bauarbeiten für den Eisenbahnanschluß Wesels ständig verzögerten. So beklagte die Handelskammer im Jahr 1855 in ihrem Bericht an den königlichen Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, daß damals, zehn Jahre, nachdem Duisburg bereits ein wichtiger Eisenbahnstandort geworden war, noch immer nicht der erste Spatenstich für die Anlage des Weseler Bahnhofs geschehen sei.

Nach der Fertigstellung der Oberhausen-Arnheimer Bahn war es dann nicht minder wichtig, den Weseler Hafen zügig durch eine Hafenbahn an das Eisenbahnsystem anzuschließen, denn für den Transitverkehr nach Osten war Wesel nach wie vor ein hervorragender Umschlagplatz. Hierher kamen die für Westfalen bestimmten Güter, sowohl vom Ober-

ders aktiven Führung des Bürgermeisters Dr. Fluthgraf Bemühungen, den Fluß auf diese Weise besser nutzen zu können. Aber die schnelle Entwicklung der Eisenbahn und der Anschluß des Ruhrgebiets an den Rhein über Duisburg ließen die Lippeschiffahrt eingehen. Interessant waren auch die Ausführungen des Vortragenden zum Beruf des Lippeschiffers. Da dieser Beruf seinen Mann nicht voll ernähren konnte, betrieben die Lippeschiffer dieses Metier nur zeitweise und beschäftigten sich zwischendurch mit Landwirtschaft oder anderen Tätigkeiten. Bestimmte Kapitäne für ein bestimmtes Schiff gab es im allgemeinen nicht. So konnte auf einer Fahrt ein Kapitän als Matrose arbeiten, während er auf einer anderen Fahrt auf dem gleichen Schiff als Kapitän tätig war. Ein ausgeprägtes Vorgesetztenverhältnis hat es bei der Lippeschiffahrt nie gegeben.

Während Dorsten Schwerpunkt des Schiffbaues für die Lippeschiffahrt war, war Wesel als Lager- und Umschlagplatz von besonderer Bedeutung. Auch Flößerei war, wenn auch nicht in den Größenordnungen wie auf dem Rhein, im vorigen Jahrhundert auf der Lippe üblich. Andere Verkehrsentwicklungen brachten in den letzten Jahren des 19. Jahrhunderts die Lippeschiffahrt zum Erliegen.

EW

DIE WESELER WIRTSCHAFT GESTERN UND HEUTE

von Kurt Küppers

Vor 150 Jahren, als die Handelskammer zu Wesel errichtet wurde, war die Stadt Wesel, gemessen an ihrer Bevölkerungszahl wie in ihrer politischen und wirtschaftlichen Stellung, die bedeutendste Stadt am Niederrhein; und dem stand die Dynamik der hier ansässigen Wirtschaft keineswegs nach.

Das Verkehrswesen war damals noch von der Segelschiffahrt geprägt, aber die Dampfschiffahrt begann auf dem Rhein einen immer größeren Umfang anzunehmen, und innerhalb kurzer Zeit wurden von Wesel aus 1836 die "Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein" sowie 1843 die "Niederrheinische Dampfschleppschiffahrtsgesellschaft" gegründet, an denen sich, unter anderem, das Weseler Speditionsgewerbe mit namhaften Aktienbeträgen beteiligte. Die 1838 gegründete Niederrheinische Güterassekuranz-Gesellschaft hatte ih-

DIE PRÄSIDENTEN DER HANDELSKAMMER WESEL VON 1838 BIS 1919



Bernhard Müller
1838-63



August Bagel
1867-77



Ottokar Krieg
1864-66



Carl von der Trappen
1878-97



Wilhelm von Othegraven
1907-10



Edmund Welsch
1898-1906



Johannes Hoewel
1911-19

das geheimnisvolle Rätsel der Stadt zu lösen. Denn wen sie einmal zum Bleiben verlockte, dem ward sie auch zur Heimat. Und ein Heim ist sie den verhältnismäßig zahlreichen Kaufmannsfamilien geworden, die nun schon seit Generationen, manche an und über 200 Jahre, in ihren Mauern weilen und von hier aus hinauswachsen ins niederdeutsche Land."

60 Jahre hindurch, so stellt Dr. Burkhard abschließend fest, war die Weseler Handelskammer die offizielle und erfolgreiche Vertretung der Wirtschaft des Stadtgebietes. Aber schon in den ersten Jahren ihres Bestehens hatte sie gegen die wachsenden Schwierigkeiten zu kämpfen, die der für Wesel wichtigen Lippeschiffahrt mit ihren Salz-, Holz-, Baustoff- und Eisentransporten durch die Versandung der Lippemündung entstanden. Auch die Eisenbahnlinie Oberhausen-Wesel-Arnheim war kein Ersatz für diesen Verlust. Mit ähnlichen Problemen konfrontiert, beantragten auch die Kaufleute aus Rees, Isselburg und Emmerich sowie aus dem Raum Bocholt ihre Vertretung durch die Weseler Kammer, die sich damit auf den gesamten nieder-rheinischen Raum erstreckte. Kennzeichnend für die schwindende Attraktivität Wesels als Unternehmensstandort ist z.B. die Tatsache, daß der dritte Präsident der Handelskammer, der Verleger und Buchdrucker August Bagel, die durch Festungsmauern eingegengte Stadt - traditionell ein bedeutender Druckort - verließ und den Hauptsitz seiner Firma nach Düsseldorf verlegte, wo sich das Unternehmen zu einer der führenden deutschen Groß- und Kunstdruckereien entwickelte. Auch die wachsende Umstrukturierung der Wirtschaft im Zuge der zunehmenden Industrialisierung des Ruhrgebiets wirkte sich für die Weseler Kammer nachteilig aus. Schließlich kam es nach mancherlei Überlegungen 1919 zur Errichtung der "Niederrheinischen Handelskammer Duisburg-Wesel".

Probegrabungen und Peter Minuit

Verdienstvoll an den Veröffentlichungen der IHK Duisburg-Wesel-Kleve ist für den an der Geschichte Interessierten vor allem der Umstand, die Bedeutung wirtschaftlichen Geschehens für die historische Entwicklung einer Region dargestellt zu haben und damit

einen Bereich der Forschung zu behandeln, der erst in den letzten Jahren das breitere Interesse der Wissenschaft findet. In der genannten Ausgabe der Kammer-Mitteilungen kommen dennoch auch Autoren zu Wort, die sich mit den traditionellen Feldern der Geschichtsforschung befassen. So geht Dr. Claus Weber vom Rheinischen Amt für Bodendenkmalpflege, Außenstelle Xanten, in seinem Aufsatz "Erinnerungen an die Geschichte einer stolzen Hansestadt" auf die Historie des Rathauses und vor allem auf die von ihm geleiteten Ausgrabungen ein, die im vergangenen Jahr am Markt durchgeführt wurden. Er kommt zu der Schlußfolgerung: "Viele Fragen bleiben offen, besonders auch die aus der Zeit vor der Erbauung des Rathauses. Hier sind weitere Grabungen dringend geboten." Auf eine recht instruktive Kurzfassung der Weseler Geschichte wird in den Kammer-Mitteilungen ebenfalls hingewiesen, und zwar auf den Begleittext zur historischen Wandkarte "Das Ruhrgebiet in der Geschichte von den Neandertalern bis 1815" von Hanno Lambert, herausgegeben vom Kommunalverband Ruhrgebiet Essen, Abt. Landeskunde und Kultur. Last, but not least, wird dem Leser ein lebendiges Portrait von Peter Minuit präsentiert, dem "in Wesel geborenen Kolonialpionier Nordamerikas".

-nn

GESCHICHTE DER LIPPESCHIFFAHRT

Vom Ende der Eiszeit bis zum Ausgang des 19. Jahrhunderts betrieben die Anwohner der Lippe Schiffahrt. Über das Fellboot und den Einbaum bis zum Dorstener Aak berichtete Dr. Werner Koppe aus Marl in seinem Vortrag über die "Geschichte der Lippeschiffahrt" in der Arbeitsgemeinschaft "Allgemeine Stadtgeschichte". Eindrucksvolle Dias vom Lippehochwasser vermittelten ein Bild, wie der Fluß im Mittelalter ausgesehen haben mochte. Für die Schiffahrt war die Lippe zu allen Zeiten ein schwieriger Fluß. Sandbänke und Stromschnellen erforderten den Bau von Schleusen und Umladestellen - Behinderungen, die einer kontinuierlichen Entwicklung der Lippeschiffahrt nicht förderlich waren. Hinzu kamen bis zum Anfang des 19. Jahrhunderts die an zahlreichen Stellen zu entrichtenden Zölle.

Schon frühzeitig wurden Versuche zur Kanalisierung der Lippe unternommen. Noch Ende des vorigen Jahrhunderts gab es unter der beson-