

# Menschen am Rhein: Ausblick auf eine Beziehungsgeschichte

Hiram Kümper

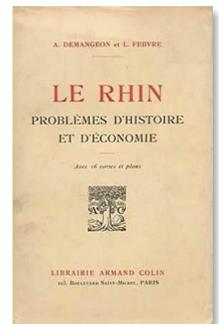
An den Ufern des Rheins bricht sich nicht nur Wasser, sondern auch die europäische Geschichte.<sup>1</sup> Es gab eine Zeit, da verstand man in Frankreich den Rhein als *frontière naturelle*, als natürliche Grenze zwischen mal konkurrierenden, mal offen befeindeten Nachbarstaaten.<sup>2</sup> Die Deutschen dagegen wurden nicht müde zu betonen, der Rhein müsse deutsch sein und bleiben – und das hieß: auf beiden Ufern. Gerade das Liedgut der Rheinromantik um 1900, das damals von Männerchören rheinauf, rheinab geschmettert wurde, ist voll von Warnungen vor dem *Franzmann, der nach deutschem Land und Gut gieri*.<sup>3</sup>



## Der Rhein – ein europäischer Fluss

Das alles haben wir heute glücklicherweise hinter uns gelassen. Die enge deutsch-französische Freundschaft zeigt und zelebriert sich immer wieder gerade am Rhein, den wir nun als europäischen, als völkerverbindenden Fluss ernst nehmen. Wie sehr er das schon immer gewesen ist, hat zum ersten Mal eindringlich der französische Mittelalterforscher Lucien Febvre (1878–1956) gezeigt, der ausgerechnet im Herandämmern einer neuen europäischen Kriegskatastrophe 1935 mit *Le Rhin*, einem rhetorisch glänzenden, buchlangen Essay über historische und ökonomische Verbindungen längs des Rheins, betonte, dass die *große Besonderheit des Rheins – von den Anfängen der menschlichen Geschichte bis zur Entfaltung der modernen Zivilisation [...] in seiner Fähigkeit zu verbinden und anzunähern* bestehe. Er konnte überzeugend zeigen, dass es bis ins 19. Jahrhundert *mehrere Rheine* gegeben habe, die zu unterschiedlichen Zeiten mehr oder weniger erfolgreich waren.<sup>4</sup> Kurz gesagt: *Der einheitliche große Rhein ist eine moderne Erfindung des Menschen: von Politikern, Ökonomen, Industriellen und Händlern bei tätiger Mithilfe von Ingenieuren*.<sup>5</sup>

Den Anlass für dieses Buch hatte im Übrigen für Febvre der Beitrag zu einer Firmenfestschrift einige Jahre zuvor gegeben. Auch so ein Charakteristikum des Rheins: Die Menschen, die von ihm leben, identifizieren sich stark mit ihm. Das ist bis heute so. Die Mannheimer Rheinschiffer haben jüngst ein Lucien-Febvre-Stipendium an eine junge Historikerin vergeben, um in dieser verbindenden Tradition weiter Rheingeschichte zu schreiben. Die Ergebnisse ihrer Forschungen machen den zweiten und damit den Hauptteil dieses Buches aus.



Oben: Der französische Historiker Lucien Febvre (Foto: Bibliothèque nationale de France), unten: sein Werk *Le Rhin: Problèmes d'histoire et d'économie* in der überarbeiteten Ausgabe von 1938.



Die LUSORIA RHE-  
NANA auf einer  
Testfahrt im  
Wörther Hafen.  
(Foto: Andreas  
Thull)

Schon die Römer nutzen den Rhein als Verkehrsweg und trieben Handel mit Schiffen und Flößen. Er war für sie aber auch eine Militärstraße und vielfach Grenze zum feindlichen Germanien. Unter Kaiser Julian sollen um die Mitte des 4. Jahrhunderts n. Chr. 600 römische Kriegsschiffe auf dem Rhein stationiert gewesen sein. Die *Classis Germanica* war eine der größten Flottenverbände des Reiches. In Germersheim kann man auf der LUSORIA RHENANA heute noch nachfühlen, wie sie auf dem Rhein bewegt wurden: Der Nachbau eines spätantiken Flusskriegsschiffes bietet Einzelbesuchern organisierte Fahrten an, ermöglicht es größeren Gruppen aber auch, selbst Hand anzulegen.<sup>6</sup>

Vor allem aber entwickelten sich längst des Rheines, ebenso wie an der Donau, schon in römischer Zeit urbane Zentren, die später, nach dem Untergang des römischen Reichs, oft als Bischofssitze zu Zentralorten aufstiegen. Köln und Mainz, Straßburg und Xanten sind Beispiele dafür; und auch Trier, das unter Kaiser Konstantin zeitweise so etwas wie die Hauptstadt des römischen Kaiserreiches war, hat nicht nur von der Mosel, sondern insbesondere von deren Zufluss in den Rhein profitiert.

Die günstigen klimatischen Bedingungen taten neben der exponierten Verkehrslage ein Übriges dazu, dass der Rhein in seinem gesamten Verlauf ein frühes Zentrum der Urbanisierung mit einer mittelalterlichen Städtelandschaft von außergewöhnlicher Dichte wurde. Gleich vier der sieben Kurfürstentümer des römisch-deutschen Reiches durchfließt der Rhein: die drei geistlichen (Köln, Mainz, Trier) sowie die Pfalzgrafschaft bei Rhein. Ihnen allen ist der Rhein eine wesentliche Grundlage ihrer Herrschaft gewesen.<sup>7</sup> Für den Oberrhein sind während des Mittelalters vor allem jene Kurpfalz und Baden, das Elsass mit seiner früh entwickelten Städtelandschaft und die habsburgischen Vorlande im Breisgau sowie Basel als eidgenössische Schnittstelle an einer der wichtigsten europäischen Nord-Süd-Trassen prägend geworden. Waren, die über die Alpen aus Italien gekommen waren, wurden hier verschifft. Wein und Salz, Holz und Erze, Fisch, Metallwaren und Tuche sowie schon im Spätmittelalter auch Steinkohle wurden rheinauf und rheinab gehandelt, ließen die Städte an den Ufern blühen und die Herrschaften längs des Rheins mächtig werden. *Im Rheintal von Basel bis Mainz* liege bekanntlich die *maxima vis regni*, die Hauptstärke des Reiches, konstatierte schon um die Mitte des 12. Jahrhunderts der Freisinger Bischof Otto in einer später oft abgeschriebenen und viel gelesenen Beschreibung des Lebens und der Taten Kaiser Friedrichs II.<sup>8</sup>

Wen wundert's, dass um diesen goldenen Fluss stets gestritten wurden?! Im Mittelalter waren es die Landesherren, später die Nationalstaaten, die stets um ihre Zugriffsrechte auf Vater Rhein bemüht und besorgt waren. Erst spät setzte sich die Idee einer freien Binnenschifffahrt durch, die 1868 mit der Ratifizierung der Rheinschiffahrtsakte in Mannheim ihren ersten Höhepunkt erreicht.<sup>9</sup> Bis heute wacht die für

ihre Ausarbeitung und Einhaltung ins Leben gerufene »Zentralkommission für die Rheinschifffahrt« in Straßburg über diese verbrieften Freiheitsrechte – den ältesten europäischen Vertrag, der noch in Kraft ist. Der Vorsitz dieser Kommission wechselt zwischen den Anrainerstaaten, Rheinrichter aus allen beteiligten Staaten schlichten und entscheiden Streitfälle. Ein schönes Stück gelebtes Europa.



Im Palais du Rhine in Straßburg residieren die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und die elsässische *Direction régionale des Affaires culturelles*. (Foto: Wikicommons, Chabe01, CC-BY-SA 4.0)

In den letzten Jahren sind dann zunehmend nicht nur die wirtschaftlichen, sondern auch die ökologischen Herausforderungen identifiziert und gemeinsam angegangen worden. Aus diesem Gefühl für die gemeinsamen gesellschaftlichen Belange auf beiden Ufern haben sich in den letzten Jahren immer neue und immer engere Kooperationen ergeben. Seit 1975 berät eine trinationale Regierungskommission regelmäßig grenzübergreifende Belange. Seit 1996 wird ihre Ausschussarbeit unterstützt und in die Fläche getragen durch die sog. Oberrheinkonferenz, deren Geschäftsführung in Kehl ihren Sitz hat. In unterschiedlichen Arbeitsgruppen nimmt man sich hier Fragen nicht nur des Verkehrs, des Umwelt- und des Katastrophenschutzes, sondern auch der Kultur- und Jugendarbeit oder des Sports an. Mit der Gründung der trinationalen Metropolregion Oberrhein (*Région métropolitaine trinationale du Rhin supérieur*) im Dezember 2010 hat diese enge, grenzübergreifende Zusammenarbeit einen neuen Level erreicht, der sich regelmäßig auch für Kultur- und Landschaftsreisende ganz praktisch niederschlägt: zum Beispiel in länderübergreifenden Fahrtarifen für

den Nahverkehr oder in gemeinsamen Museumspässen. Weiter nördlich, am Mittel- und Niederrhein gibt es ähnliche Verbindungen.

Der Rhein war schon immer ein europäischer Fluss. Gut, dass wir das mittlerweile auch ernst nehmen und ihn so behandeln.

### Auf, am und mit dem Rhein: die Menschen jenseits der großen Politik

Über den Rhein kann man viele Geschichte erzählen. Die der großen Politik und des Streits um den Rhein; Geschichte von Warenströmen; Geschichten von Rheinbegeisterung und Rheinromantik; Geschichten von Wein, vom Bier und ja, auch von Rosinen.<sup>10</sup> Und man kann die Geschichten von Menschen erzählen, die am Rhein lebten, mit dem Rhein lebten und von dem Rhein lebten. Darum soll es in diesem Buch vor allem gehen.

Im ersten Teil geht es um die vormodernen Grundlagen: Um die Lebensbewältigung des Lebens am und vom Rhein, um politische Steuerung und den kreativen Umgang damit, um die Gruppenbildung der Menschen am Rhein sowie die großen und kleinen Konflikte, die sie untereinander austrugen.

Im zweiten und hauptsächlichen Teil, den Maïke Sambaß als Lucien-Febvre-Stipendiat verfasst hat, wird dann der Mannheimer Schifffahrtsverein von 1894 als Sachwalter dieser alten Rheintraditionen in Mannheim genauer unter die Lupe genommen. Gegründet als Sozial- und Lobbyorganisation in der Tradition der alten Schifferzünfte hat er über mehr als ein Jahrhundert auf vielfältigen Feldern gewirkt und tritt jetzt, im 21. Jahrhundert, in eine Phase grundlegender Transformationen ein, wie auch Thomas Hartmann in seinem Nachwort betont. Umso wichtiger wird der Rückblick hilfreich für den Blick in die Zukunft sein – hoffentlich jedenfalls.

*Nur am Rheine sollst Du lieben, nur am Rheine sollst Du frein!* – Liebe zum Rhein, mal weniger, mal auch sehr viel mehr kitsch. Tafel, wahrscheinlich für eine Gastwirtschaft, frühes 20. Jahrhundert. (Sammlung Kümper)



## Kleine Geschichten an einem großen Fluss

Dieser Band eröffnet eine neue Schriftenreihe – und er steht am Beginn einer neuen Forschungsstelle, die sich der Arbeit am »Gedächtnis der Rheinschifffahrt« verschrieben hat. Denn die Rheinschifffahrt verändert sich. Das hat sie schon immer getan, aber in den letzten Jahren scheint dieser Wandel immer dynamischer und teils auch dramatischer zu werden. Nicht nur die großen Firmen wandern ab, fusionieren oder verschwinden gar ganz von der Bildfläche, auch die Schifferfamilien werden immer landsässiger. Das Fahren verändert sich, das Leben an Bord und im Hafen – und auch die Erinnerung an vieles, was sich bisher nur im privaten Album und über das erzählte Gedächtnis erhalten hat, schwindet immer mehr. Diese Transformation zu begleiten und der Wunsch, das kulturelle Erbe der Rheinschifffahrt zu bewahren zu helfen, war der Impuls für die Gründung der Forschungsstelle.

Gezielt werden wir in den nächsten Jahren durch Digitalisierung von privaten Bild- und Textbeständen, durch Erschließung einschlägiger Bestände in privaten und öffentlichen Sammlungen und nicht zuletzt durch Interviews (»Oral history«) die Erinnerung an die Menschen an und auf dem Rhein dokumentieren, erforschen und präsentieren. Wir tun das zunächst in kleinem Rahmen und so gut es geht mit Bordmitteln – und hoffen natürlich auf tatkräftige Unterstützung durch die Community. Die ersten Schritte, die ersten Interviews – und nicht zuletzt auch dieses Buch – machen Hoffnung, dass daraus etwas Gutes werden wird, echte Bürgerschaftsforschung nämlich, bei der Universität und Gesellschaft enger zusammenkommen.

Wir laden Sie herzlich ein, uns anzusprechen, uns im World Wide Web oder ganz direkt am Institut zu besuchen, mit uns zu reden, zu planen und manchmal auch ein wenig zu spinnen. Denn nur so können Visionen geboren werden, die Neuland betreten. Die Forschungsstelle ist so ein Neuland. Eine Art Ansandung, die sich sicher noch viel bewegen, aber hoffentlich nicht mehr weggehen wird. Und sie braucht stetig neue Ideen, um in Bewegung zu bleiben. Denn wer mit Flüssen zu tun hat, weiß: *Panta rhei* – alles fließt.

## ANMERKUNGEN

- <sup>1</sup> Einzelne Formulierungen und Gedanken aus den folgenden Absätzen sind einem Text des Verfassers für den Newsletter des transnationalen rotarischen Ausschusses Deutschland-Frankreich aus dem Frühjahr 2021 entnommen.
- <sup>2</sup> Eingehend dazu Smets, *Der Rhein* (1998) und Miard-Delacroix/Thiemeyer, *Der Rhein als politische Landschaft* (2018).
- <sup>3</sup> So zwei Zeilen aus dem beliebten Lied *Hinaus nach dem Rheine!*, das nur eines von zahlreichen war, in denen die Konfrontation zwischen den Nachbarn auf musikalische Weise ausgetragen wurde. Vgl. dazu Kross, *Musikalische Rheinromantik* (1989).
- <sup>4</sup> Febvre, *Der Rhein* (1994), S. 214.
- <sup>5</sup> Ebd.
- <sup>6</sup> Zur LUSORIA RHENANA vgl. Brechtel u.a., *Lusoria Rhenana* (2016).
- <sup>7</sup> Zur Frage der Herrschaftsressourcen und deren Einfluss auf das Verhältnis zwischen Königtum und Kurfürsten vgl. Schneider, *Ressourcen, Konflikte und Regeln* (2014).
- <sup>8</sup> Schmale, *Otto von Freising. Taten Friedrichs* (1974), S. 152f. (I 12).
- <sup>9</sup> Vgl. dazu jetzt die Beiträge in Kümper/Maurer, *150 Jahre Mannheimer Akte* (2018).
- <sup>10</sup> Rings, Caffee, Capern und Corinthen (2018).