

Freie Fahrt *jusqu' à la mer*: Mannheim zwischen Octroi und revidierter Rheinakte

Hiram Kümper

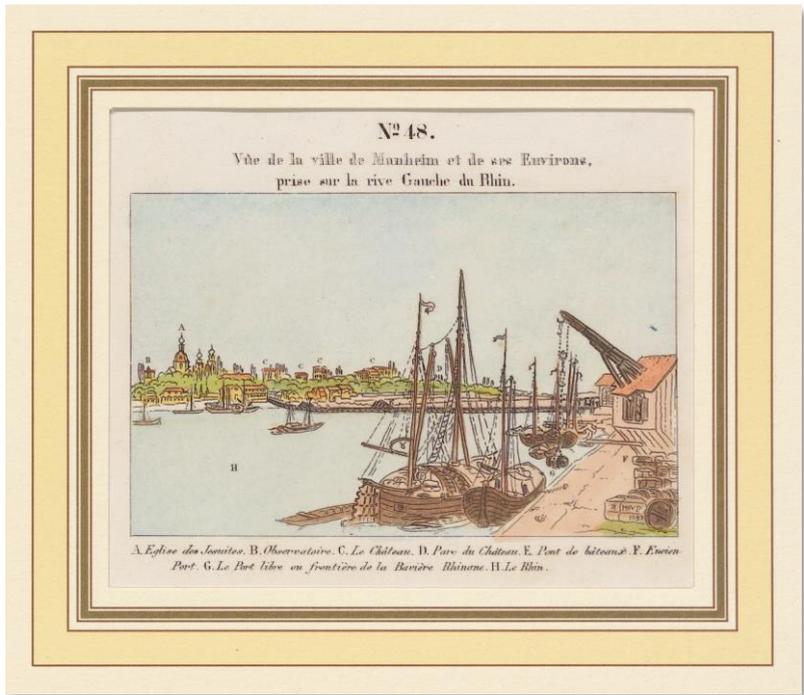
Mit dem Ende Napoleons und dem Wiener Kongress wurde nicht nur die europäische Landkarte, sondern auch die Frage der Rheinfreiheit neu verhandelt.¹ Gegenüber 1804 hatte sich die Situation am Strom freilich grundlegend geändert: Preußen war nun vom Mittel- und Niederrhein bis zur niederländischen Grenze der wichtigste Anrainerstaat, der Oberrhein am rechten Stromufer in weiten Strecken badisch; der linksrheinische Teil wurde im Wiener Kongress Bayern zugesprochen und der Oberrheingraben durchzog das 1806 neu gegründete Großherzogtum Hessen-Darmstadt. Alle vier Staaten waren Mitglieder des Deutschen Bundes. Daneben traten Frankreich, das im Zuge des Kongresses neu vereinte Königreich der Niederlande und die Schweiz als Anrainerstaaten. Zunächst sechs dieser sieben Staaten – die Schweiz kam später hinzu – gründeten nun gemäß der Wiener Schlussakte eine gemeinsame Kommission, die am 15. August 1816 erstmals in Mainz zusammen- und damit das Erbe der in der Oktroikonvention 1804 gegründeten Generaldirektion antrat: die »Zentralkommission für die Rheinschifffahrt« (ZKR).²

Zentrale Aufgabe der Kommission war zunächst die Ausarbeitung einer Rheinschifffahrtsakte, um die weiter bestehenden Differenzen über die Auslegung der bisherigen multinationalen Abkommen und Verträge zu regeln. Ein wichtiger Konfliktpunkt waren die noch immer bestehenden Stapel im preußischen Köln und im nun hessischen Mainz, insbesondere aber auch eine Formulierung im Pariser Frieden von 1814, der Rhein sei frei *jusqu' à la mer*, die von den Niederlanden dergestalt ausgelegt wurde, dass an der Rheinmündung für die Küstenschifffahrt, besonders für die weiterverschifften Kolonialwaren, Zölle erhoben werden könnten.³ Aus Preußen häufte sich der Protest. Und so behinderte man sich diplomatisch füglich gegenseitig, sodass es bis zum März 1831 dauerte, bis die anvisierte Rheinschifffahrtsakte tatsächlich vorlag.⁴ Bis dahin blieb interimistisch die Oktroikonvention von 1804 in Kraft.

Die »Mannheimer Rheinschiffergilde« – letztes Intermezzo

Die Reduktion der Zollstationen am Rhein veränderte auch die genossenschaftliche Struktur der Rheinschiffer. Waren schon im 18. Jahrhundert Schifferzunft und Kontrollbehörden, insbesondere die Zollämter, näher aneinandergerückt, so wurde es nun, unter den Vorzeichen

stromweit expandierender Schifffahrt, immer wichtiger, auch in anderen Häfen vertreten zu sein. Die Schifferzünfte an den großen Stapelplätzen Mainz und Köln wurden in Gilden umgewandelt, denen die sogenannten »Große Fahrt« bis in die Niederlande (gegenüber der sog. »kleinen Fahrt« auf einzelnen Rheinabschnitten) vorbehalten blieb, in die sich dafür nun aber auch stadtfremde Schiffer eintragen konnten. Für diese Große Fahrt trug sich bei Gründung der Gilde kein einziger Mannheimer ein, für den oberrheinischen Streckenabschnitt zwischen Straßburg und Mainz aber sind 10 Mannheimer Schiffer eingetragen – sämtlich Namen, die auch 1804 schon in den Protokollen der Mannheimer Rheinschiffer auftauchen.⁵



Kolorierter Stahlstich der Mannheimer Hafenanlagen zwischen 1828 und 1840, nach der Bildfolge *Les bords du Rhin* von Louis Bleuer, um 1837. (Grafiksammlung Ernst Hartmann)

Im Dezember 1807 noch wurde die »Mannheimer Rheinschiffer-Gilde« aus der Taufe gehoben und im Frühjahr 1808 Mannheim *zum Spediti- onsort durch den Neckar* erhoben, ihr also Stapelrechte für den Umschlag eingeräumt.⁶ Lange gehalten hat es nicht, denn die Zeit des Freihandels war längst angebrochen. 1827 wurde der Neckarstapel von der badischen Regierung wieder aufgehoben. Trotzdem hat diese kurze Phase den Mannheimer Rheinschiffern weiter zu jener Prosperität verholfen, die Mannheim als Handelsstadt erblühen ließ.

Anschluss an die Welt: Mannheim bekommt einen Rheinhafen

Bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts hat Mannheim keinen Rheinhafen besessen. Nur eine kleine Anlandestelle befand sich bei der Schiffsbrücke über den Rhein. Größere Schiffe mussten in den Neckar einfahren, um dort den Hafen zu nutzen. Für den Neckarstapel war das eine gute Sache – nun, da die alten Stapelrechte beseitigt wurden und man die Korrektur des wilden Rheinbettes in Angriff nahm, wurde ein eigener Hafen am Rhein ein immer dringlicheres Anliegen.

Über den Mannheimer Rheinhafen ist schon viel geschrieben worden – insbesondere die Hafen- und Schifffahrtsgeschichte *Mannheim auf Kurs* von Hanspeter Rings, die unlängst noch in neuer Auflage erschienen ist, erübrigt jede ausführlichere Darstellung an dieser Stelle, wo ohnehin Kürze angezeigt ist.⁷

Einer der geistigen Väter des Mannheimer Hafenprojekts war Hofrat Wilhelm Gaums († 1825) mit seiner Schrift: *Ist eine Spedition in Mannheim notwendig und dem Handel verträglich?* Die Frage war natürlich rhetorisch gemeint und würde flammend bejaht. Nachdrücklich verwies Gaum auf die natürliche Lage Mannheims als Speditionshafen, also einem Hafen für Massengüter, die auf langen Strecken gehandelt werden, und argumentiert gegen die Konkurrenz in Heilbronn. Dass ein solcher Aufschlag nicht ohne Antwort bleibt, verwundert nicht: Schon Jahr darauf erscheint die als eher deskriptiv-objektive Darstellung der historischen, rechtlichen und ökonomische Entwicklung der Schifffahrt an Neckar, Rhein und Main geradezu getarnte Gegenschrift des württembergische Neckarschiffahrtskommissar Johann Friedrich Zeller (1769–1846) in Heilbronn.⁸

Der Mannheimer Freihafen auf einem Stahlstich der 1830er Jahre. (Grafiksammlung Ernst Hartmann)



Die Mannheimer Fraktion setzte sich durch. Man begann 1828 mit einer interimistischen Freihafenanlage, indem der schon vorhandene Landungsplatz unterhalb der Schiffsbrücke zur Rheinschanz ausgebaut wurde. Aus dem Schuppen für die kurfürstlichen Jachten wurde kurzerhand ein Lagerhaus, man stellte erst eine »Wippe«, dann nach und nach zwei richtige Kräne auf. Aber schon 1834 wurde auch im Beisein des Großherzogs der Grundstein für den neuen Handelshafen gelegt, der nach kurzer Bauzeit bereits 1840 eröffnet werden konnte.⁹

Eingerichtet wurde Mannheim als »Freihafen«, als ein Hafen also, in dem die Schiffer von Waren aus den oder in die Niederlande vom Zoll befreit waren – von anderen im Übrigen nicht, auch wenn die Bezeichnung das nahelegen mag.¹⁰ Aber schon das war ein nennenswerter Vorteil. Und der allgemeine Aufschwung, den die Rheinschifffahrt in jenen Jahren nahm, tat ein Übriges dazu. Den letzten und vielleicht wichtigsten Impuls aber gab die Einrichtung der Eisenbahn, die just im selben Jahr, am 12. September 1840, Mannheim erreichte. Seit 1854 war der Hafen über die Schleifbahn an die Schiene angeschlossen, 1875 eröffnete schließlich ein zentraler Güterbahnhof am Mühlau-Hafen.¹¹ Mannheim wurde nach und nach zum zentralen Umschlagbahnhof zwischen Fluss und Schiene in Baden.

Warenwelt und Hafenleben hat Hanspeter Rings in mehreren Beiträgen bunt und eindrücklich beschrieben.¹² Finden wir zunächst noch die bunte Vielfalt von Textilien, Genuss- und Kolonialwaren, setzte sich im Laufe des 19. Jahrhunderts immer stärker der Handel mit Massenwaren durch, für den hier durch die Schnittstelle zwischen Strom und Schiene besonders günstige Bedingungen bestanden und der heute noch den Mannheimer Hafen prägt. Für die Stadt Mannheim, der in kurfürstlicher Zeit der Winterhafen noch verwehrt geblieben war, entwickelt sich außerdem die Winterlage vieler Schiffe im neuen Hafen zu einem nicht zu unterschätzenden Wirtschaftsfaktor. 1855 überwinterten hier 119 Schiffe, davon 47 beladene und 72 leere.¹³

Der Aufschwung, den Mannheim durch seinen Hafen nahm, wäre aber nicht möglich gewesen, ohne eines der größten wasserbaulichen Projekte des 19. Jahrhunderts: der so genannten »Rektifikation« des Oberrheins.

1766

Ist eine
Spedition in Mannheim
 notwendig
 und dem Handel vorträglich?



historisch erläutere

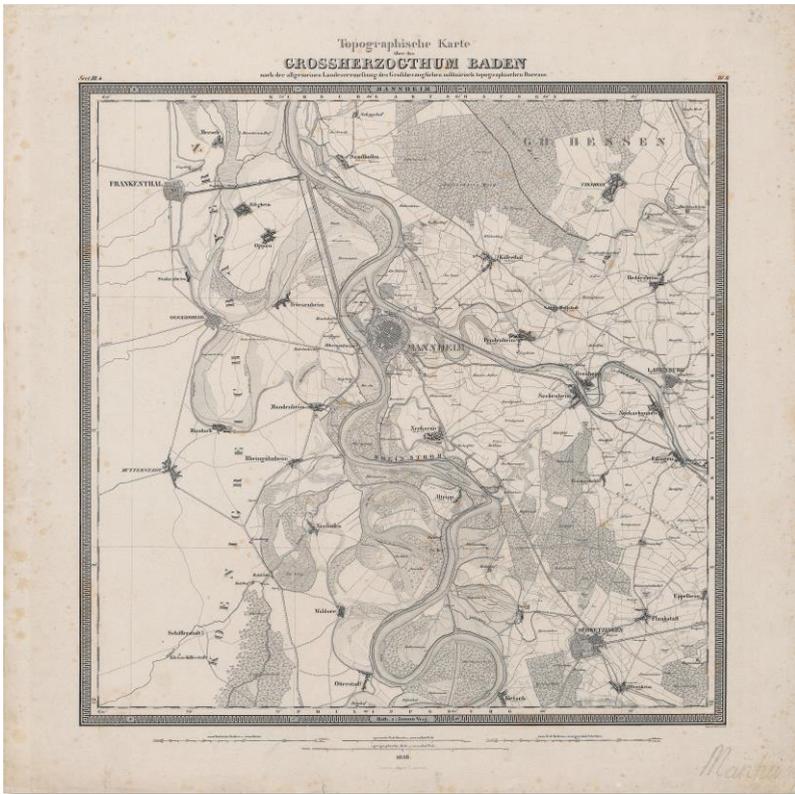
von

Dr. S a u m
 G. B. Seheimen Hofrath.



M a n n h e i m
 gedruckt mit Bürgerhospitals-Schriften
 1 8 0 8.

Bauinspektors Claus Kröncke (1771–1843), der ein ähnliches Vorgehen für die dortigen Flussabschnitte ausarbeitete, den Rhein in ein neues Bett gezwungen. Erst um die Mitte der 1870er Jahre war dieser Prozess einigermaßen abgeschlossen. Im Zuge dieser Arbeiten sind über die Jahrzehnte hunderte spannender Rheinkarten entstanden, die heute durch ein institutionen- und grenzübergreifendes Digitalisierungsprojekt leicht im Netz zugänglich sind.¹⁶



Topographische Karte über das Grossherzogthum Baden: nach der allgemeinen Landesvermessung des Großherzoglichen militairisch topographischen Bureaus, Karlsruhe 1838. (Heidelberg, Universitätsbibliothek, 26,9 RES, Public Domain – online verfügbar unter doi:10.11588/digit.24017)

Zunächst schien Tullas Rechnung aufzugehen: Der Flusslauf zwischen Basel und Mainz verkürzte sich durch die Rheinbegradigung um rund 80 Kilometer, nahm aber auch deutlich an Gefälle zu. Die sich damit verstärkende Tiefenerosion grub den Rhein, wie geplant, immer tiefer in sein neues Bett, der Wasserspiegel sank deutlich und das Risiko von Überschwemmungen mit ihm. So wurde eine immer dichtere Besiedlung der Rheinufer möglich. Aus den alten Überschwemmungsflächen

wurden Trockenauen. Die vom Hauptstrom nun getrennten Altrheinarme sind heute, zum Teil nach umfangreicheren Renaturierungsmaßnahmen, beliebte Erholungsräume.

Die massiven hydrologischen Veränderungen, die diese Eingriffe mit sich brachten, hatten aber nicht nur positive Effekte. Das sumpfige Rheintal war schon vor den Begradigungen eine Brutstätte für Typhus und Malaria. Als Schiller 1783 nach Mannheim kam, steckte er sich umgehend mit dem *Nervenfieber*, wie es damals hieß, an. Die gewünschte Eindämmung der Stechmückenplage aber, die Tulla sich neben vielem anderem von seiner *Rektifikation* und den groß angelegten Trockenlegungen versprach, blieb weitgehend aus. Noch 1910 gründete sich in Mannheim eine eigene »Vereinigung zur Bekämpfung der Stechmücken- und Schnakenplage«. Und selbst heute stöhnt man regelmäßig im Sommer über das drückende Klima und die vielen Störenfriede, auch wenn das epidemische Risiko dank eines kommunenübergreifenden Aktionsbündnisses mittlerweile beseitigt sein dürfte.

Der gebändigte und Rhein mit seinem nun deutlich tieferen Flussbett machte ihn allerdings schiffbar für die neue Innovation auf dem Schiffssektor: den Raddampfer.¹⁷ In Karlsruhe wurde 1825 die »Großherzoglich Badische Rheindampfschiffahrts-Gesellschaft« gegründet, die den Personenverkehr zwischen Mannheim und Basel übernahm und bald mit der »Mainzer Dampfschiffahrtsgesellschaft« fusionierte. Das erste Schiff, das 1827 zu Wasser gelassen wurde, war die CONCORDIA, die mit einer Länge von 45 Metern rund 230 Passagiere und 60 Tonnen Fracht befördern konnte. Erst bei der Lieferung allerdings stellte man fest, dass der Tiefgang des Schiffes zu groß für die Fahrt oberhalb von Mainz war. So befuhr das erste Schiff der Mainzer Dampfschiffahrtsgesellschaft nie den Oberrhein, sondern wurde postwendend an die »Preußisch-Rheinischen Dampfschiffahrtsgesellschaft« in Köln verkauft. Erst einige Jahre später sollten die ersten Dampfschiffe den Rhein bis nach Straßburg hinauf fahren. Da hatte die Kölner Gesellschaft die Mainzer bereits geschluckt. Bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges war die überregionale Personenschiffahrt am Oberrhein fest in niederrheinischer Hand; den Frachtverkehr zwischen Rotterdam und Basel wickelte vor allem die »Nijmegsche Stoomboot Reederei« ab. Daneben entstanden allmählich immer mehr regionale Schiffahrtsbetriebe und nahm auch der Ausflugsverkehr auf dem Fluss zu.

Trotz der Konkurrenz durch die Eisenbahn seit Jahrhundertmitte, hat der Verkehr auf dem Rhein stetig zugenommen. Lange Zeit waren das vor allem Dampfboote; erst zwischen den Kriegen trat der Dieselmotor auch in der Binnenschiffahrt seinen Siegeszug an und löste den Dampfer gänzlich erst nach dem Zweiten Weltkrieg gänzlich ab. Zugleich verdrängte seit den 1950er Jahren die deutlich personaleffizientere Schubschiffahrt die alten Schleppverbände.



Dampfschiffe auf dem Rhein bei Mannheim und Ludwigshafen. (Grafiksammlung Ernst Hartmann)

Ursprünge des Versicherungswesens am Rhein

Die neue Blüte des Handels zu Wasser an Rhein und Neckar, die erhöhte Fahrtfrequenz und die erhöhten Frachtwerte brachten schon früh eine noch verhältnismäßig junge Branche in die Region: die Transportversicherungswirtschaft.¹⁸

Den Anfang machten ausländische Gesellschaften – wobei »ausländisch« natürlich im deutschen Flickenteppich vor der Reichsgründung 1871 mitunter sehr nah sein konnte. Eine bedeutende Stellung hatte beispielsweise in den frühen Jahren die 1837 in Heilbronn gegründete »Württembergische Schifffahrts-Assekuranz-Gesellschaft«, die rund hundert Jahre später, im Jahre 1939, mit der Mannheimer »Badischen Schifffahrts-Assecuranz-Gesellschaft« fusionieren sollte. Hinter beiden Gründungen standen großen Bankhäuser, die für die Industrialisierung in Mannheim und Umgebung wichtig waren, wie etwa Hohenemser und Ladenburg.¹⁹

Carl Ladenburg (1827–1909) und andere Persönlichkeiten aus dem Umfeld der Badischen Gesellschaft in Mannheim waren außerdem unmittelbar an der Gründung der 1886 gegründeten »Badischen Rück- und Mit-Versicherungs-Gesellschaft« in Mannheim, die später nach Frankfurt zog, sich dort in »Frankona« umbenannte, nur um dann – nach einem kurzen Umweg über Berlin – nach dem Zweiten Weltkrieg kurz wieder in die Pfalz (freilich nach Heidelberg) zurückzukehren und

schlussendlich endgültig nach München zu übersiedeln.²⁰ Auch die Mannheimer »Continentale« überlebte die Konzentrationswelle im Versicherungswesen der späten 1920er Jahre nicht. Damit war die zwischenzeitliche Bedeutung Mannheims als zentraler Platz für das deutsche Rückversicherungswesen vorbei.

Andere Versicherungszweige blieben. Gerade für ausländische Versicherungen in Baden entwickelte sich die Stadt früh zu einem zentralen Standort: Von den 1864 im Großherzogtum zugelassenen Firmen residierten allein 14 mit ihrem Generalagenten in der Stadt.

Aber auch die lokalen Gründungen florierten. Auf die »Badische Schifffahrts-Assecuranz-Gesellschaft« von 1840 folgte 1879 die »Mannheimer Versicherungsgesellschaft«, die sich ausdrücklich als Transportversicherung gründete.²¹ Sie besteht noch heute, wenn auch mit weit breiterem Portfolio. Zu den Gründern zählte auch der schon damals prominente BASF-Fabrikant Friedrich Engelhorn (1821–1902).²²

Die »Mannheimer« entwickelte sich in den 1880er Jahren zu einer der wichtigsten international tätigen deutschen Transportversicherungsunternehmen.²³ Über ihre Agentur »Kehrer & Zoon« in Amsterdam waren sie zeitweise bis nach Indonesien aktiv.²⁴ Als besondere zukunftsweisend sollte ich dabei die Zusammenarbeit mit dem »Deutschen Lloyd« in Berlin erweisen. Gemeinsam mit ihm entwickelte die »Mannheimer« als erste Gesellschaft das System der Cargo-Versicherung, versicherte also als erste ganze Schiffsladungen.

Freie Fahrt voraus: die Mannheimer Rheinakte von 1868

Mit der Mannheimer revidierten Rheinakte vom 17. Oktober 1868 erlebten die Bemühungen um die Freiheit der Rheinschifffahrt einen Höhepunkt, der bis heute nachwirkt.²⁵ Sie löste die Versprechen der Vorgängerakten, insbesondere die Zollfreiheit, die Gleichbehandlung aller Schiffer und die einheitliche, transnationale Gerichtsbarkeit endgültig ein und ist bis heute in wesentlichen Punkten noch immer gültig – und damit der älteste völkerrechtliche Vertrag Europas.

Wenige Jahre nach Unterzeichnung verlor zwar Frankreich 1871 mit Elsass-Lothringen auch seinen Status als Uferstaat und schied für die nächsten Jahrzehnte aus der Zentralkommission aus. Im neu gegründeten Reich allerdings setzte, wie auch auf anderen Rechtsgebieten, eine Kodifikationsbewegung ein, die wesentliche Schritte in der Ausformung des Binnenschifffahrtsprivatrechts unternahm. Doch das ist eine andere Geschichte.²⁶ Die Freiheit der Flussschifffahrt – und insbesondere die auf dem Rhein – hatte sich längst zu einer programmatischen, man kann auch sagen: einer ideologischen Grundposition entwickelt und war im Kaiserreich zu einer historischen Aufgabe der Deutschen verbrämt worden. *Die Geschichte der Rheinschifffahrt*, begann der Berliner Statistiker Hermann Schwabe 1899 sein Handbuch über

Auf der folgenden Seite: Blatt aus der Revidierten Rheinakte von 1868 mit Siegeln und Unterschriften der Anrainerstaaten. (Archives départementales du Bas-Rhin, FRAD067 212 J 104)

die Entwicklung der deutschen Binnenschifffahrt, *bietet in verschiedenen Beziehungen eine Fülle von Belehrung, und keine Zeit scheint geeigneter, einen Rückblick darauf zu werfen, als jetzt, wo am Ende des 19. Jahrhunderts Bestrebungen hervorgetreten sind, das wieder preiszugeben, was schon die Capitularien der fränkischen Könige gewollt hatten, was die um die Ausbildung der Reichshoheit kämpfende Gewalt der deutschen Kaiser vergeblich zu erreichen versucht hatte, und was endlich nach fast 100jährigem Ringen Preussen nach den Erfolgen von 1866 erreicht hat: die vollständige Freiheit der Rheinschifffahrt.*²⁷ Dass dieses Urteil eine gewisse borussische Schiefelage aufweist, dürfte aus den vorhergehenden Absätzen deutlich geworden sein. Aber das ist eine andere Geschichte, die an anderer Stelle erzählt werden sollte. Dass die Akte den Rhein bis heute prägt, steht jedenfalls außer Frage.

Zu fragen wäre allerdings noch nach den Rückwirkungen der zuvor geschilderten Prozesse auf die alten, genossenschaftlichen Strukturen am Rhein. Während der Mannheimer Handel und die Binnenschifffahrt insgesamt im Laufe des 19. Jahrhunderts einen enormen Aufschwung nahmen, waren sie in ihrer personellen Zusammensetzung und in ihrer Funktion immer stärkerem Transformationsdruck ausgesetzt. Die Zeit der großen Regulation war vorbei – und wenn, dann reklamierte der Staat dieses Recht für sich. Marktmechanismen bestimmten das Gewerbe und die alten Schifferdynastien bröckelten weg. Zugleich traten neue Konkurrenten, aber eben auch immer neue Möglichkeiten auf, die für den Einzelnen durchaus positiv sein konnten, aber an den Kohäsionskräften der alten Strukturen rüttelten.

Obwohl die Mannheim Rheinschifferfamilien über die vorhergehenden Generationen erst die Vorteile der kurfürstlichen Rangschifffahrtsordnung genossen und so die Hümler und Schiffer vom Neckar immer mehr in den Hintergrund gedrängt hatten, dann durch die Differenzierung der »Großen« von der »Kleinen Fahrt« eine Binnendifferenzierung erfahren hatten, die viele kleinere Schiffer aus dem Geschäft gedrängt hatte, waren selbst die vermögenderen Schiffer für diese neuen, kapitalintensiveren Geschäfte nicht recht vorbereitet. Die Zeit der Zünfte und Gilden war vorüber.²⁸ Stattdessen drängten nun Kaufleute mit eigenen Schiffen oder Schiffsanteilen in den Handel im großen Stil, verlegten sich einzelne Schiffer teils oder gänzlich von der Logistik auf den Handel. An die Stelle des Familienbetriebs traten immer stärker die großen Gesellschaften.

Die ›Verbürgerlichung‹ der Menschen am Rhein, der Gewerbetreibenden und Händler, der Rheinbeamten und Versicherer, veränderte auch die Sozialformen, in denen sie zusammenkamen. Gepflegt wurde nun nicht mehr die Regel, sondern das Netzwerk, nicht die Gruppendisziplin, sondern die gemeinsame Kultur. An die Stelle der Zunft trat eine der ganz zentralen Institutionen der modernen bürgerlichen Gesellschaft: der Verein. Und um genau den soll es nun, im zweiten Teil dieses Buches, gehen.

- b) à délibérer sur les propositions des Gouvernements riverains concernant la prospérité de la navigation du Rhin, spécialement sur celles qui auraient pour objet de compléter ou de modifier la présente Convention et les règlements arrêtés en commun;
- c) à rendre des décisions dans les cas d'appel portés devant la Commission contre les jugements des tribunaux de première instance pour la navigation du Rhin (article 37).

La Commission centrale rédigera tous les ans un rapport sur l'état de la navigation du Rhin.

Article 46.

Les résolutions de la Commission centrale seront prises à la pluralité absolue des voix, qui seront émises dans une parfaite égalité. Ces résolutions ne seront toutefois obligatoires qu'après avoir été approuvées par les Gouvernements.

Article 47.

Chacun des Gouvernements riverains pourvoira aux dépenses de son propre Commissaire.

La Commission centrale fixera d'avance dans sa session ordinaire le budget de ses frais de service pour l'année suivante, et les Etats riverains verseront le montant de ces frais en parties égales.

Article 48.

La présente Convention est destinée à remplacer la Convention relative à la navigation du Rhin du 31 Mars 1831, les articles supplémentaires et additionnels à cet acte, ainsi que toutes les autres résolutions concernant des matières sur lesquelles il est statué dans cette Convention. Elle sera exécutoire à dater du 1^{er} Juillet 1869. Elle sera ratifiée et les ratifications seront échangées à Mannheim dans le délai de six mois.

En foi de quoi les Plénipotentiaires respectifs l'ont signé et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait à Mannheim, le 17 Octobre 1868.

Dietsch *W. Kauf*

Ch. L. S. S. S.

S. J. S. S.

Verkerke *P. S. S. S.* *M. S. S. S.*



ANMERKUNGEN

- ¹ Strauch, Entwicklung des Rheinschifffahrtsrechts (2007) und Karl Otto Scherner, Rheinakten von 1831 und 1868 (1997).
- ² Zur Frühgeschichte der ZKR vgl. jetzt Bennemann, Rheinwissen (2021).
- ³ Mirus, Diplomatisches Archiv 1.1 (1846), S. 385 (Art. 5): *La navigation sur le Rhin du point, où il devient navigable jusqu'à la mer, et reciproquement, sera libre de telle sorte, qu'elle ne puisse être interdite à personne, et l'on s'occupera au futur congrès de principes d'après lesquels on pourra regler les droits à lever par les états riverains de la manière la plus egale et la plus favorable au commerce de toutes les nations.*
- ⁴ Eine gute Zusammenfassung gibt Strauch, Entwicklung des Rheinschifffahrtsrechts (2017), S. 71ff.
- ⁵ Vgl. Eckert, Rheinschiffahrt (1900), S. 53f.
- ⁶ Zur sozialhistorischen Einordnung vgl. Hein, Bürgertum (1991), S. 479f.
- ⁷ Rings, Mannheim auf Kurs (²2019). Lesenswert auch noch immer Haas-Hoffmann, 150 Jahre Rheinhafen (1978).
- ⁸ Zeller, Neckar-, Rhein- und Main-Schiffahrt (1809).
- ⁹ Zur Mannheimer Hafengeschichte vgl. Rings, Mannheim auf Kurs (2003) und Haas, 150 Jahre Rheinhafen (1978).
- ¹⁰ Darauf weist zurecht und gut erklärend Rings, Mannheim auf Kurs (2003), S. 71 hin.
- ¹¹ Zur frühen Mannheimer Eisenbahngeschichte vgl. Koh, Finanzierung (1997), S. 58ff.
- ¹² Rings, Caffee, Capern und Corinthen (2018); ders., Mannheim auf Kurs (2003), S. 79ff.; ders., Mannheimer Spaziergänger (2011).
- ¹³ Rings, Mannheim auf Kurs (2019), S. 83.
- ¹⁴ Vgl. dazu eingehend Ebeling, Johann Gottfried Tulla (2005) – dort auch die ältere Literatur.
- ¹⁵ Tulla, Rektifikation (1825).
- ¹⁶ <https://www.ub.uni-freiburg.de/eucor/karten> (letzter Abruf: 7. August 2022).
- ¹⁷ Zur frühen Dampfschiffahrt auf dem Rhein vgl. Weber-Brosamer, Einführung der Dampfschiffahrt (2017).
- ¹⁸ Einen guten Überblick bietet Koch, Versicherungsplätze (1986), S. 22–29; ausführlich Kirchgässner, Auf- und Ausbau (1980); ders., Gründungszeit, Aufstieg und Krise (1980).
- ¹⁹ Zu diesen Banken vgl. Haas, Entwicklung des Bankwesens (1970).
- ²⁰ Zur Geschichte der Frankona vgl. Maier-Mannhart, Versicherung und Technik (1986).

- ²¹ Einen knappen Überblick bietet die Firmenfestschrift von Schultz, 100 Jahre Mannheim (1979).
- ²² Vgl. dazu Parzer, Friedrich Engelhorn (2014), S. 55ff.
- ²³ Umbach, Position deutscher Transportversicherer (2004), S. 415.
- ²⁴ Kirchgässner, Gründungszeit (1983), S. 19.
- ²⁵ Zur Mannheimer Akte und ihrem historischen Kontext vgl. die Beiträge Kümper/Maurer, Mannheimer Akte (2018).
- ²⁶ Dazu eingehend Scherner, Entwicklungslinien (1999).
- ²⁷ Schwabe, Entwicklung der deutschen Binnenschifffahrt (1899), S. 1.
- ²⁸ Facius, Wegbereiter und Gestalter (1978), S. 100.