

# Das anbrechende neue Jahrhundert und der Erste Weltkrieg

Maike Sambaß

Mannheim lässt sich im anbrechenden Jahrhundert als *Großbaustelle*<sup>1</sup> beschreiben. In der ganzen Stadt wurde die Elektrifizierung vorangetrieben. Zahlreiche Stadterweiterungsprojekte sorgten für neuen Wohnraum. Insbesondere der Hafen zeichnete sich durch zahlreiche Veränderungen aus. Nach Verlegung der Gleise und dem Ausbau der Hafenbecken entstanden erste Fabriken und beispielsweise auch das städtische Elektrizitätswerk. Der industrielle Fortschritt wurde überall sichtbar.

1903 besuchte der deutsch-österreichisch-ungarische Verband für Binnenschifffahrt Mannheim und urteilte: *Wie man sieht, nirgends [ist] der Aufschwung so lebhaft, wie in Mannheim, wo er die ganze Entwicklung entscheidend beeinflusst hat.*<sup>2</sup>

Der Bau des Industriedhafens und der angrenzenden Infrastruktur führte zu einem Geldfluss im Wert von etwa 70 Millionen Mark. Diese Summe kurbelte die gesamte regionale Wirtschaft an.<sup>3</sup>

In kürzester Zeit stiegen die Mannheimer Einwohnerzahlen stark an. Die Stadt stieg in den Kreis der deutschen Großstädte auf.<sup>4</sup> Das stellte die Politiker jedoch auch vor neue Probleme, die gelöst werden mussten. Es bedurfte Möglichkeiten zur besseren Hygiene und zur Behandlung von Kranken.<sup>5</sup>



Hafenanlagen aus der Vogelperspektive mit Hafenrundfahrtstrecke, um 1910. (MARCHIVUM, Bildsammlung, AB0159-1-002)

Durch den Ausbau der Häfen in Mannheim stiegen auch die Mitgliederzahlen des MSV an. Es traten Probleme auf, die einer Interessensvertretung bedurften. Die Arbeit des Vereins wurde durchaus positiv rezipiert. In den Badischen Neuesten Nachrichten vom Januar 1914 hieß es:

*Der Verein hat sich in den zwei Jahrzehnten seines Bestehens zu schöner Blüte entfaltet und steht heute in der Reihe der ersten Vereine unserer Stadt. Ein Stamm treuer, sturmerprobter Männer, die die Farben Mannheims rheinauf und -abwärts bis an die Küste des Meeres fahren, bildete von jeher den Kern des Vereins.<sup>6</sup>*

Die Phasen des wirtschaftlichen Wachstums befeuerten die imperialistischen Bestrebungen Deutschlands allerdings zusätzlich. Der erste Weltkrieg stand unweigerlich bevor und stellte nicht nur die Binnenschiffahrenden vor neue Herausforderungen.

## Der Erste Weltkrieg

Der Ausbruch des Ersten Weltkriegs mit der Kriegserklärung an Russland am 1. August 1914 kam nicht völlig unerwartet, vielmehr zeichnete sich der schwelende Konflikt über mehrere Jahre ab. Patriotismus und gezielte Propaganda sorgten für eine wahre Kriegsbegeisterung und Kampfbereitschaft.<sup>7</sup> Unter den zahlreichen Kriegsenthusiasten fanden sich auch eine Vielzahl an Schiffern, sowie ein Bekannter des MSV, Ernst Bassermann. Dieser meldete sich trotz seines zu dem Zeitpunkt schon recht hohen Alters von 60 Jahren freiwillig zum Kampf. Er war ein *striktter Verfechter der Aufrüstungspolitik*<sup>8</sup> gewesen.

Auch für den MSV bedeutete der Krieg einen Umbruch. Nicht nur mussten viele der Mitglieder an die Front, auch konnte der Verein seine eigentlichen Aufgaben kaum durchführen. Es wurde ein Unterstützungsausschuss für die Mitglieder und alle dem Schifferstand nahestehenden Personen gegründet, um die Nöte zumindest ein wenig zu lindern.<sup>9</sup>

*Mit dem Weltkrieg begann auch für den Schifferverein, der viele seiner Mitglieder meist als Pioniere an die Front entsandte, eine schlimme Zeit. Für den Geist guter Kameradschaft zeugt ein mächtiges Album, in dem die Dankesgrüße der Mitglieder aus dem Feld gesammelt sind, denen ständig Liebespakete als Zeichen heimatlicher Treue zugehen.<sup>10</sup>*

Der Krieg, der ursprünglich schnell vorbei sein sollte, zog sich über vier Jahre. Die Versorgungslage spitzte sich über die Zeit stetig zu. Als der Krieg 1918 mit einer Niederlage für Deutschland endete, blieben vielerorts prekäre Zustände zurück. Die Bevölkerung Mannheims dezimierte sich um mehr als 7 Prozent im Vergleich zu den Vorkriegsjahren.

Dies lässt sich nicht nur aus der Anzahl der Gefangenen ableiten, sondern auch aus einer Zunahme der Sterblichkeit in der Bevölkerung. Die schlechte Ernährungslage hatte zu einer hohen Mortalitätsrate geführt.<sup>11</sup> Auch die Verluste unter den Schiffen waren hoch.<sup>12</sup>

Nach dem Krieg besserte sich die Lage zunächst nicht, sie verschlimmerte sich teilweise eher noch. Die Zahl der auf öffentliche Unterstützung Angewiesenen wuchs immer weiter. Zudem galt es die rückkehrenden Soldaten sowie Flüchtlinge aus dem nun wieder französischen Elsass zu versorgen.<sup>13</sup> Ein weiteres Problem war die massenhafte Verarmung der Mannheimer Bürger und Bürgerinnen, die sich durch die starke Inflation verstärkte.<sup>14</sup> Zumindest hatten die Luftbombardements kaum Schäden am Hafen hinterlassen.<sup>15</sup>

## Ruhrbesetzung und Versailler Vertrag

Die Wirtschaft war zusätzlich durch den Versailler Vertrag mit seinen Konditionen belastet, unter denen auch die Schifffahrt litt.<sup>16</sup> *Es waren vor allem die Reparationslasten in einer wirtschaftlich ungünstigen Situation, die willkürlichen Gebietsabtretungen und der Kriegsschuldparagraph, die das Gefühl einer Niederlage ohne jede Hoffnung tief verankerten.*<sup>17</sup> Mit der Kriegsniederlage ging die Rheinlandbesetzung durch die französische Armee einher.<sup>18</sup> Zudem wurde im Dezember 1918 der Schiffsverkehr auf dem Rhein und der Handel über den Rhein für die Deutschen verboten. Dies trug nicht zur Verbesserung, sondern zu einer Verschlechterung der Versorgungslage bei.<sup>19</sup>

Für die Schifffahrt war die Verlegung des Sitzes der Rheinschiffahrtskommission nach Straßburg ein weiterer herber Schlag.<sup>20</sup> Zudem trat der Straßburger Hafen, der zum zweitgrößten Binnenhafen Frankreichs vergrößert wurde, Mannheim den Rang ab. Mit dem Verlust von Elsass und Lothringen als wichtige Umschlagsplätze war die Mannheimer Schifffahrt in Bedrängnis gebracht und aus ihrer wichtigen Stellung gedrängt worden.<sup>21</sup> Auch viele ehemals deutsche Schiffe fuhren nun unter französischer Flagge.<sup>22</sup>

Die durch den Versailler Vertrag bestimmten Reparationszahlungen konnten nicht in ausreichendem Maße getätigt werden. Daraufhin wurde das Ruhrgebiet besetzt. Vor allem als symbolischer Akt, um die ehemaligen (und gefühlsmäßig auch weiterhin so wahrgenommenen) Gegner auf die Sinnlosigkeit dieser Besetzung hinzuweisen, kam es zu einer Art Stilllegung der Wirtschaft durch die Deutschen. Als Antwort darauf besetzten die Franzosen im März 1923 unter anderem auch in Mannheim die Hafenanlagen.<sup>23</sup> Zunächst wurden am 3. März der Güterbahnhof und die nördlichen Hafenanlagen besetzt, im Anschluss daran am 8. März der Rheinau-Hafen sowie Teile der Neckarstadt. Im September wurde dann auch noch das Schloss besetzt.

Eine der Folgen dieser Besetzung war die sogenannte Hyperinflation. Es kam zu einem sprunghaften Anstieg der Arbeitslosenzahlen und zu einer noch immenseren Versorgungsnotlage.<sup>24</sup>

Mannheim fand sich wie andere deutsche Städte durch die innenpolitische Instabilität und die herrschenden Nöte in einem schleppend vorangehenden Wiederaufbau. Zudem kam es zu einem Bevölkerungswachstum innerhalb der Stadt, was einen schnellen Wohnungsbau zwingend voraussetzte. Selbst als sich die Stadt langsam erholte, erhielten die Mannheimer Rheinhäfen *nur wenige wirtschaftliche Impulse*.<sup>25</sup> Eine der Folgen dieser Entwicklungen war im Anschluss das Erstarken von extremistischen Parteien.

### Wiederaufnahme der Vereinstätigkeiten

Aus einem Artikel des General-Anzeigers vom 25 Januar 1919 geht hervor, dass der MSV seine Geschäfte wieder aufgenommen hatte und weiterhin das Ziel verfolgte, *dem Wohle des Ganzen wie des Einzelnen zu dienen*.<sup>26</sup> Dennoch hatte auch der Verein traurige Verluste zu beklagen. Im Jahresbericht wird der *mit Tod abgegangenen Mitglieder gedacht*.<sup>27</sup>

Inmitten der direkten Nachkriegszeit fiel das 25-jährige Jubiläum des Mannheimer Schiffervereins. Zunächst hatte man daran gedacht, diese Feierlichkeit nur im kleinsten Kreis zu begehen.

*Der Umstand jedoch, daß der größte Teil der Vereinsmitglieder den ganzen Feldzug mitgemacht, und auch nach dieser Zeit tagtäglich ihrem gefahrvollen Beruf oblag, bestimmte schließlich der Vorstand zur Abhaltung des Festes im größeren Rahmen.*<sup>28</sup>

Es folgte die Bitte, den Verein nicht als vermessen anzusehen, weil er trotz des erst kürzlich beendeten Kriegs und seiner Folgen ein solches Fest austrage. *Man wolle daraus neue Hoffnung trinken für unser armes, treues Vaterland.*<sup>29</sup>

Im Jahr 1924 übernahm der Reeder Stachelhaus den ersten Vorsitz, Peter Kühnle den zweiten. Der erste Vorsitzende der Jahre 1911 bis 1924, Rechtsanwalt Dr. Möckel, wurde zum Ehrenvorsitzenden ernannt.<sup>30</sup>

Auch wenn aus dieser Zeit wenig Quellenmaterial für den Verein verfügbar ist, dürften die politischen Rankämpfe und der stagnierende Auf- und Ausbau des Hafens den MSV stark beschäftigt haben, schließlich nahmen diese Aspekte großen Einfluss auf die klassischen Bereiche der Vereinsarbeit.

War einst die Geselligkeit verbunden mit den Schifferbällen ein prägnantes Thema des Vereins gewesen, mühte sich der Mannheimer Schifferverein jetzt um das fachliche Gebiet. Immer mehr Mitglieder

waren nicht aus dem fahrenden Schifferstand, sondern aus den Mannheimer Schifffahrtsunternehmen. Unter ihnen waren auch bekannte Persönlichkeiten wie der Rechtsanwalt Lindeck oder Generaldirektor Jaeger (Fendel) oder die Gebrüder Hecht, die die Rhenania gegründet hatten.<sup>31</sup>

## ANMERKUNGEN

- <sup>1</sup> Schott, Die Stadt unter Strom (2007), S. 541.
- <sup>2</sup> Vgl. MARCHIVUM, 16/2004\_00003 Mannheimer Schifferverein, General-Anzeiger Nr.417, Mittwoch, 9.September 1903.
- <sup>3</sup> Vgl. Schott, Die Stadt unter Strom (2007), S. 593.
- <sup>4</sup> Vgl. Kreutz/Wiegand, Kleine Geschichte (2008), S. 163.
- <sup>5</sup> Vgl. ebd., S. 167.
- <sup>6</sup> Vgl. Kühnle, Aus der Chronik (1969), S. 9.
- <sup>7</sup> Vgl. Krauß, Im Ersten Weltkrieg (2009), S. 3.
- <sup>8</sup> Ebd., S. 7.
- <sup>9</sup> Vgl. Kühnle, Aus der Chronik (1969), S. 9.
- <sup>10</sup> MARCHIVUM, S2/0790 Mannheimer Schifferverein, Neue Mannheimer Zeitung, Nr. 8, vom 5./6.1. 1935, S. 5, 40 Jahre Mannheimer Schifffahrtsverein – Ein kleiner Streifzug durch die Vereinsgeschichte.
- <sup>11</sup> Vgl. Krauß, Martin, Im Ersten Weltkrieg (2009), S. 40f.
- <sup>12</sup> Vgl. Rings, Mannheim auf Kurs (201), S. 152.
- <sup>13</sup> Vgl. Kreutz/Wiegand, Kleine Geschichte (2008), S. 178.
- <sup>14</sup> Vgl. Krauß, Im Ersten Weltkrieg (2009), S. 46.
- <sup>15</sup> Vgl. Rings, Mannheim auf Kurs (2019), S. 152.
- <sup>16</sup> Vgl. Popp, Weimarer Republik (2009), S. 52.
- <sup>17</sup> Ebd.
- <sup>18</sup> Vgl. ebd., S. 63.
- <sup>19</sup> Vgl. Kreutz/Herman, Kleine Geschichte (2008), S. 178.
- <sup>20</sup> Vgl. Popp, Die Weimarer Republik (2009), S. 63.
- <sup>21</sup> Vgl. Kreutz/Wiegand, Kleine Geschichte (2008), S. 180.
- <sup>22</sup> Vgl. Rings, Mannheim auf Kurs (2019), S. 152.
- <sup>23</sup> Vgl. ebd., S. 153f.
- <sup>24</sup> Vgl. Kreutz/Wiegand, Kleine Geschichte (2008), S. 181f.
- <sup>25</sup> Ebd., S. 186.
- <sup>26</sup> MARCHIVUM, 16/2004\_00003 Mannheimer Schifferverein, General-Anzeiger Nr.42, 25.1.1919.
- <sup>27</sup> Ebd.
- <sup>28</sup> MARCHIVUM, S2/0790, Mannheimer Schifferverein, General-Anzeiger Nr. 6, 5.1.1920.
- <sup>29</sup> Ebd.
- <sup>30</sup> Vgl. Kühnle, Aus der Chronik (1969), S. 10.
- <sup>31</sup> Vgl. ebd.