

Die Nachkriegszeit

Maike Sambaß

Die direkte Nachkriegszeit

Nach Ende des Zweiten Weltkriegs bestimmten die vier alliierten Siegermächte auf der Potsdamer Konferenz vom 17. Juli bis 2. August 1945 über das weitere Vorgehen in Deutschland. Man erzielte dahingehend Einigung, Deutschland zu demokratisieren, zu entnazifizieren und zu demilitarisieren. Die Durchführung wurde aber in die Hände der jeweilig zuständigen Besatzungsmacht gelegt.¹

Mannheim lag in der amerikanischen Besatzungszone. Dennoch lässt sich die Politik der Amerikaner dabei nicht losgelöst von der Politik der anderen Siegermächte sehen. Vielmehr ist sie auch eine Antwort auf diese. Besonders die Politik der sowjetischen Besatzungszonen unter den Vorzeichen des Kalten Krieges wirkte maßgeblich auf die Vorhaben der Amerikaner ein. Im Zentrum stand dadurch nicht mehr vorrangig, wie vorher angedacht, die Bestrafung der Nationalsozialisten, sondern auch die Westbindung Deutschlands.² Um diese zu garantieren sollte der Wiederaufbau schnellstmöglich vorangetrieben werden.

Den Mannheimern und auch den Menschen aus dem Umkreis des MSV machten insbesondere Reparationszahlungen Angst. So schrieb Dr. Arthur Meyer, der damalige Direktor der Fendel-Schiffahrts Aktiengesellschaft, eine Denkschrift mit dem Titel: *Die Rheinschiffahrt in der Amerikanischen Besatzungszone und das Reparationsproblem*.³ Aus Sicht der Firma werden Probleme, wie etwa die mangelnden Verfügungsmöglichkeiten der eigenen Fahrzeuge, beschrieben. Es konnten beispielsweise aufgrund von Versenkungen oder schweren Beschädigungen nur etwa 30% der Fahrzeuge eingesetzt werden. Dr. Meyer sah zwar durchaus ein, dass Reparationszahlungen getätigt werden müssen, um zugefügte Schäden im Rahmen des Möglichen wieder gutzumachen. Dennoch:

*Ich bin [...] der Auffassung, daß es zweckmäßig ist, vor endgültigen Entschließungen über die Durchführung der Reparationen im Einzelnen Vertreter der in Betracht kommenden deutschen Wirtschaftszweige zu hören, um Maßnahmen zu vermeiden, die den Wiederaufbau einer deutschen Friedenswirtschaft unnötig erschweren oder verzögern und damit wiederum die Einsatzfähigkeit der deutschen Wirtschaft zu Reparationen zu beeinträchtigen.*⁴

Zu der Zerstörung der Schiffe über die Dr. Meyer in seiner Denkschrift schrieb, kam eine generelle Zerstörung der Mannheimer Stadt hinzu. Diese war deshalb so stark betroffen, weil sie durch ihre zahlreichen, strategisch wichtigen Produktionsstätten zu einem Ziel massiver Bombardements geworden war. Mannheim gehörte im deutschlandweiten Vergleich zu den meistbombardierte Städten. Nach Kriegsende war drei Viertel der Bausubstanz zerstört, besonders der Wohnraum war hiervon betroffen.⁵

»Der Hafen war zerstört, wie nur etwas zerstört werden konnte.«⁶

Die Zerstörung der Industrieanlagen lag weit unter denen des Wohnraums, aber auch der Mannheimer Hafen war schwer betroffen. Weder gab es noch einen intakten Hochbau im Hafen, noch funktionierte das Stromnetz. Viele Kilometer Gleisanlagen waren zerstört.



Nach dem Krieg – Zerstörung im Mannheimer Hafen. (MARCHIVUM, Bildsammlung, AB03098-6-278)

Bei einem Treffen der vorläufigen Volksvertretung für Württemberg-Baden am 27. Februar 1946 machte Oberbürgermeister Dr. Klett die Bedeutung der Binnenschifffahrt für den Wiederaufbau deutlich. Es sollten alle Maßnahmen ergriffen werden, um die Schifffahrt schnellstmöglich wieder einsatzbereit zu machen.⁷

Ein Ausschuss beschäftigte sich mit dem Wiederaufbau des Hafens und dachte dabei ganz zukunftsweisend daran, dem Mannheimer Ha-

fen *ein Gesicht*⁸ zu geben, wie dies beispielsweise in Hamburg, Bremerhaven oder Lübeck zu finden sei. Diese Hafenanlagen wurden als Ausdruck einer Epoche gesehen und durch den Wiederaufbau sollte sich Mannheim in die Reihe dieser Häfen einfügen. Der Angst, dass das Reparationsproblem gravierende Auswirkungen auf dieses Unterfangen haben könne, müsse man *mit Ruhe entgegensehen und die Bemühungen im schnellen Wiederherstellen der vorhandenen Anlagen unbeirrt fortsetzen*.⁹

Mit der Intention die Interessen der Hafenanlieger zu wahren und den Hafen wieder aufzubauen, wurde in dieser Zeit auch der noch heute bestehende Hafencub gegründet.¹⁰

Im September 1946 schlossen sich die britischen und amerikanischen Mächte zu einer sogenannten Bizone zusammen. Besonderes Augenmerk lag dabei auf der Vermeidung von Hungersnöten, Arbeitslosigkeit und Inflation. Der Wiederaufbau galt als wichtigstes Ziel, auch um die Bevölkerung nicht für Ideen der sowjetischen Besatzungszone, also namentlich dem Kommunismus, anfällig zu machen. Mit einem Wiederaufbauprogramm, dem European Recovery Program, kurz ERP, sollte die Industrie gestärkt werden.¹¹

In Mannheim machten sich erste Maßnahmen bereits 1946 bemerkbar. Die Bevölkerung musste in den Hafensilos Getreide einlagern, um dem Hunger Einhalt gebieten zu können. Gleichzeitig ging der Wiederaufbau nur schleppend voran. Besonders der Mangel an Arbeitskräften und an benötigter Ausrüstung hinderte das Voranschreiten.¹² Zudem kam es im Hafengebiet aufgrund der Notlage der Bürger und Bürgerinnen häufig zu Diebstählen, denen man mit verstärkter Überwachung entgegenwirken musste.¹³

Erst gegen Ende der 1940er Jahre verbesserte sich die Situation und auch der Hafen war wieder deutlich in seiner Funktion gestärkt, was vor allem dadurch bedingt war, dass mittlerweile die Häfen und Fahrrinnen weitestgehend von den Trümmern bereinigt werden konnten.¹⁴ Neben dem physischen Wiederaufbau der Gebäude, musste auch der Verwaltungsapparat wiederhergestellt werden. Die Parteien konstituierten sich neu. Ein erster Schritt Richtung Alltag.

Wiederaufnahme der Vereinsgeschäfte

Der Mannheimer Schifferverein hatte nach Kriegsende zunächst nicht die Möglichkeit die eigene Arbeit wieder aufzunehmen. Durch die Kontrollratsbeschlüsse der Besatzungsmächte war zunächst jegliche Vereinsarbeit verboten. Die übrig gebliebenen Mitglieder trafen sich häufig im Freundeskreis. Am 7. Januar 1949 berief der Schiffsbesitzer J. Lerch eine Mitgliedsversammlung ein. Die Tätigkeiten wurden im Beisein von 27 Personen wieder aufgenommen.¹⁵

Zum ersten Vorsitzenden wurde August Frank gewählt. Peter Kühnle wurde wegen seiner langjährigen Verdienste um den Verein zum Ehrenvorsitzenden ernannt, ob oder gerade, weil er in der Kriegszeit Vorsitzender gewesen war.¹⁶

Der Geschäftsbericht des ersten Jahres nach Wiederaufnahme der Tätigkeiten nach dem Krieg zeigt, dass das Interesse am Verein trotz zahlreichem kriegsbedingtem und natürlichem Ausscheiden noch immer ungebrochen war. Die Vereinsleitung bedankte sich bei ihren Mitgliedern und versicherte, dass auch in den kommenden Jahren nichts unversucht bleiben werde, *die alte gewohnte Tradition des MANNHEIMER SCHIFFERVEREINS wieder fortzusetzen*.¹⁷

Der Verein erholte sich schnell wieder. Waren bei der ersten Sitzung 27 Personen, zählte der MSV noch im selben Jahr bereits wieder 107 Mitglieder. Und auch die Winterfeste wurden, zunächst noch in kleinerem Rahmen, wiederaufgenommen. Bereits 1950 fanden sie wieder im Pfalzbau in Ludwigshafen statt, was auf einen deutlich größeren Rahmen schließen lässt.

*Es zeigte sich, dass das Interesse an dem Verein, trotz aller Belastungen der vergangenen Jahre wach geblieben war.*¹⁸

Nach der Neugründung erinnerte man vor allem wieder der ersten Satzung von 1911.¹⁹ Die Eintragung des MSV in das Vereinsregister am 13.8.1951 beschreibt als Vereinszweck an erster Stelle *die Hebung und Förderung der Interessen der Schifffahrt*.²⁰

So hatte der Verein bald wieder zu seiner ursprünglichen Aufgabenstellung zurückgefunden: Die Nöte der Schifffahrenden möglichst zeitnah und direkt zu lösen oder zumindest zu lindern. Ein Schreiben vom Dezember 1949, dem Jahr der Neugründung, gerichtet an das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Mannheim, beinhaltet die Forderung, den Liegeplatz für Tankschiffe zwischen dem Mühlauhafen und der Talreedee zu vergrößern.²¹

Die Wiederaufnahme des Vereins war auch deshalb von Belang, da der Hafen nun wieder aufgebaut war. 1959 sprach der Hafendirektor zwar bereits von einem rückläufigen Umschlag, dennoch sei der Mannheimer Hafen weiterhin einer der Bedeutendsten in Europa. Etwa 70 Millionen DM waren zum Wiederaufbau verwendet worden.²²

Im Laufe der Zeit änderte sich die Struktur der Binnenschifffahrt. Dementsprechend erfuhren auch die Arbeit und die Aufgaben des MSV einen Wandel. Der enge Kontakt mit Behörden und verschiedenen Verbänden zeichnete aber noch immer die Vereinsarbeit aus, nun mit neuer Intensität und anderer Ausrichtung. Vereinsmitglieder waren häufig in entsprechenden Ausschüssen vertreten und konnten so Einfluss geltend machen.²³ Innerhalb der zehn Jahre seit der Wiederaufnahme der Vereinsgeschäfte wuchs die Mitgliederzahl auf nahezu 170 (1958).²⁴

Einer der Gründe für das Ansteigen der Mitgliederzahlen könnte das Bedürfnis der Binnenschifffahrtsangehörigen nach Unterstützung gewesen sein. Insbesondere das auslaufende Modell der Schleppkähne ohne Motorkraft, die sich als nicht mehr rentabel erwiesen, verunsicherte Partikuliere, Spediteure und die Schiffer.²⁵

ANMERKUNGEN

- ¹ Vgl. Hübel, Kriegsende (2009), S. 428f.
- ² Vgl. ebd., S. 429.
- ³ Vgl. MARCVHIUM, 3/1993, Nr. 293, Reparationsproblem in der Rheinschiffahrt, Meyer, Arthur, Die Rheinschiffahrt in der Amerikanischen Besatzungszone und das Reparationsproblem.
- ⁴ Ebd.
- ⁵ Vgl. Hübel, 1945-1948, S. 430.
- ⁶ Archivum, 3/1993 Nr.294, verschiedene Schiffahrtsangelegenheiten, Niederschrift über die Sitzung des Ausschusses für den Wiederaufbau des Mannheimer Hafens am 19. Juni 1946.
- ⁷ Vgl. ebd.
- ⁸ Ebd.
- ⁹ Ebd.
- ¹⁰ Vgl. <https://www.hafenclub-mannheim.de/die-geschichte> (zuletzt abgerufen am 18.12.2021).
- ¹¹ Vgl. Hübel, Kriegsende (2009), S. 429.
- ¹² Vgl. Rings, Mannheim auf Kurs (2019), S. 164.
- ¹³ Vgl. ebd., S. 165.
- ¹⁴ Vgl. ebd.
- ¹⁵ Vgl. Hartmann, Mannheimer Schifferverein: 75 Jahre (1969), S. 11.
- ¹⁶ Vgl. ebd.
- ¹⁷ MSV, Ordner »Geschäftsberichte I«, Geschäftsbericht vom 8.3.1950.
- ¹⁸ Hartmann, Mannheimer Schifferverein: 75 Jahre (1969), S. 11.
- ¹⁹ Vgl. Hartmann, Aus der Arbeit des Vereins (1969), S. 18.
- ²⁰ Ebd.
- ²¹ Ebd., S. 21.
- ²² Vgl. MSV, Ordner »laufende Korrespondenzen 1958/59«, Artikel des Mannheimer Morgen vom 17.11.1959.
- ²³ Vgl. Hartmann, Mannheimer Schifferverein: 75 Jahre (1969), S. 12.
- ²⁴ Vgl. MSV, Ordner »laufende Korrespondenzen 1958/59«, Referat vom 17.4.1959.
- ²⁵ Vgl. MSV, unverzeichnet, Artikel im Mannheimer Morgen vom 10.2.1966.