



Hiram Kümper, Maike Sambaß

MENSCHEN AM RHEIN

Der Mannheimer Schiffsverkehrsverein von 1894 e.V.
und seine genossenschaftlichen Vorläufer



Gedächtnis

der Rheinschifffahrt

Gedächtnis der Rheinschifffahrt

hg. von Hiram Kümper

Band 1

Die Autor*innen

Maika Sambaß hat ihr Studium 2019 mit einer archivpädagogischen Arbeit abgeschlossen und ist Wissenschaftsmanagerin im europäischen Hochschulverbund ENGAGE.EU sowie Mitarbeiterin an der Carl-Theodor-Professur. Sie forscht und lehrt zu Fragen der Vermittlung, der Kulturwirtschaft und der Museologie. Als Lucien-Febvre-Stipendiatin hat sie die Geschichte des *Mannheimer Schiffsvereins von 1894 e.V.* aufgearbeitet.

Hiram Kümper ist Carl-Theodor-Stiftungsprofessor und Lehrstuhlinhaber für Geschichte des Spätmittelalters und der frühen Neuzeit an der Universität Mannheim. Seine Schwerpunkte liegen in der Wirtschafts- und Sozialgeschichte, den Historischen Hilfswissenschaften sowie der Vermittlung von Geschichte in Schule, Museum und Öffentlichkeit.

Hiram Kümper und Maike Sambaß

MENSCHEN AM RHEIN

Der Mannheimer Schifffahrtsverein von 1894
und seine genossenschaftlichen Vorläufer

Bibliografische Information der Deutschen Bibliothek

Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie. Detaillierte Daten sind über <http://dnb.ddb.de> abrufbar.

Der vorliegende Text darf nicht gescannt, kopiert, übersetzt, vervielfältigt, verbreitet oder in anderer Weise ohne Zustimmung des Autors verwendet werden, auch nicht auszugsweise: weder in gedruckter noch elektronischer Form. Jeder Verstoß verletzt das Urheberrecht und kann strafrechtlich verfolgt werden.

EIN GROSSER DANK

Kein Buch entsteht ohne Menschen dahinter, die nirgends auf dem Titelblatt erscheinen. Und doch sollen sie nicht vergessen werden.

Da steht am Anfang natürlich der [Mannheimer Schiffsahrtsverein von 1894](#) und dessen Vorstand, der diese Arbeit nicht nur angeregt, sondern durch das vom Verein vergebene Lucien-Febvre-Stipendium überhaupt erst möglich gemacht haben. Auch zu den Druckkosten hat der Verein, haben aber auch die [Gesellschaft zur Förderung des Binnenschiffahrtsrechts an der Universität Mannheim](#) sowie private Spender wesentlich beigetragen, von denen insbesondere die [Familie Kühnle](#), vertreten durch [Christian Kühnle](#), [Ingeborg Lutz](#) und [Peter Kühnle](#) ausdrücklich zu nennen wären. Ihnen allen gilt ein großer Dank!

Zahlreiche Vereinsmitglieder haben die Entstehung nicht nur finanziell, sondern auch ideell und durch tatkräftige Recherchearbeit, durch Rat und Tat begleitet: [Thomas Hartmann](#) als organisatorisches Mastermind und Netzwerker ersten Ranges, und [Petra Hula](#), die für die Aufarbeitung der Vereinsgeschichte manche Hürden, nicht nur im Archiv, geebnet haben, sowie [Werner Weidl](#), der in akribischer Kleinarbeit die Veranstaltungen der letzten Jahrzehnte gelistet hat.

Die Kapitel von Maïke Sambaß haben [Susanne Schuster](#) und [Daniel Reinemuth](#) Korrektur gelesen – auch Ihnen gebührt großer Dank für diese Arbeit.

Eine Publikation der Forschungsstelle »Gedächtnis der Rheinschiffahrt«

Carl-Theodor-Professur, Historisches Institut der Universität Mannheim
L 7-7, 68131 Mannheim, carltheodor@uni-mannheim.de

Druck: Scandinavianbook GmbH, Neustadt a.d. Aisch.
ISBN 978-3-947915-03-3.

Mannheim 2022.

Inhalt

Ein Wort zum Geleit	9
Menschen am Rhein: Ausblick auf eine Beziehungsgeschichte	11
Der Rhein – ein europäischer Fluss	11
Auf, am und mit dem Rhein: die Menschen jenseits der großen Politik.....	14
Kleine Geschichten an einem großen Fluss.....	15
Der wilde Rhein: Leben und Überleben am Fluss	17
Überschwemmungen und Deichbau.....	18
Gefahren am Fluss: Hochwasser und Eisgang.....	20
Verbindendes: die frühen Mannheimer Rheinbrücken	23
Unterwegs auf dem Fluss: die frühe Rheinschiffahrt.....	25
Gemeinsam am Rhein: die Schifferzünfte und andere Berufsgruppen	31
Unterwegs auf Rhein und Neckar: die Mannheimer Schifferzunft	33
Zunftgenossen: die Mannheimer Schiffsbauer	43
Gebückte Rücken, ohne Lobby: die Sackträger.....	45
Jenseits des Transportgeschäfts: die Mannheimer Fischer	47
Streit um den Rhein: von Zöllen, Sand und ganz viel Ärger	51
Die Rheinzölle: Herrschaftsressourcen und stetiger Stein des Anstoßes.....	51
<i>Uffpasse!</i> Fürstliche Geleitrechte am Rhein	53
<i>Dominium Rheni</i> : der pfälzische Anspruch auf den Oberrhein	57
Herrschaft, die auf Sand gebaut ist: das <i>ius alluvionis</i>	58
Die <i>völlige Freyheit der Commerci</i> nach dem Großen Krieg.....	58
Das freie Meer und der freie Fluss.....	62
Freie Fahrt <i>jusqu'à la mer</i> : Mannheim zwischen Octroi und revidierter Rheinakte.....	71
Die »Mannheimer Rheinschiffergilde« – letztes Intermezzo	71
Anschluss an die Welt: Mannheim bekommt einen Rheinhafen	73
Der wilde Rhein wird gezähmt ... und kommt unter Dampf	76
Ursprünge des Versicherungswesens am Rhein	79
Freie Fahrt voraus: die Mannheimer Rheinakte von 1868.....	80

Von der Mannheimer Akte zur Gründung des »Mannheimer Schiffahrtssvereins«	85
Zeiten des Umbruchs – Bedeutung der Binnenschifffahrt	85
Von der Interessenvertretung in Komitees zur Gründung des 1. Internationalen Schiffervereins	87
Zusammenschluss als Internationale Rheinschiffer 1894	87
Ziele der Vereinsgründung	89
Das anbrechende neue Jahrhundert und der Erste Weltkrieg	93
Der Erste Weltkrieg	94
Ruhrbesetzung und Versailler Vertrag	95
Wiederaufnahme der Vereinstätigkeiten	96
Eine jährliche Tradition: Die Schifferbälle des Mannheimer Schiffahrtsvereins	99
Der Verein im Nationalsozialismus und Zweiten Weltkrieg	105
Die Nachkriegszeit	111
Die direkte Nachkriegszeit	111
Wiederaufnahme der Vereinsgeschäfte	113
Unterstützung der Fahrensleute und ihres Nachwuchses.....	117
In Verhandlungen um akute Nöte.....	117
Unterstützung der Schifferseelsorge.....	118
Schifferkinderheime	119
Der Schiffermast an Rheinkilometer 424.....	123
Aus der Vereinsarbeit: Ausflüge und Vorträge	129
Ein Museum für die Rheinschifffahrt	137
Der erste Schritt – die Idee	137
Auf der Suche nach einem dauerhaften Ausstellungsort.....	138
Die Konstituierung der Fördergesellschaft.....	141
Die MAINZ	142
Auf dem Weg zu einem Museumsschiff.....	143
Das Museumsschiff vor Anker.....	144
Das Museumsschiff heute	148
Die Mannheimer Akte – Bewahren und Verbreiten	155
Jubiläen und Festlichkeiten	155
Mannheimer Schifffahrtsbankette	159
Die GBM und das Institut für Binnenschifffahrtsrecht	165
Im Laufe der Zeit – Veränderungen und Kontinuitäten.....	169
Umbenennung und veränderte Aufgaben	169
Frauen im Verein.....	169

Weil es die Personen sind, die einen Verein machen	173
Die Kühnles – eine Ära?!	173
Der Vorstand heute	176
Die Menschen am Rhein – Bestandsaufnahme und Ausblick	179
Nachwort	183
Anhänge	189
Ordnung der Mannheimer Schifferzunft, 1730	189
Älteste Satzung des Mannheimer Schifferverein, 1911	194
Satzung des Mannheimer Schifffahrtsvereins von 1894 e.V., Juli 2013	198
Vorstände und Ehrenmitglieder des MSV, 1894–2022	202
Aus dem Veranstaltungsprogramm des Vereins, 1962–2022	219
Quellen und Literatur	227
Abkürzungen	227
Ungedruckte Quellen	227
Gedruckte Quellen	231
Literatur	234



Ein Wort zum Geleit

Erster Bürgermeister Christian Specht

Rhein und Neckar haben Mannheim großgemacht. Das stimmt und stimmt zugleich auch nicht. Denn es sind ja nie die naturräumlichen Gegebenheiten allein, die unser Dasein bestimmen, es sind die Menschen, die in ein produktives Verhältnis zu ihnen treten und damit ihr eigenes Schicksal in die Hand nehmen und die Dinge fortentwickeln.

Der Mannheimer Schifffahrtsverein von 1894 ist eine besondere Vereinigung solcher »Menschen am Rhein«. Seit mehr als 125 Jahren engagieren seine Mitglieder sich in der Tradition der Mannheimer Industrie- und Handelsgeschichte nicht nur als bedeutende Lobbygruppe für die Binnenschifffahrt und die mit ihr verbundenen Gewerbe, sondern auch für den Fluss und die Menschen.

Damit wird die zentrale Rolle des Rheins für die Stadt, ebenso wie die der Stadt Mannheim für den Fluss immer wieder betont und gepflegt. Bereits 1247 lässt sich Schifffahrt in Mannheim nachweisen, 1828 wurde der Freihafen eröffnet. Ebenso wurde mit der Mannheimer Akte von 1868 erstmals die freie Rheinschifffahrt garantiert. Mit dem hier in der Region gegründeten und weiterhin in Mannheim beheimateten EVTZ für den Rhein-Alpen Korridor wird die multilaterale Zusammenarbeit entlang des Rheins in dieser Tradition fortgeführt. Die Menschen am Rhein treten also weiter in den Dialog, entwickeln Ihren Fluss und Ihr Leben fort. Der Mannheimer Schifffahrtsverein war und ist eine verlässliche Stütze dieser Verbindung.

Dabei gilt es weiterhin an der Zukunft des Lebens an und mit dem Fluss zu arbeiten. So muss beispielsweise die Dekarbonisierung der Rheinschifffahrt vorangetrieben werden, damit der Rhein zukünftig eine noch größere Rolle im umweltfreundlichen Gütertransport spielen kann. Gleichzeitig gilt es mit den Folgen des Klimawandels und der resultierenden Niedrigwasser für Schifffahrt und Natur umzugehen.

Es bleibt also alles im Wandel am Rhein. Umso mehr hat es diese lebendige Rheingeschichte verdient, durch ein Buch wie das vorliegende gewürdigt zu werden. Ich gratuliere dem Mannheimer Schifffahrtsverein von 1894 dazu und wünsche ihm viele weitere produktive Jahrzehnte.



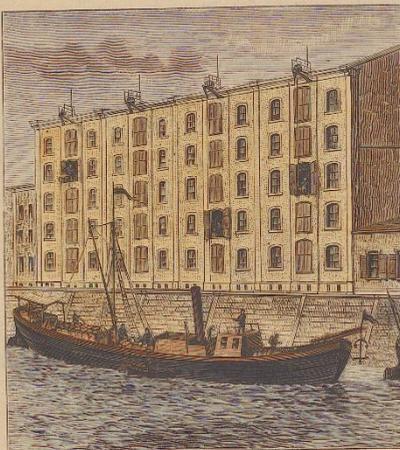
Christian Specht



1. Die Drehbrücke des Hafens.



2. Drehschraube.



3. Angehaus.



4. Leuchtturm auf der Hafenspitze.



5. Gesamtansicht des Hafens mit der Schleuse.

Bilder aus dem Mannheimer Hafen. Nach Originalskizzen von W. Ringenfelder. (S. 222)

1884

Sammelbogen mit Motiven aus dem Mannheimer Hafen, 19. Jh. (Grafiksammlung Ernst Hartmann)

Menschen am Rhein: Ausblick auf eine Beziehungsgeschichte

Hiram Kümper

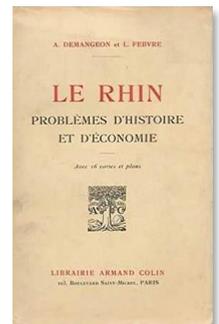
An den Ufern des Rheins bricht sich nicht nur Wasser, sondern auch die europäische Geschichte.¹ Es gab eine Zeit, da verstand man in Frankreich den Rhein als *frontière naturelle*, als natürliche Grenze zwischen mal konkurrierenden, mal offen befeindeten Nachbarstaaten.² Die Deutschen dagegen wurden 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 giere*.³



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*.⁴ Kurz gesagt: *Der einheitliche große Rhein ist eine moderne Erfindung des Menschen: von Politikern, Ökonomen, Industriellen und Händlern bei tätiger Mithilfe von Ingenieuren*.⁵

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.⁶

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.⁷ 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.⁸

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.⁹ 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.¹⁰ 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

- ¹ 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.
- ² Eingehend dazu Smets, *Der Rhein* (1998) und Miard-Delacroix/Thiemeyer, *Der Rhein als politische Landschaft* (2018).
- ³ 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).
- ⁴ Febvre, *Der Rhein* (1994), S. 214.
- ⁵ Ebd.
- ⁶ Zur LUSORIA RHENANA vgl. Brechtel u.a., *Lusoria Rhenana* (2016).
- ⁷ Zur Frage der Herrschaftsressourcen und deren Einfluss auf das Verhältnis zwischen Königtum und Kurfürsten vgl. Schneider, *Ressourcen, Konflikte und Regeln* (2014).
- ⁸ Schmale, *Otto von Freising. Taten Friedrichs* (1974), S. 152f. (I 12).
- ⁹ Vgl. dazu jetzt die Beiträge in Kümper/Maurer, *150 Jahre Mannheimer Akte* (2018).
- ¹⁰ Rings, Caffee, Capern und Corinthen (2018).

Der wilde Rhein: Leben und Überleben am Fluss

Hiram Kümper

Von den frühesten Zeiten der Besiedlung des Oberrheingebietes an bot der Fluss den Menschen eine wichtige Lebensgrundlage – und das in ganz unterschiedlicher Hinsicht. Schon in den frühmittelalterlichen Schenkungsurkunden an das Kloster Lorsch beispielsweise, die uns abschriftlich im berühmten »Lorscher Codex« aus dem 13. Jahrhundert überliefert worden sind, tauchen immer auch Rheininseln, Anlegestellen, Fischereirechte und sogar Stauwehre auf.¹ Das Land war fruchtbar, das Klima günstig, die Verkehrswege über Jahrhunderte etabliert.

Aber: Vor dem 19. Jahrhundert war der Oberrhein auch ein ungezähmter Fluss – nicht immer rasend schnell vielleicht, jedoch ständig über die Ufer tretend, ständig sein Bett verlagernd, ständig neue Inseln bildend. Gerade am Oberrhein pendelte das Flussbett mit seinen Neben- und Altarmen auf einer Breite von bis zu zwei oder drei Kilometern. Unterhalb von Basel setzte außerdem eine komplexe Abflussführung mit vielen Seitenflüssen und -bächen ein, die den Rhein speisten und so auch die Pegelstände schlecht abschätzbar machten, weil sie tiefer gelegene Gebiete entwässerten und die heftigen Niederschläge nach großen Sommergewittern weiterreichten. Diese besondere hydrologische Situation machte den Rhein so unberechenbar.

Die Menschen am Rhein haben deshalb früh begonnen, mit Dämmen und anderen Bauten den Fluss zu zähmen und die fruchtbaren Niederungen am Ufer vor allzu starken und vor allem allzu lang anhaltenden Überschwemmungen zu schützen.² Waren kurze Schwemmungen der Furchtbarkeit der Weiden und Äcker mitunter sogar zuträglich, zerstörten die heften und lang stehenden Überschwemmungen das Kulturland und machten es über lange Zeit unbrauchbar.

»Die durch die Schneeschmelze in den Schweizer Bergen angeschwollenen Fluten verursachen oft – fast zu Beginn jedes Sommers – Überschwemmungen, worunter viele Anrainer des Gewässers sehr leiden. Indem der Fluss sein Bett verlässt – was oft genug der Fall ist –, bedeckt er nicht nur die in Ufernähe befindlichen Felder und Landstücke mit Sand und Kies, was sie unfruchtbar macht, sondern reißt das Land zum Teil mit sich und fügt damit den Anwohnern großen Schaden zu.«³

So beschrieb 1735 Joseph Peloux, der Sekretär des französischen Intendanten Feydeau de Brou, die Situation am Oberrhein.

Überschwemmungen und Deichbau

Im Gegensatz zu anderen flussnahen Regionen Deutschlands waren also am Oberrhein vor allem die sturzflutartigen, heftigen Regenfälle und die damit einhergehenden Überschwemmungen, die oft nur langsam wieder abfließen, das zentrale Problem – und, dass genau diese Situation nicht nur alle Jubeljahre, sondern regelmäßig drohte.

Besonders dramatisch sieht man das, wenn ganz Dörfer verlegt werden: Ein gutes Beispiel bieten die heute zu Ludwigshafen gehörigen Dörfer Oppau und Edigheim, die schon im Jahr 888 von der rechten auf die linke Rheinseite umsiedelten und damit sogar die administrativ-gerichtliche Zugehörigkeit (vom Lobdengau in den Wormsgau), aber bemerkenswerterweise nicht das Kirchspiel (Weinheim) wechselten – das alles wahrscheinlich in Folge eines auch anderweitig belegten, schweren Hochwassers zwei Jahre zuvor.⁴ Oder das Dorf Dettenheim im heutigen Landkreis Karlsruhe, das um die Mitte des 18. Jahrhunderts, als der Rhein immer näher an die Gemarkung herankam, bei der kurfürstlichen Regierung zu drängeln begann, man möge doch endlich wasserbauliche Maßnahmen (einen »Durchstich« ähnlich wie in Mannheim) ergreifen oder aber den Einwohnern die Umsiedlung erlauben.⁵ Endgültig passierte das dann aber erst 1813.

Vor der Verlagerung ganzer Siedlungen standen den kurfürstlichen Behörden und den lokalen Bewohnern eine ganze Reihe kleiner und größerer Baumaßnahmen zu Gebote.

Die häufigste, weil naheliegendste und auch von den Ortsansässigen in Eigenregie zu bewältigende war natürlich: der Deichbau. In den frühen Quellen des Mittelalters und der frühen Neuzeit heißen solche Bauten oft *Werben*, während das heute geläufige Wort »Deich« sich im deutschen Südwesten erst im Laufe der Neuzeit, in der Pfalz aber wiederum besonders früh durchsetzt – vielleicht, weil hier früh schon Profis aus dem Norden hinzugezogen werden.⁶

Natürlich hatte der Deichbau mitunter auch unmittelbare Auswirkungen auf die Schifffahrt: So beschwerte sich etwa 1419 der Bischof von Speyer beim Rat seiner Stadt, dass durch die Deiche des Fischerdorfs Rheinhausen (*Husen*) seinen Schiffen die Durchfahrt erschweren, es sei denn, *der Rin werden dann als unmeselich groß, das man uber die Dyche und Keche gefaren mohte*. Aber wenn man das täte und *der Rin wieder etwa fellet, so mag man die Schieffe nit herwieder uß bringen vor denselben Dichen*.⁷ Der Streit ging noch einige Male hin und her und wurde schließlich geschlichtet – interessanterweise von einem *gemeinen Rynman*, einem öffentlichen oder allgemeinen Rheinmann also, der *niet von Parthien*, also unparteiisch, sein sollte. Ob das jemand aus der Gemeinschaft der »Menschen am Rhein« gewesen ist, oder aber jener *Rynman* eine offiziellere Funktion ausübte, ist dem Speyrer Streit nicht zu entnehmen. Und auch sonst ist er bisher in den Quellen nicht weiter aufgetaucht, um es zu verraten.

Im Laufe der frühen Neuzeit wurden die wasserbaulichen Pläne immer visionärer und größer. Eine Schlüsselfigur nahm dabei Johann Andreas von Traitteur (1752–1825) ein, der, obwohl studierter Jurist und später Mitglieder der philosophischen Fakultät der Universität Heidelberg, seine Karriere wesentlich im erst kurpfälzischen und später österreichischen Militär vorantrieb und vor allem als genialer Ingenieur in die Geschichte eingegangen ist. Der kurpfälzische Hofkalender führt ihn 1787 mit folgendem barocken Titel: *Der Weltweisheit Doktor der Zivil- und Militärkunst, der praktischen Geometrie ordentlicher öffentlicher Lehrer auch geistlicher Administrationsrat und zweiter Baukommissär*.⁸ Und »Weltweisheit« (in einem sehr direkten Sinne) und praktische Kunst, das vereinigte Traitteur in der Tat in einer Person.



Der 1787/1788 von Johannes Andreas von Traitteur gebaute Damm zur Beseitigung der Insel Ceylon im Nordwesten der heutigen Insel Elisabethenwörth. In der Bildmitte ist das Denkmal zu erkennen, das an den Besuch des Kurfürsten erinnern soll. (Foto: Wikicommons, CC-SA-BY 1.0)

Besonders berühmt geworden ist Traitteur durch die Anlage einer Wasserleitung von Rohrbach bis in die Residenzstadt Mannheim.⁹ Er war aber auch bei der oben erwähnten Frage um die Verlegung von Dettenheim beteiligt, hat sich um die Mannheimer Stadtgräben und zahlreiche Bauprojekte gekümmert, die mit Wasser nichts zu tun haben – von der Universitätsbibliothek Heidelberg bis zur Festung Philippsburg. 1787 dann hat Traitteur versucht, Ceylon zu beseitigen. Nicht Ceylon im Indischen Ozean natürlich, also das heutige Sri Lanka – sondern eine Ansandung im Rhein oberhalb von Germersheim, um deren Besitz man

sowieso mit dem benachbarten Hochstift Speyer stritt und die den Rhein immer stärker auf das kurpfälzische Ufer lenkte. Also: weg damit. Traitteur versuchte, sie durch einen Durchschnit und gezielten Dammbau. Geplant war eine so genannte »Faschine«, ein Wehr aus Reisigbündeln, das man zeitgenössisch gern auch »Wurst« genannt hat. Der greise Karl Theodor, damals schon längst nach München übersiedelt, kam sogar selbst vorbei und *Ihro Churfürstliche Durchlaucht führten höchsteigenhändig mit einer silbernen Schippe Kiessteine in die Wurst, [...] legten dann das Band darum, worauf mit goldenen Buchstaben die Devise zu lesen war: Zum Schutze meiner Stadt Germersheim Carl Theodor den 12. Juli 1788.*¹⁰ Geholfen hat es aber nichts – oder jedenfalls nicht gründlich genug. Erst mit der Verlandung des Altrheinarms bei Rußheim hat sich die Sache von selbst erledigt.

Gefahren am Fluss: Hochwasser und Eisgang

Neben die beinahe alltäglichen Gefahren von Überschwemmung und sich verlagerndem Rheinverlauf traten die außergewöhnliche Katastrophen: die Hochwässer und der Eisgang. Während die Schiffer sich vor dem zufrierenden Rhein in Winterhäfen zu flüchten – was nicht immer gelang, weil es zu wenige (eis-)»Freihäfen« gab –, waren Brücken und Hafenanlagen dem Eis schutzlos ausgeliefert.

Regelmäßig griff der Strom aber auch auf die Städte selbst über. Solche Hochwasserkatastrophen am Oberrhein sind dann in der Regel gut dokumentiert, weil die entsetzten Chronisten von ihnen berichten. Aus Straßburg zum Beispiel heißt es 1343:

»Im Jahre 1343, da wurde der Rhein so groß und trat so stark über die Ufer, dass niemand, der damals lebte, es selbst erlebt oder auch nur gehört hätte, dass er jemals so hoch gewesen sei. Das Hochwasser richtet auch viele Schäden an« (*Do man zalte 1343 jor, do wart [der] Rin also groß und ging also sere us, daz nieman do zemol lebete, der üt gedohte oder ie hette gehoret sagen, daz er ie so groß würde. Daz selbe waszer det ouch vil schaden*).¹¹

Dreißig Jahre später berichtet derselbe Chronist, *das wasser was so gros, das men mit schiffen durch den giessen fur*, man also mit Schiffen durch die Gassen gefahren sei.¹²

Was in der Stadt Bedrängnis schuf, konnte auf dem Land leicht zur existenzbedrohenden Katastrophe werden. 1758 berichtet Oberamtmann von Neustadt, wie das *Mundenheimer Rheinufer an dem so genannten Sandbuckel von dem Gewalt das, durch das biß hieher über 3 Wochen angedauerten Regenwetter sich ergebenen grosen Gewässers überstiegen, [...] den Bayer Damm durchbrochen* und schließlich die *Halbscheid des Orths Mundenheim unter Wasser gesetzt worden*, so dass sich die *Einwohner zu Friesenheim, Oppau und Edickheim sich mit*

*ihrer wenigen Haabseelicheith nacher Oggersheim und ander Orthschafften flüchten müssen.*¹³

Überhaupt war Solidarität zwischen den Dörfern am Rhein in Zeiten starker Überschwemmungen oberstes Gebot. Im Januar 1741 verfügte Kurfürst Carl Philipp, es sollten *bey der noch andauernder Indudation*, also Überschwemmung, die *mit Waßer angefüllt geweßenen Häuser und Zimmer auff dem Land sogleich nicht wieder bewohnt, sondern biß solche hinwieder reparirt und außgetruckent mit deren Beziehung zugewartet*, außerdem *von einem dem anderen hierunter hülfliche Hand geleistet werden*, weil sonst Krankheiten zu befürchten seien.¹⁴

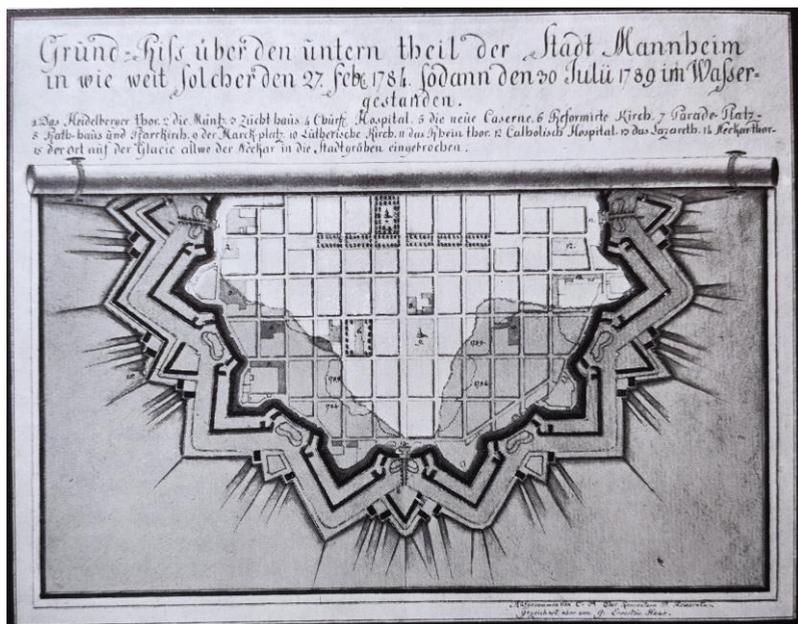
Dramatischen Wassersituationen konnten natürlich auch Anlass für wahren Heldenmut sein: 1795 beispielsweise verlieh der Kaiser höchstselbst dem Huttenheimer Bürgermeister Weick, der *am Rhein bey der Überschwemmung und Eisgang* heldenhaft mehrere Menschen gerettet hatte, nicht nur eine Goldene Medaille im Wert von 32 Dukaten, sondern auch eine lebenslange und von den meisten Abgaben befreite *Schildgerechtigkeit*, also eine Gaststättenlizenz, schenkte ihm Bauholz zur Vergrößerung seines Hauses und sollte Weick *künfftig Schultheis genennet werden* – wovon er sich im Gegensatz zu allen anderen Gnadenweisen nichts kaufen konnte, aber sozial enorm geehrt wurde.¹⁵



Ferdinand Kobell, Die Alte Brücke bei Heidelberg nach der Zerstörung durch Eisgang, 1784. (Heidelberg, Kurpfälzisches Museum)

Einen Jahrhundertwinter, ausgelöst von einem Vulkanausbruch im Süden von Island, brachte die Jahreswende 1783/84.¹⁶ Den ganzen Winter über gab es ungewöhnlich viel Schnee. Auf dem Rhein bei Mannheim bauten sich, wie Zeitgenossen berichten, die Eisschollen zu einem kleinen Eisgebirge auf, das wie eine Staumauer wirkte und das Wasser im Rückstau über die Ufer treten ließ. Schlimmer noch wurde es aber im Februar, als das Ganze zu tauen begann. In Heidelberg kam es nach der Schneeschmelze zum bis heute größten Hochwasser aller Zeiten, dass nicht nur zahlreiche Gebäude, sondern auch die Alte Brücke stark beschädigte. Einer, der schon im Vorfeld Pläne zur Rettung der Stadt entworfen hatte, war – es mag nicht verwundern: Traitteur.¹⁷

Mannheim – insbesondere die besser gestellten Bürger und der Hof – kam insgesamt glimpflicher davon, wie man auf dem Grundriss auf der gegenüberliegenden Seite sehen kann. Zwar wurde ein Teil der Schiffsbrücke am Rhein weggerissen, das Marktschiff, das flussab Richtung Speyer fuhr, durch plötzlichen Eisgang festgesetzt und später von den Eismassen auf Land gesetzt. Die Oberstadt selbst blieb weitestgehend verschont; in der Unterstadt hatten die Menschen mehr zu leiden. Außerdem war für viele Mannheimer ihre landwirtschaftliche Lebensgrundlage im Umland zerstört, hatten die hohen Preise oder der Holznotstand auf die eine oder andere Weise ihr Gewerbe zerstört oder machten die verschlammten Landstraßen ihren Handel zunichte.¹⁸



Grund-Riß über den untern Theil der Stadt Mannheim, in wie weit solcher den 27. Febr. 1784, sodann den 30. Julii 1789 in Waßer gestunden. (nach Walter, Mannheim in Vergangenheit und Gegenwart 1, 1907, S. 722)



Die »fliegende« Brücke über den Rhein. Kupferstich, 1669. (Heidelberg, Universitätsbibliothek, Bild-ID 191978, CC-BY-SA 4.0)

Verbindendes: die frühen Mannheimer Rheinbrücken

Der Rhein wurde aber nicht bewirtschaftet und befahren, er musste auch überquert werden – gerade in einem Territorium, das sich über beide Ufer des Rheines erstreckte wie die Kurpfalz. Noch nicht systematisch untersucht, obwohl (oder gerade weil) sie aus den Quellen geradezu entgegensprudeln, sind die zahlreichen großen und kleinen Fähren, die Menschen, Tiere und Waren von einem Ufer auf das andere übersetzten. Viel mehr Aufmerksamkeit haben dagegen die Brücken über den Rhein gefunden.¹⁹ 1972 hat das Mannheimer Reiss- (damals noch nicht Reiss-Engelhorn-)Museum den Rheinbrücken zwischen Mannheim und Ludwigshafen eine eigene Ausstellung gewidmet, zu der aber leider kein Katalog erschienen ist.²⁰

Als die erste Brücke gebaut wurde, gab es Ludwigshafen noch gar nicht: Unter Kurfürst Carl Ludwig nahm im Jahre 1669 die »fliegende Brücke«, eine Gierseilfähre von enormer Größe, als erste stehende Verbindung über den Rhein an dieser Stelle den Betrieb auf.²¹ Schon die Jungfernfahrt machte Eindruck: *Gestern sindt wir mit 100 Pferd uff einmahl mitt der fliegenden Brück über Rhein in einem Huy gefahren. Wann ich bis Frankendahl bette also gemechlich kommen können, hefte ich mich nicht wund geritten*, notierte der Kurfürst begeistert.²² Das Wunderwerk war allerdings nicht von langer Dauer. Schon Anfang 1705 wurde es durch eine Schiffsbrücke ersetzt, die bei Durchfahrt geöffnet und im Winter wegen des drohenden Eisgangs regelmäßig abgebaut sowie der vielen Hochwasser wegen ständig saniert werden musste.²³ Dennoch blieb diese Brücke bis 1868 die einzige stationäre Verbindung zum anderen Rheinufer in der Gegend von Mannheim.



Mannheimer Rheinbrücken-Ordnung von 1760. (Bayerische Staatsbibliothek München, 2^o J. germ. 159/116)



Portal der Rheinbrücke von Mannheimer Seite aus, um 1893. (Foto: New York, Library of Congress, ppmsca 00324 – Public Domain)

Unterwegs auf dem Fluss: die frühe Rheinschifffahrt

Abschließend soll in diesem Kapitel noch in gebotener Knappheit auf die eigentliche Rheinschifffahrt vor dem Siegeszug der Dampfschiffe eingegangen werden. Dabei muss grundsätzlich unterschieden werden zwischen der Fern- oder Großhandel, der sich regelmäßig von den beziehungsweise bis zu den niederländischen Meereshäfen erstreckte, und dem Regional- oder Kleinhandel, den über lange Zeit die Mannheimer Schiffer betrieben.²⁹ Sie fuhren vor allem nach Straßburg, später auch nach Basel, nach Speyer, Worms oder Mainz, manchmal auch bis Köln, aber selten darüber hinaus. Erst im 18. Jahrhundert – und auch dann zunächst vor allem in der Personenbeförderung, namentlich von Aussiedlern, die nach Rotterdam gebracht wurden, organisierten die Mannheimer Schiffer auch größere Strecken.³⁰

Wer die »Große Fahrt« über Nieder-, Mittel und Oberrhein auf sich nehmen wollte, hatte eine lange und beschwerliche Reise mit vielen Zwischenhalten vor sich. Rheinabwärts (auf »Talfahrt«) konnten die Schiffe eine Zeit lang die Strömung – allerdings auch nur bis zum Mittelrhein – ausnutzen, rheinaufwärts (»zu Berge« bzw. »auf Bergfahrt«) musste dagegen meist getreidelt werden.³¹ Denn nur auf einem verhältnismäßig kleinen Abschnitt des Niederrheins, bis etwa nach Kleve, war noch die Verwendung von Segeln möglich. Mit Zugtier- und Menschenkraft wurden die Schiffe stromaufwärts bewegt. Die Anzahl der eingesetzten Tiere und Menschen variierte dabei stark je nach Schiffs-

und Ladungsgewicht, Wasserstand sowie der Stromgeschwindigkeit. Der Unterhalt der Treidelpfade längs des Ufers war eine kollektive Aufgabe und führte entsprechend regelmäßig zu Zänkereien. Wo Treidelpfade ganz fehlten, musste über kürzere Strecken auch gestakt werden. Jenseits von Straßburg, Richtung Basel war die Fahrt jahrhundertlang so herausfordernd, dass die Ankunft eines Straßburger Schiffs im April 1531 in Basel geradezu eine Sensation war: *In disem monet wart [...] von Stroszburg in schiffen har gon Basel gefurt uff dem Rin heruff, das vormolsz nie gehört ist worden, von Strosburg uff dem Rin heruff gon Basel zu farren.*³²

Getreidelt wurde noch ziemlich lange. Die dampfunterstützte Seilschiffahrt, die so genannte »Tauerei«, die zwischen 1871 und 1905 auf dem Mittel- und Niederrhein mittels großer Seile, die am Ufer verlegt wurden, vor allem für Kohletransporte betrieben wurde, hat südlich von Mannheim keinen Einzug gehalten, obwohl der Betreiberfirma Konzessionen bis nach Straßburg vorlagen. Mangelnde Solvenz und die rasante Verkehrsentwicklung auf dem Rhein überholten diese eigentlich findige Idee allzu schnell.

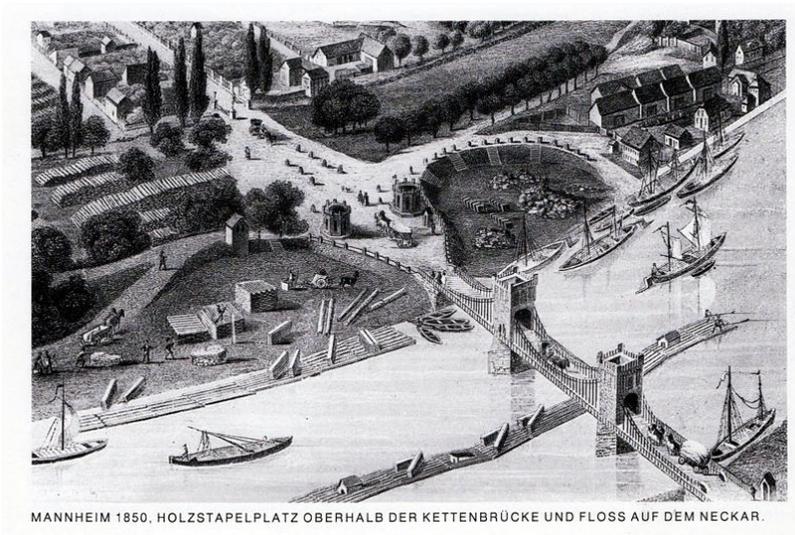


Oberländer Schiffe auf der berühmten Stadtansicht von Köln des Bildschnitzers Anton Woensam aus dem Jahr 1531. (Foto: Rheinisches Bildarchiv)

Je nach Rheinabschnitt kamen unterschiedliche Schiffstypen zum Einsatz. In Köln, als dem großen Stapel- und Umschlagsplatz zwischen Nieder- und Oberrhein wurde bis an die Wende vom 17. auf das 18. Jahrhundert noch regelmäßig am »Oberländer Ufer« beim Salzgassentor von den großen, bauchigen Niederländern auf die kleineren Oberländer umgeladen, die mit ihrem geringeren Tiefgang und dem großen,

schweren Senkruder an der Steuerbordseite besser für die Treidelfahrt und das Manövrieren auf dem Oberrhein geeignet waren. Erst im 18. Jahrhundert verschwand die klare Typentrennung zwischen den nieder- und oberländischen Schiffen und bestritten neue Schiffarten wie der Bönder oder der Rheinberger die Fahrt auf allen Stromabschnitten.

Die Entwicklung der Rheinschiffe lässt sich im Übrigen phantastisch nachvollziehen an einer Sammlung von Schiffsmodellen, die heute im Mannheimer Landesmuseum für Technik und Arbeit, dem »TECHNOSEUM« verwahrt wird, ursprünglich aber von Mitgliedern des »Mannheimer Schiffsvereins von 1894« zwecks Gründung eines Museums für die Rheinschiffahrt zusammengetragen wurde. Die drei wesentlichen Köpfe, die am Anfang dieser Sammlung stehen – Alfons Nowak (1905–1977), Stefan Wilhelm (1896–1966) und Franz Siebert (1899–1985) – werden uns im zweiten Teil dieses Buches wieder begegnen. Hartmut Knittel hat diese Sammlung 2016 in einem gründlichen und gut bebilderten Katalog aufbereitet.³³ Man kann nur hoffen, dass diese eindrückliche Sammlung, an der man viel nicht nur über die Technikgeschichte der Binnenschiffahrt lernen kann, zukünftig wieder in größerem Umfang präsentiert werden kann.



Holzflößerei auf dem Neckar mit dem Stapelplatz bei Mannheim, um 1850. (Foto: Verein Industriekultur e.V.)

Eine traditionelle Form der Rhein- und Neckarschiffahrt, die sich noch bis ins frühe 20. Jahrhundert halten und auch deshalb hier nicht unterschlagen werden sollte, war die Flößerei. Ihrer bediente man sich für die großen Holztransporte bis an den Niederrhein und nach Holland.³⁴ Richtig in Fahrt kam das Geschäft mit dem Holz nach dem Dreißigjähri-

gen Krieg, als die Vereinigten Niederlande sich anschickten, eine Handels- und Kolonialmacht von Welt zu werden und ihren enorm Holzbedarf im Ausland decken mussten. Vor allem aus Württemberg und der Markgrafschaft Baden kam das Holz den Rhein hinunter.

Die Holzhändler schlossen sich zu so genannten »Compagnien« zusammen und organisierten gemeinsam den Transport an ihre Abnehmer im Norden. Mannheim entwickelte sich in diesem Zusammenhang zu einem zentralen Umschlagplatz.³⁵ An diesem Geschäft waren selbstverständlich auch Mannheimer Schiffer beteiligt. 1772/73 etwa focht Fischer Brod aus Mannheim einen langen Prozess gegen die »Pforzheimer Holzcompagnie« wegen verwehrter Bezahlungen.³⁶ Und wenige Jahre zuvor versuchte der *Schiffman* Bonatsch aus Mannheim, den Holzhandel des Johann Jacob Bachert außerhalb der Rheinschanze, auf der Mundenheimer Gemarkung, zu verhindern.³⁷

Das letzte Holzfloß auf dem Rhein wurde 1968 zu Wasser gelassen. Das war aber schon ein später Nachzügler. Die große Zeit der Flößerei war schon im Laufe der ersten Jahrhunderthälfte vorüber.³⁸ Waren noch um 1900 jährlich rund 700 Flöße an Mainz mit Richtung auf die Niederlande vorbeigezogen, trieb bereits Anfang der 1950er durchschnittlich nur noch eines pro Woche, Ende des Jahrzehnts nur noch eines pro Monat vorbei.³⁹

ANMERKUNGEN

- ¹ Vgl. etwa Glöckner, Codex Laureshamensis 1 (1929), S. 284 (Reg. 1330) oder S. 296 (Reg. 3089).
- ² Vgl. noch immer Mone, Flußbau am Oberrhein (1850), aber auch Rückert, Hochwasser und Flußbau (2005).
- ³ Seine umfangreiche Denkschrift ist in Paris, Bibliothèque nationale de France, manuscrits français, Nr. 8152 erhalten und wird hier zitiert nach Kammerer, Rhein (2007), S. 112 u. S. 126 mit Anm. 12: *Ses débordements, causés par la fonte des neiges qui couvrent les montagnes de Suisse, causent souvent et presque au commencement de chaque été des inondations dont souffrent beaucoup les voisins de ce fleuve, qui en changeant de lit, ce qui lui est assez ordinaire, non seulement couvre de sable et de graviers les champs et terres riveraines, ce qui les rend stériles, mais en même temps en emporte une partie et cause de grand dommage aux habitans [...]*.
- ⁴ Vgl. Maier, Bischöfe und Äbte (2003), S. 18–24.
- ⁵ GLA K Best. 229, Nr. 18004.
- ⁶ Belege bei Mone, Flußbau am Oberrhein (1850), S. 304f.
- ⁷ Karlsruhe, GLA, Best. 67, Nr. 286, fol. 16r.
- ⁸ Zu Traitteur und seinem Wirken vgl. etwa Frauenfeld, Johann Andreas von Traitteur (1973). Eine moderne Monografie, die Traitteur zweifellos verdient hätte, fehlt bislang.
- ⁹ Vgl. dazu Schmidt-Herb, Traitteur'sche Wasserleitung (2016).
- ¹⁰ Zitiert bei Musall, Entwicklung (1969), S. 39.
- ¹¹ Closener, Chronik (1870), S. 132.
- ¹² Ebd., S. 136.
- ¹³ GLA K Best. 77, Nr. 6454.
- ¹⁴ GLA K Best. 77, Nr. 4758.
- ¹⁵ GLA K Best. 229, Nr. 47650.
- ¹⁶ Dazu mehr bei Vasold, Eruptionen des Laki (2004) und Kümper/Rosendahl, Entstehung und Verlauf (2019).
- ¹⁷ Traitteur, Nachricht an die Einwohner der Stadt Heidelberg (1784).
- ¹⁸ Vgl. Walter, Mannheim 1 (1907), S. 719–723.
- ¹⁹ Vgl. etwa Denni, Rheinüberschreitungen (2008), S. 101ff. – dort auch einschlägige ältere Literatur.
- ²⁰ GLA K Best. 45, Nr. 1060.
- ²¹ Zur Bedeutung der Gierseilfähren, insbesondere im 17. und 18. Jahrhundert, vgl. Kuhn, Frühe Gierponten (1983).

- ²² Geschichte der Stadt Ludwigshafen (1903), S. 67.
- ²³ Vgl. etwa Speyer, LA, Best. A 6, Nr. 1011.
- ²⁴ Zum Mannheimer Brückenzoll und seiner Rolle Mannheimer Finanzhaushalt vgl. Müller, Gulden – Mark – Euro (2004), S. 11–60. Eine umfassende Untersuchung und Quantifizierung steht freilich noch aus und wäre dringend wünschenswert.
- ²⁵ Umfangreiches Aktenmaterial der Jahre 1869 bis 1914 dazu in GLA K Best. 237, Nr. 19409.
- ²⁶ Vgl. dazu Schlieper, Eisenbahntrajekte (2009).
- ²⁷ GLA K Best. 237, Nr. 30525.
- ²⁸ Mehr dazu bei Kunz, Pfälzische Eisenbahnbrücken (2018), S. 17–24.
- ²⁹ Eingehend und anschaulich dazu Looz-Corswarem, Überwindung der Langsamkeit (2014).
- ³⁰ Etwa GLA K Best. 77, Nr. 6733: *Kurfürstliche Privileg für den Naßau-Weilburg-Saarbrückischen Hoff- und Cammerfactoren von Darmstadt, Joannes Wallrab, [...] eine gewisse Anzahl Colonisten auf sechs biß neuen Jahr succesive nacher Nord-America aus denen Churpfälz.n Landen annehmen und transportiren zu dörffen. 1753.*
- ³¹ Zum Treideln vgl. Stursberg, Innovation auf dem Rhein (2015).
- ³² Vischer/Stern, Chronik des Fridolin Ryff (1872), S. 120.
- ³³ Knittel, Binnenschiffe (2016).
- ³⁴ Vgl. Auer, Holzflöße (2012).
- ³⁵ Eingehend dazu Pich, Mannheim und die Flößerei (1988).
- ³⁶ Karlsruhe, GLA, Best. 245, Nr. 1523.
- ³⁷ Karlsruhe, GLA, Best. 213, Nr. 1068.
- ³⁸ Eingehend dazu Stursberg, Innovation auf dem Rhein (2015).
- ³⁹ Zahlen nach <https://www.kuladig.de/Objektansicht/SWB-300113> (zuletzt abgerufen am 30. August 2022).

Gemeinsam am Rhein: die Schifferzünfte und andere Berufsgruppen

Hiram Kümper

Das genossenschaftliche Miteinander gehört zu den Charakteristika des »Alten Handwerks«, wie es in der leicht romantisierenden Rückschau gern genannt wird. Tatsächlich prägen Zünfte, Gilden, Gaffeln ... ganz gleich wie man sie nennt: genossenschaftliche Verbände das Wirtschaftsleben im vorindustriellen Deutschland vom Mittelalter bis in die frühe Industrialisierung, also bis in das 19. Jahrhundert, hinein. Und so war auch das Schifferwesen an den großen deutschen Flüssen schon früh genossenschaftliche organisiert.

Am Rhein hat es Schiffer- und Flötzer-genossenschaften sogar bereits bei den Römern, die seit dem 1. Jahrhundert vor Christi am Oberrhein siedelten.¹ In den so genannten *Digesten*, einer spätantiken Sammlung römischer Rechtssätze und kaiserlicher Edikte, heißt es, es gebe »in Rom gewisse Vereine, die durch Senatskonsulte und kaiserliche Verordnungen bestätigt sind, wie etwa diejenigen der Bäcker und einiger andere, sowie der Schiffer, deren Innung auch in den Provinzen besteht« (*et naviculariorum, qui et in provinciis sunt*).² An eine Kontinuität zu den Schifferzünften des ausgehenden Mittelalters und der frühen Neuzeit, an einen Export römischer Institutionen in die Kultur der deutschen Städte darf man in dieser Hinsicht aber wohl kaum denken. Vielmehr dürften sich diese späteren Schifferzünfte als dem Vorbild der genossenschaftlichen Handwerksbünde und der genossenschaftlichen Struktur der europäischen Stadt entwickelt haben.

Aufgabe der Zünfte im Grunde gleichwelchen Handwerksstandes war es, gemeinsame Standards zu definieren, um die Konkurrenz untereinander so weit wie möglich zu regulieren. Das betraf regelmäßig Preisabsprachen, Qualitätsstandards, die Ausbildung des zünftischen Nachwuchses – aber auch die religiöse und soziale Fürsorge für die Zunftmitglieder und ihre Familien. Auf der anderen Seite erhoben die Zünfte den exklusiven Anspruch auf die Ausübung des jeweiligen Handwerks und schlossen andere damit vom Markt aus – oder versuchten es jedenfalls mit aller Macht.

Wie sehr im Übrigen das alles auch auf das Alltagsleben zurückspiegelte, zeigt sich nicht nur in zahlreichen Flur- und Kneipennamen, sondern auch, wenn ein Mannheimer Bürger etwa auf den klangvollen Namen *Rheinfahrd* hörte,³ genauso wie heute viele Menschen noch Fischer, Schneider oder Bäcker heißen. Interessanterweise taucht der Name aber in den Mitgliederlisten der Schifferzunft nirgends auf, sodass er auf eine frühere, in den Schriftquellen kaum mehr greifbare Zeit der Rheinschifffahrt in Mannheim zurückgehen dürfte.

Sonst des **D**itiden
Wir Carl Philipp Kurfürst bey Rhein
des Heiligen Römischen Reichs Erbschatzmeister und
Churfürst in Bayern zu Fürlich Dien und Vera, Herr von
Fürst zu Würzburg, Graf zu Feldens, Sponeheim, der Mark
und Saunspurg, Her: zu Ratzenstein &c.

Sagen hienit zu wissen; **B**emnach bey
Zink die Diebige Schiff-Leuthe die unterthänigste Annehmung
gethan. Wir gnädigt geruchen wolten ihre von unkerem Heiligen Statt,
Nach unten 20^{ten} enay 1702 insaltau zuiff. Ordnung und articul zu confir-
miren und zu bestätigen, und nachscholben in ihren zuiff. diesen abto bester Richtig-
keit gelten und allen inwendungen und Mißtrau/ Fündel/ vorbringen: erst bey der auf der
Dieser fahet zusambt d'ersinnig abto krafftigen manutenten. Habey = auch ihra
Rinder geltender pfeind und pungen, und was erthen, wo er zuifflich unterbringen,
zu können &c. &c. **D**er 3^{er} Wir d'erruff/ vollstänig ihren unterbringung, zu d'iesem
in p'entlich zu d' g'altan, wiffen obangezogane die übergebenen Ordnung abto,
p'son d'erruff/ wiffen auch articul zuiffstän - in Stant d'igan und bestätigen
lassen; **S**inn auch selbs hienit und krafft d' ihra, der 3^{er} ist die be-
tracht zuiffliche Richtigkeit in ihren zuiff. diesen, wiffen d' ihra Ordnung wiffen
und hanfalten - und ihra in ihra gnädigster Herrschafft, und approbation
fains andere Angleichung unter sich zuiffstän, oder manhan sollen bey ihra
waidung in ihra Angewand und ihra besterung.





Illustration auf dem Einband des einzigen heute noch erhaltenen Protokollbandes der Mannheimer Schifferzunft, 1774–1804. (Mannheim, REM, Sammlung des Mannheimer Altertumsvereins, Foto: Hiram Kümper)

Unterwegs auf Rhein und Neckar: die Mannheimer Schifferzunft

In Mannheim hat es spätestens 1702 eine eigene Schifferzunft gegeben. Das wissen wir aus der heute noch etwas versteckt, in den Sammlungen des Mannheimer Altertumsvereins, verwahrten erneuerten Zunftordnung des Jahres 1730. Denn Kurfürst Carl Philipp beruft sich darauf, dass die Mannheimer Schiffer ihn gebeten hätten, die *unterm 30ten May 1702 erhaltene Zunft-Ordnung Articul um Articul zu confirmiren und zu bestetigen*. Eine Abschrift, geschweige denn das Original dieser vorhergehenden Ordnung, ist bisher nicht aufgefunden worden, sodass wir uns zunächst mit dem Inhalt derjenigen von 1730 begnügen müssen, um mehr über das Wirtschaften der Mannheimer Fischer im 18. Jahrhundert zu erfahren. Da auch diese zweite, revidierte Ordnung bisher nirgends gedruckt worden ist,⁴ ist sie im Anhang dieses Buches für zukünftige Forschungen vollständig wiedergegeben.

Ob es vor 1702 eine Schifferzunft gegeben hat, ist kaum zu sagen, aber auch nicht sehr wahrscheinlich. Denn vor der Stadtgründung 1607 kann von einer Zunft sowieso nicht ausgegangen werden – es gibt hier und da zunftähnliche, dörfliche Berufsgenossenschaften, aber sie sind sehr selten. Während des Dreißigjährigen Krieges dürfte sich keine

Auf der gegenüberliegenden Seite: Erste Seite der Zunftordnung für die Mannheimer Rheinschiffer von 1730. (Mannheim, REM, Sammlungen des Mannheimer Altertumsvereins, Foto: Hiram Kümper)

konstituiert haben – man hatte schlicht anderes zu tun. Und nach dem Krieg schließlich machte Kurfürst Carl Ludwig Mannheim vor allem dadurch wieder groß, dass er den Zunftzwang aufhob: *Kein Handwerk oder Handwercksleut sollen zu Mannheim unter Zünfften stehen, sondern mag ein jeder alda arbeiten nach seinem belieben und zwar mit so vielen Knechten und Instrumenten als gut finden wird*, heißt es in Artikel 12 der Privilegien von 1652.⁵

Was für das Handwerk galt, wird für die Schiffer vermutlich zunächst auch gegolten haben. Dafür spricht zumindest indizienhaft, dass in den Ratsprotokollen vor 1700 zwar einzelne Schiffer auf Rhein und Neckar, auch kurfürstlicherseits die Gruppe der Schiffer als solches, aber nie eine genossenschaftliche Vertretung auftritt oder angesprochen wird.

Ganz allgemein verfolgten praktisch alle Zünfte im Mittelalter und der frühen Neuzeit vier Kernziele:⁶ Sie traten als Lobbygruppe gegenüber fremder Konkurrenz und der eigenen Obrigkeit auf, vertraten ihre Mitglieder und baten als Kollektiv um hoheitliche Unterstützung, wenn sie Privilegien und Rechte der eigenen Gruppe gefährdet sahen. Sie regulierten zweitens die Produktion respektive – bei Dienstleistern, wie eben auch den Schiffern – das Angebot, um Überangebot und Preisverfall zu vermeiden. In der Regel regulierten sie daher auch die Preise vor Ort. Sie setzen zweitens Standards für die Qualität von Produkten und Dienstleistungen und überprüften diese typischerweise auch selbst. Dazu gehörte auch die persönliche Qualität der Zunftmitglieder selbst, über die man regelmäßig wachte, und die Ausbildung des Nachwuchses, die vor allem bei den Handwerkszünften sehr streng reguliert wurde – bei den Mannheimer Schiffern fehlen hierzu, wie wir später noch sehen werden, leider die nötigen Quellen, um wirklich fundierte Aussagen zu treffen. Mit diesem besonderen Auge auf die eigenen Mitglieder regulierten sie also drittens auch deren Binnenverhältnis zueinander, übten selbst in gewissem Maße Schieds- und Straferichterbarkeit über ihre Mitglieder aus. All das stand unter dem Imperativ der »auskömmlichen Nahrung«, der wie ein Mantra von den Zünften vor sich hergetragen wurde und stets gegenüber Obrigkeit und Behörden bemüht wurde, wenn man ein zu starkes Ansteigen der inneren oder äußeren Konkurrenz befürchtete. Als viertes und letztes Ziel verfolgten die meisten Zünfte noch karitative Zwecke nach außen und vor- oder versorgende nach innen, etwa, wenn es um die Versorgung von Hinterbliebenen oder das letzte Geleit für Zunftmitglieder ging. Davon kann man in der Mannheimer Ordnung der Schiffer freilich nichts oder bestenfalls Andeutungen finden.

Wer Mitglied in der Zunft werden wollte, musste von *ehrlichen Eltern* sein und *redlich gelehret* haben, außerdem zunächst das Bürgerrecht in Mannheim erworben haben und schließlich bei Aufnahme 50 Gulden Meistergeld bezahlen (§1). Bürgersöhne, die im Übrigen ebenfalls nicht automatisch in das Bürgerrecht aufgenommen wurden, zahlten hingegen nur 20.⁷ Söhne von Zunftmitgliedern und Männer, die

eine Schifferswitwe geheiratet hatten, erlangten sogar um nur 10 Gulden Aufnahme.

Theoretisch konnte die Zunft selbst ihre Mitgliederzahl regulieren. Wie in allen kurpfälzischen Zünften kam es aber auch bei den Mannheimer Schiffern im Laufe des 18. Jahrhunderts vor, dass die kurfürstliche Regierung einzelne Anwärter kurzerhand privilegierte und der Zunft zu verstehen gab, sie möge doch bitte zur Aufnahme schreiten. Dieser Eingriff in ihre Zunftthoheit gefiel natürlich selten, es gab aber auch kaum eine Möglichkeit des Einspruchs. Ein dramatisches Zetern, dass ein *Übersetzen* (»über-be-setzen«) der Zunft und damit ein Abbruch in der »auskömmlichen Nahrung« der Zunftmitglieder drohe, gehörte in solchen Fällen aber zum guten Ton.⁸

Leichter fiel die Regulierung der internen Konkurrenz untereinander. Die Zunftordnung gibt dazu eine Reihe von Bestimmungen: Insbesondere sollte kein Schiffer mehr als zwei *Geschirre*, also Transportmittel, betreiben, *als nemblich ein Schiff und neben dießem ein Schelch für kommende Reyßen* (§3). Das eine war wohl für größere, das andere für kleinere Transporte gedacht. Der Schelch war ein flacher, vergleichsweiser länglicher, ungedeckter Nachen, der auf allen größeren Flüssen Deutschlands verbreitet war – am Main heißen die Fischerboote teils heute noch so.⁹ Wer mehr als einen Schelch in Betrieb hatte – was offenbar also häufiger vorkam –, dem solle man die überzähligen wegnehmen und nötigenfalls *obrigkeitliche Hülf* in Anspruch nehmen.

Für die Kontrolle der Fahrtauglichkeit waren die Schiffer selbst verantwortlich, wurden aber darüber hinaus auch regelmäßig von vier Zunftbeauftragten kontrolliert (§5). Dem Zunftgenossen Geschirr oder Schiffszubehör abzunehmen, selbst wenn es nur »leihweise« geschah, stand unter schwerer Strafe (§13).

Zu den Messzeiten in Frankfurt wurde die so genannten »Rangschiffahrt«, das *Fahren nach der Reyh*, wie es in der Ordnung heißt, praktiziert (§4).¹⁰ Für den Neckar sind aus dem 18. Jahrhundert gleich mehrere kurfürstliche Ordnungen überliefert, die die Rangfolge einigermaßen klar festlegen und Ausnahmen benennen.¹¹ Für den Rhein sind bislang nur viel ältere – so etwas Verabredungen aus dem ausgehenden 15. Jahrhundert – oder deutlich jüngere bekannt, sodass man fast den Eindruck gewinnen könnte, die Zunft habe die besagte *Reyh* selbst festgelegt.

Ganz allgemein sollte jeder Schiffer nur so viele Fahrten annehmen, wie er auch wirklich durchführen konnte (§6). Denn offenbar kam es öfter vor, dass jemand *die Reiß verstümpelte* und *zwo, drey oder mehr Reyßen aß er verrichten könne [...] verdingte*, also abschloss, nur um dann mit dem unter Zeitdruck geratenen Kunden nachzuverhandeln und damit *unzulässigen Wucher* zu treiben. Paragraph §7 schärft das noch einmal dringlich ein: *Und solle keiner mehr aß eine Rayß dingen, und wan er selbige gedungen, solche auch verrichten und bis zu deren Endigung keine mehr dingen, wann er schon durch sein Gesind mehrere*

verrichten lassen könnte. Als Strafe winkte der Verlust der halben Fracht. Das alles sollte dadurch vermieden werden, dass nur dem Schiffseigener selbst die Fahrt gestattet wurde und er sie nicht an Bedienstete oder – wie wir heute sagen würden – Subunternehmer weitergeben konnten. So konnte man leichter kontrollieren, wie viele Fahrten überhaupt realistisch waren und wurde die Binnenkonkurrenz beschnitten – eines der wichtigsten Ziele aller vormodernen Zünfte.

Dieser Vermeidung von übermäßiger Konkurrenz und Streit um die Aufträge, gelten auch die nächsten beiden Paragraphen der Ordnung. Weder *vor den Thoren*, noch *auff Strassen* und schon gar nicht *in denen Wirthshäußeren* sollen herumlungern und *aufpassen* (ja! Heute würde es wohl *upffpasse* heißen; 1730 war man noch hochdeutscher unterwegs), um mögliche Auftraggeber abzupassen, auch keine schriftlichen Angebote machen oder sonst wie *vorteilhafterweiß darzu zu gelangen* (§8). Und selbst wenn ein Angebot aufkäme, wenn *vielle Schiffleuthe beysammen wären und der Reyßende nicht selbst jemand außwehlen täte*, etwa, weil er keinen der Schiffer kannte, so sollen diese eben nicht *einer dem anderen vorlaufen* oder – ein lautmalersches Wort, dessen Bedeutung sofort aus dem Kontext verständlich wird, auch wenn es längst nicht mehr geläufig ist: *einander verstümpfen*. Vielmehr sollen die Schiffer darum Würfel spielen und damit das Glück entscheiden lassen, *welche zwey auß ihnen die Reyß thun sollen* (§9).

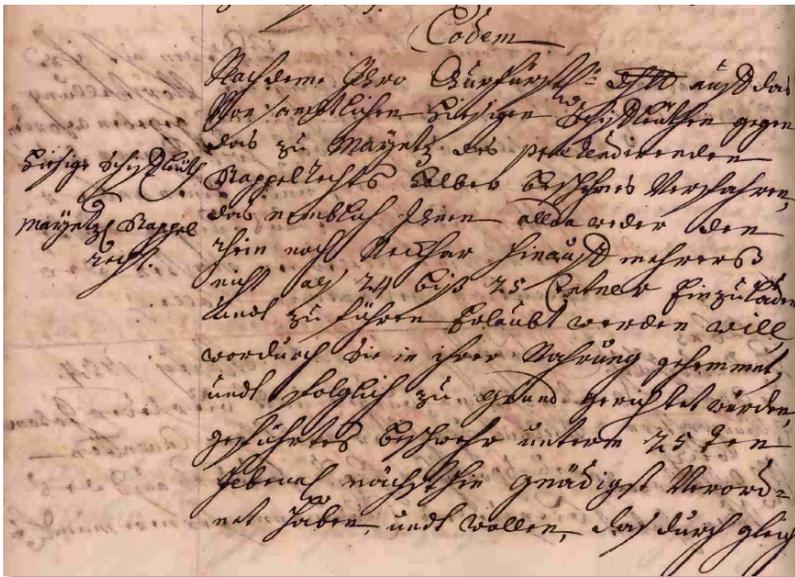
Dem Schutz der eigenen Leute vor fremder Konkurrenz diene die Bestimmung, *keine fremde Schiff [zu] entleihen, solange hier noch zu bekommen sind, deßgleichen auch keine fremde Knechte angerichtet werden solle, wann hier auß der Zunfft noch taugliche Leuthe zu haben* (§10). Tatsächlich war auch die Aufnahme fremder Schifferknechte ein teurer Spaß, wie später noch zu sehen sein wird.

Die Zunfft traf sich regelmäßig, um anstehende Herausforderungen und Schwierigkeiten im benachbarten Ausland zu diskutieren. Darüber wurde wohl schon von Beginn an Protokoll geführt – erhalten hat sich aber nur ein einziger Band davon, der die Jahre 1774 bis 1804 protokolliert.¹² Bei den Sitzungen führte jeweils eins der vier jüngsten Zunfftmitglieder den Vorsitz – *und da derjenige, an deme die Ordnung zu gebiethen ist, nicht zu Hauß wäre, solle der nechste nach ihme gebiethen* (§15). Der Besuch der Versammlung war Pflicht, es sei denn, man konnte sich *durch Leibs-Schwachheit oder anderer erheblicher Ursachen [...] ordentlicherweise entschuldigen lassen*. Wer unentschuldigt fehlte, zahlte 6 Batzen in die Kasse (§14).

Mitunter ging es auf den Zunfftreffen wohl hoch her. Eindringlich beschwört die Zunfftordnung, es solle *keiner den anderen Lügen straffen, noch dabey oder sonsten einer den anderen schänden, schelten, schmähen oder mit ehrenrührischen Wortts oder Wercken anfahren, deßgleichen auch kein Gezank oder Unruhe anfangen, noch vielweniger aber es von Wortts gar zu Schlägen oder anderer Thätlichkeiten*

kommen lassen (§17). Als Schlichter oder, wenn die Schlichtung misslingen sollte, auch als Richter über solche Streitigkeiten fungierte jeweils der älteste Zunftmeister. Die kleinen Konflikte konnten mit überschaubaren Strafgeldern intern geregelt werden, woran der Zunft wohl insgesamt auch gelegen war. Wohl auch deshalb betonte die kurfürstliche Ordnung eigens das Appellationsrecht eines jeden, der sich von der Zunft ungerecht behandelt fühle und deshalb *allhießigen Stattrath* anrufen wolle – dabei solle *die Zunfft einem solchen bey ernsthafter Straff an seinem suchenden Recht nichts in Weeg legen noch deßwegen anfeinden* (§19). Wer diesen Weg aber als *muthwilliger Provocant* ohne Not beschreite, den würde der Rat schon zu strafen wissen. Das interne Disziplinierungsrecht der Zunft sollte natürlich nicht grundsätzlich in Frage gestellt werden.

Von allen Straf- ebenso wie von den Meistergeldern der Zunft stand der kurfürstlichen Regierung der *Halbscheid*, die Hälfte also, zu. Deshalb mussten die Zunftrechnungen jährlich nicht nur den eigenen Mitgliedern, sondern auch einem Steuerbeamten (*Cameral-Bedienten*) Stadtratsdeputierten vorgelegt und ausführlich darüber berichtet werden (§21). Vor allem aber: *Das der Zunfft verbleibende Gelt aber soll nicht unnützlich verthan, sondern zu gemeinsamem Besten der Zunfft verwandt werden*. Mit dieser fürstväterlichen Mahnung und dem Hinweis auf die Reichs- und anderen Zunftordnungen, die es zu beachten gelte, schließt die Ordnung der Schiffer von 1730.



Reaktion auf die Eingabe der Mannheimer Schifferzunft gegen den Mainzer Stapel im Ratsprotokoll von 1734. (MARCHIVUM, Zug. 1/1900, Nr. 51, S. 62)

Eine besondere und auch durch dieses kleine Kapitel naturgemäß noch längst nicht vollständig ausgewertete Quelle zur Geschichte der Mannheimer Rheinschiffahrt stellen die Mannheimer Ratsprotokolle dar, die sich über alle Kriege und Katastrophen hinweg in einer erstaunlich langen und vergleichsweise vollständigen Reihe erhalten haben.¹³ Sie sind voll von eigenen Eingaben der oder fremden Beschwerden gegen die Schifferzunft – was aber gar nicht ungewöhnlich ist; denn auch die anderen Zünfte prozessierten ständig vor dem Rat der Stadt oder wurden von diesem Gremium in irgendeiner Sache zurechtgewiesen.

Eine Kernaufgabe der Zunft war die Lobbyarbeit gegenüber der *Hohen Regierung*, die seit 1720 ja direkt vor Ort in der Stadt saß. Der Rat fungierte dabei als Bindeglied, weshalb sich diese Eingaben regelmäßig in den im Karlsruher Generallandesarchiv erhaltenen kurfürstlichen Akten, aber ebenso regelmäßig eben auch in den Mannheimer Ratsprotokollen niedergeschlagen haben. Dabei ging es neben Alltäglichkeiten regelmäßig um die Bitte, der Kurfürst möge sich doch Beschränkungen im – meist benachbarten, insbesondere im speyrischen und mainzischen – Ausland einsetzen. Als beispielsweise 1734 der Mainzer Erzbischof versuchte, die Durchfuhrmengen zu beschränken, beschwerte die Mannheimer Schifferzunft sich bei ihrem Kurfürsten:

Nachdeme Ihre Churfürstliche Durchlaucht auff das von sämptlichen hiesigen Schiff-Leuthen gegen das zu Mayntz des praetendirenden Stappel-Rechts halbes beschehenes Verfahren, das nemlich ihnen allda, weder den Rhein- noch Neckar hinauf, mehrerß nicht alß 24 biß 25 Centner einzuladen undt zu führen erlaubt werden will, wordurch sie in ihrer Nahrung gehemmet undt folglich zu Grund gerichtet würden, geführtes Beschwehr unterm 25ten Februar nächst hin gnädigst verordnet haben undt wollen, daß durch gleichmäßige Einschränkung der mayntzischen Schiffleuthe allhier zu Mannheim undt zu Oppenheim die Desistirung von jenem schädlichen Vorhaben veranlasset werden, dahero eine Hohe Regierung solches dem Statt-Rath zum nachrichtlichen Verhalt undt ferner nöthigen Beobachtung bekant gemacht.¹⁴

Die Lösung der kurfürstlichen Regierung war also ziemlich einfach: Wenn der Mainzer nicht mehr als 24 oder 25 Zentner Durchfahrt gestattete und die Mannheimer Schiffer der Meinung seien, darüber *in ihrer Nahrung gehemmet undt folglich zu Grund gerichtet* zu werden, dann soll man schlicht den Mainzer Schiffern dasselbe auferlegen, um ihren Kurfürsten *von jenem schädlichen Vorhaben zu desistieren*, also abzubringen. Einfach, aber effektiv.

Von solchen größeren oder kleineren Beschwerden, regelmäßig etwa auch, weil einzelne Bürger oder Institutionen keine angemessenen Frachtgebühren bezahlen wollte,¹⁵ sind die Akten und Ratsprotokolle voll. Mitunter trat die Zunft aber auch für auch größere strukturelle

Anliegen ein. 1790 etwa machte man sich gemeinsam für die Einrichtung eines »Freihafens« stark – womit nicht etwa eine zollfreie Handelszone gemeint war, sondern schlicht ein Anlegeplatz, an dem die Schiffer geschützt vor Eis und rauem Wassergang überwintern konnte, damit *dem Schifferstand ein Zufluchts-Ort, wohin derselbe seine Schiffe stellen – und den vorzüglichen Theil seines Vermögens – bey strenger Winter-Kälte und Eis-Gängen ruhig stehenlassen könne, um so mehr verschaffet werde, alß bekantlich diese Gewerbs-Leuthe wegen ihrem Eigenthum bisher immer in die größte Verlegenheit und Gefahr gesetzt geblieben, eines und anderen Theiles die derfalßige Costen, gleich wie zu Speyer und Maynz, wo diese Einrichtung längstens bestehet, nicht ohne Vortheil verwendet werden dürfte.*¹⁶ Und obwohl man in Mannheim eigentlich diesen Stadortnachteil kaum auf sich sitzen lassen konnte: Der Hafen wurde nicht gebaut. Letztlich waren der Regierung die Kosten wohl doch zu hoch.

Natürlich findet man in den Ratsprotokollen und den Akten der kurfürstlichen Regierung nicht nur Bitte und Beschwerden der Mannheimer Rheinschiffer, sondern wurden diese andersherum auch argwöhnisch behördlich beäugt. Ein regelmäßiger Stein des Anstoßes waren die Nebeneinkünfte, die – heute würde man sagen ›schwarz‹ – am Fiskus vorbei getätigt wurden. Im August 1719 etwa, kurz vor dem Baubeginn des Schlosses in der neuen Residenz, wurden den Mannheimer Schiffern *nochmahls alles Ernstes verboten, fürs künftige ahn keinem zwischen der Statt Speyer undt Statt Wormbs gelegen Dorff einige Handlungswaarn, so außer Lands geführet werden, mehr einzuladen, gestalten die Niederlaags-Gerechtigkeithen allein denen Stätten undt nicht denen Dörfferen zukommen, welchem also pflichtmäßig undt bey Vermeydung 20. Reichsthaler Straff trewlich nachzukommen, mann sich von Obrigkeiths wegen gänzlich versichert.*¹⁷ Die Schiffer hatten also die Stapel- oder Niederlagsrechte von Worms und Speyer missachtet, indem sie auf dem Weg zwischen beiden Städte am Ufer Halt gemacht und Waren aus den Dörfern aufgeladen hatten, die am Zielort verkauft werden sollte – also *außer Landes*; denn Worms und Speyer lagen beide nicht mehr in der Kurpfalz. Man kann vermuten, dass mit diesem Verbot nicht nur die Umgehung von Abgaben vermieden werden sollte, sondern dass die kurpfälzischer Regierung größten Wert darauf legte, den Warenstrom *außer Landes* kontrollieren – gerade den Strom von Agrargütern in einer Zeit, in der Versorgungsengpässe noch an der Tagesordnung waren und der Abfluss etwa von Getreide ins Ausland der merkantilistischen Wirtschaftspolitik und dem Selbstverständnis der absolutistischen Fürsten als *patres patriae*, als Väter ihrer fürstlichen Lande, zuwider lief.

Neben der Zollschreiberei als wichtige Bezugsbehörde der Rheinschiffer lässt sich schon im 17. Jahrhundert das Amt des *Schiffsbeseher*s nachweisen, der die Kontrolle über die Schiffe, ihre Fahrtüchtigkeit und ihre Ladung hatte.¹⁸ Wir finden dieses Amt noch bis in die

zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts in den Quellen.¹⁹ Immer wieder taucht schließlich in den Ratsprotokollen um 1730 ein *Schiff-Würth* namens Fischer meiner seiner Frau auf.²⁰ Aus den dabei verhandelten Streitsachen wird aber nicht recht ersichtlich, ob es sich dabei um eine Amtsperson oder einen Gastwirt handelt, zumal der Name »Schiffswirt« später ein gern gebrauchter Kneipenname in Süddeutschland ist – was aber wiederum natürlich ebenso auf einen ursprünglichen Besitzer als Amtsträger verweisen könnte, wie die unzähligen Wirtshäuser »Deichgraf« im Norden. Nichts Genaues weiß man nicht – und sollte es bei anderer Gelegenheit zu klären versuchen.

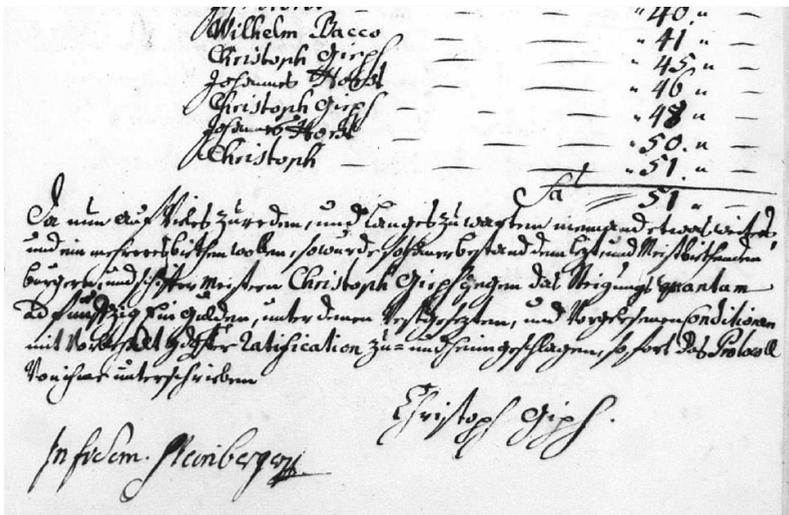
Dass man jedenfalls stets bemüht war, sich mit den städtischen und kurfürstlichen Behörden gut zu stellen, vermag nicht zu verwundern. Und auch ein bisschen stolz auf die eigene Vereinigung dürfte mit im Spiel gewesen sein, als 1707, bei der Hundertjahrfeier der jungen Stadt Mannheim *die Schifferzunft in Flambaux mit guther Ordnung undt mit einem rar geziret- unndt auf Rädern mit Pferden gezogenenen illuminierten Schiff mit Segeln und Rudern auffgezogen [und] aus kleinen Stückhen unndt Mausquetten ihre offmahlige Salve gaben.*²¹

Die Mitgliederzahl der Zunft dürfte 20 selten überschritten haben – insbesondere, weil die Zunft selbst darüber eifrig wachte, um *Übersatzung*, wie man es damals nannte, also eine allzu große Zahl von sich gegenseitig Konkurrenz machenden Gewerbetreibenden zu verhindern. Eine behördliche Zunft-Liste aus dem Jahr 1770 verzeichnet 13 Schiffer in Mannheim, von denen 3 katholisch waren (offenbar interessierte das die aufzeichnende Behörde zu diesem Zeitpunkt besonders).²² 1784 allerdings werden 29 Schiffer aufgeführt.²³ Obwohl der Hof zwischenzeitlich nach München gezogen war, hätte die Zahl also beachtlich zugenommen. Eine gute Erklärung dafür gibt es nicht. Und da 1792 die Zahl der Zunftmitglieder dann auch schon wieder rapide auf 14 gesunken war,²⁴ liegt eigentlich der Verdacht nahe, dass die Zahl von 1784 ein Schreibfehler war, wie er in den pfälzischen Generaltabellen, jenem großen statistischen Projekt des ausgehenden 18. Jahrhunderts, aus dem diese Zahlen stammen, leider häufiger vorkommt. Die Protokollbände der Schifferzunft, die uns zwar keine Gesamtmitgliederlisten liefern, aber zur jeder Sitzung die jeweils Anwesenden dokumentieren, bekräftigen diesen Verdacht nur.

Seit der Mitte des 18. Jahrhunderts wurden auch die Fahrten zunächst von der Mannheimer Zollinspektion, bald dann in Zusammenarbeit mit der Zunft reguliert. 1753 erließ Carl Theodor eine *Neckar-Rangschiffahrts-Ordnung*, die nicht nur den Neckar, sondern auch die Rheinschiffahrt – und hier natürlich gerade die Mannheimer – unmittelbar betraf, weil hier der wichtige Neckaranschluss lag.²⁵ Und tatsächlich war der wesentliche Grund für den kurfürstlichen Erlass genau jener Zubringerfunktion des Neckars, aus dem sich bislang *die Schiffe [...] in unangemessener Menge so überhäufft, auff ein unsicheres Gerahtewohl sich an den Ufferen zu Frankfurth und Mayntz einzufinden*

gepflogen, dass dies nicht nur zu Konflikten mit den Nachbarstaaten, sondern – viel Schlimmer – zum merklichen *Abbruch Unßeres Zollinteresses* geführt hatte. Als Remedium gegen diese Unordnung wurde die allgemeine Bört- oder Rangschiffahrt eingeführt, die uns als Sonderfall zu den Messezeiten schon in der Zunftordnung von 1728 begegnet ist. Es wurden also die Zeiten und Abfolge der einzelnen Fahrten obrigkeitlich reguliert, was den potenteren Großschiffern einen merklichen Vorteil verschaffte. Die *mit schon so vielen Seuftzern und Bietten untelhänigst abgewartete Fracht- und Umbfahrts-Ordnung* brachten ihnen insbesondere gegenüber den Kollegen vom Neckar wesentliche Vorteile, ohne dass sie zu den Kosten des Neckarbaus beitrugen.²⁶

Zur individuellen Auftragsfahrt kam noch die regelmäßige, mehrfach in der Woche unternommene Marktschifferei nach Worms und Speyer, die alle paar Jahre zwischen den Mitgliedern der Schifferzunft versteigert wurde. 1762 beispielsweise, als im Gasthaus *Zum Weißen Baum* im Auftrag der kurpfälzischen Regierung die dreimal wöchentliche Marktfahrt nach Worms – montags, mittwochs und freitags *umb 8 Uhr praecise* – versteigert wurde, ersteigerte Christoph Gipp nach einem wilden Bietgefecht, das in der Akte Betrag für Betrag dokumentiert ist, das Privileg für 51 Gulden für sich.²⁷ Zusammen mit seinem Zunftkollegen Johann Hirschmann sollte er über zehn Jahre das Marktschiff nach Worms führen, denn beide erlangten nach einem Hin und Her vom Kurfürst selbst eine entsprechende Verlängerung um 50 Gulden jährlich. Fahrtpächter wie Gipp und Hirschmann nannte man damals übrigens *Beständer*. Sie zählten zu den vermögendsten Mannheimer Schiffern.



Wilhelm Bacco, Christoph Gipp und sein späterer Mitpächter Johannes Hirschmann liefern sich ein Bietgefecht um die Pacht der Marktschiffahrt nach Worms, 1762. (GLA K, Best. 216, Nr. 2610)

In Nomine Domini

Actum

Municipium 9^{to} Januarii 1774.

Presentibus

- Johann Heinrich Jacobi
- Johann Jacob Bachel
- Herr Nicolaus Läckel
- Johann Myer, Herr Johann
- Heger, Martin Spatz, Philipp
- Müller, Barthasar Spatz
- Jacob Brod, Herr Ganzel

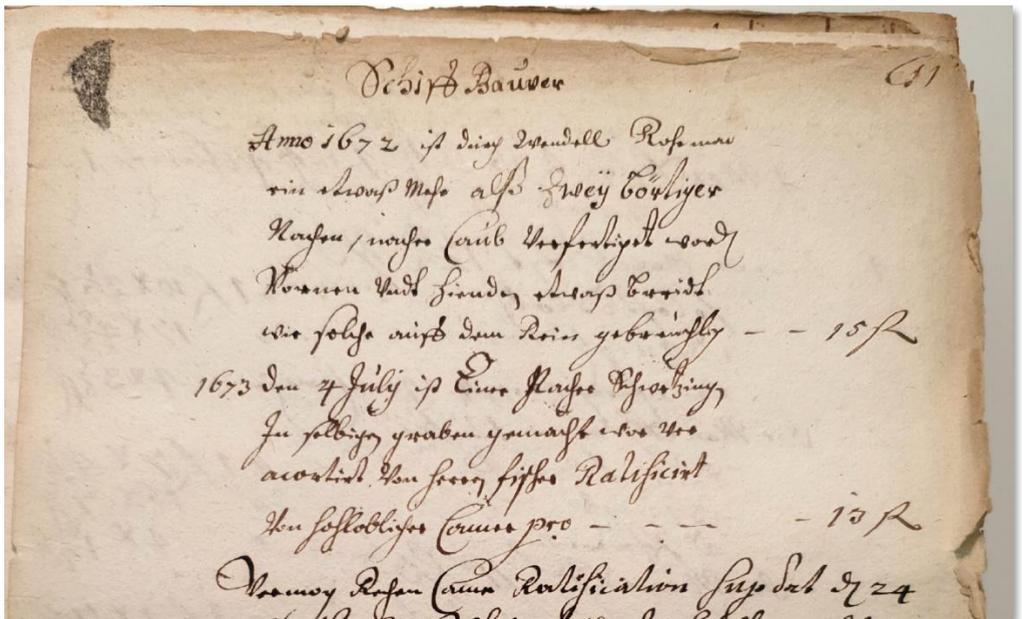
Nam 1. Das öffentliche gültige Angewandte
 unter dem 10ten Dec. 1773. als Comissari
 in Sachen der Abwasserung im Thale
 portierung sind an den zween Einwohnern
 in der Stadt Laxen gabour worden
 von dem Landesherrn 9^{ten} Oct. 1773. an
 beauftraget. Soll auch zu vollem
 Besorgung worden, die den gesuchten
 Arbeiten zu thun sind. Die Kosten zu
 bezahlen befolget. Abhandlung zu
 Land gemacht.

Nam 2. Das die wegen Einweisung in
 Waisenhaus des 10ten Dec. 1773. als
 cept. Die Kosten, die den gesuchten
 zu thun sind, gültig sein. In
 gung sein soll.

Mandatum Archiepiscopi ad Manes Clementis

Nam 3. Das die 9ten Dec. 1773. als
 die Kosten, die den gesuchten
 zu thun sind, gültig sein. In
 gung sein soll.

Actum



Auszug aus dem so genannten *Taxa-Buch* der kurfürstlichen Domänenkammer aus der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts. (Karlsruhe, GLA, Best. 67, Nr. 1085, fol. 11r)

Zunftgenossen: die Mannheimer Schiffsbauer

Die Schiffsbauer waren, wie auch die Ordnung von 1730 bestätigt, in Mannheim Zunftgenossen der Schiffer. Deshalb sollte auch unter ihnen *keiner gelitten werden, er seye dann zuvor Bürger und Meister worden* (§2). Entsprechend genossen sie aber auch den kurfürstlichen Schutz vor unbotmäßiger Konkurrenz, denn wenn ein *hießiger Schiffbauer-Meister mit einem fremden oder hießigen Schiffmann eine Arbeit einen Accord gemacht*, also einen Vertrag abgeschlossen hätte, *und ein andere suchte dergleichen schon veraccodirte Arbeith an sich zu bringen*, so wird derjenigen mit 3 Gulden Strafe belegt. Ansonsten allerdings kommen die Schiffsbauer, obwohl Zunftgenossen der Mannheimer Schiffer, in der gesamten Ordnung von 1730 mit keinem Wort mehr vor.

In den Ratsprotokollen dagegen findet man sie – allerdings auch viel weniger als die offenbar als Wirtschaftszweig bedeutenderen Schiffer selbst. Meist geht es – was wenig verwundern dürfte – um Streitigkeiten um unbezahlte Rechnungen. Aber grade in diesem Zusammenhang tauchen immer wieder auch Schiffsbauer aus anderen Orten auf und klagen,²⁸ was dafür spricht, dass das Gewerbe insgesamt vor Ort zumindest im 18. Jahrhundert noch nicht sehr ausgebaut war. Aber letztlich lassen die vorhandenen Quellen schlicht überhaupt keine verlässlichen Schlüsse zu.

Auf der gegenüberliegenden Seite: Die erste Seite aus dem Protokollbuch der Mannheimer Schifferzunft. Es beginnt am 6. Januar 1774. (Mannheim, REM, Best. Mannheimer Altertumsverein)



Das Kurfürstenpaar Carl Theodor und Elisabeth treffen auf der kurfürstlichen Jacht über den Rhein in Mannheim ein und werden von den Rheinschiffern, Adeligen und Stadtvertretern in Empfang genommen. Kupferstich von Bartholomae de la Rocque aus dem Jahr 1756. (Reiss-Engelhorn-Museen Mannheim, Graphische Sammlungen)

Ein wichtiger Kunde allerdings dürfte für die Mannheimer Schiffsbauer immer einmal wieder auch der Hof gewesen sein – auch wenn die ganz großen Aufträge für die Luxusjachten, mit denen Carl Theodor so gern ausfuhr, wohl eher importiert wurden.²⁹

Dass das Miteinander zwischen Schiffern und Schiffsbauern in einer Genossenschaft nicht konfliktfrei blieb, mag nicht verwundern. 1750 baten die Mannheimer Schiffer sogar die kurfürstliche Regierung *umb Befehl, daß die Schiff-Bauer bey ihrer Profeßion bleiben und von der Schiff-Fahrt völlig abstrahirn*, ihnen also bitteschön keine Konkurrenz machen, sollten.³⁰ Es blieb vermutlich kein Einzelfall.

Unklar bleibt schließlich, ob auch die Schiffdecker zu den Schiffsbauern und damit in die Schifferzunft gezählt wurden. Zumindest scheinen sie einigermaßen kollektiv aufgetreten zu sein, wenn es etwas zu beschweren gab – wie etwa 1728 gegenüber der Konkurrenz aus Mainz.³¹ Und 1770 werden sie in einer Zunftliste separat geführt – allerdings mit nur drei (übrigens ausschließlich katholischen) Mitgliedern, was eher gegen eine eigene Zunftbildung spricht.³²

Aus der zuvor zitierten Schifferordnung von 1730 geht schließlich noch hervor, dass auch die Knechte *zünftig und bürgerlich* sein mussten und *zunftiglich gelehret* hatten, um bei den Mannheimer Schiffern in Dienst genommen zu werden (§11). Eine eigene Zunft wie in anderen Gewerben haben die Schifferknechte aber offenbar nicht ausgebildet – jedenfalls fehlen bisher die Hinweise darauf. Wer einen Jungen von auswärts zur Lehre annahm, musste ihm dem Stadtrat und der Zunft melden, ihn dort einschreiben lassen und jedem Zunftmeister einen Gulden *Einschreib-Gelt* bezahlen (§12). Über die Formen der Ausbildung erfahren wir leider nichts.

Gebückte Rücken, ohne Lobby: die Sackträger

Ebenfalls kaum in den Quellen scheint eine Gruppe von Menschen auf, die im Wortsinne das Rückgrat des Rheinhandels in Mannheim und anderswo darstellten: die Sackträger³³. Sie waren für das Abladen der Schiffe zuständig – und meist auch für den Transport in einschlägige Lagerhäuser. Die wichtige Infrastrukturfunktion, die sie erfüllten, hat ihr die Geschichte lange nicht gedankt – und haben es wohl regelmäßig auch nicht ihre Kunden

Erstmals belegt sind die Sackträger in Mannheimer in einer *Instruction für die Sack-Träger auf dem Frucht-Markt* aus dem Jahr 1789.³⁴ Darin ist von Schifffahrt keine Rede – muss es auch nicht. Denn letztlich waren die Sackträger durch die Schlichtheit ihrer Arbeit auch Allrounder, die für alle möglichen Handelsaktionen gebraucht wurden. Die Ordnung, die ihr Tun 1789 regelt, ist knapp. Wichtig ist, dass *sich nüchtern und gegen jedermann bescheiden* sowie *sich zu den Verrichtungen, wozu sie der Frucht-Markt-Aufseher anweisen wird, willig und unverweigerlich gebrauchen lassen*. Sie sollen *fleißig sein, rechtschaffen handeln und die strengste Treue beobachten*, aber dafür bitte schön für die Regelstrecke zwischen Magazin und Markt in keinem Fall mehr als 1 Kreuzer Lohn erwarten. Nur wenn es anderswo hingehen sollte, *stehet es ihnen frey, sich des Lohnes halben mit dem Eigenthümer zu vergleichen*. Wer ohne Entschuldigung ausblieb, zu spät kam oder zu früh ging, musste damit rechnen, *ohne weiteres den Verlust seines Dienstes zu erwarten*. Das Sacktragen war also durchaus keine unregulierte Tagelöhnerarbeit, vielmehr *alle Sackträger eidlich geloben, dieser Instruction genaulich nachzuleben*.

Der Mannheimer Fruchtmarkt war 1789 just neu eröffnet worden und sollte nicht nur die Agrarwirtschaft des Umlandes, sondern auch den Rheinhandel wieder in Schwung bringen.³⁵ Das hätte wohl auch funktioniert, hätten nicht die Revolutionskriege der Sache einen Strich durch die Rechnung gemacht. Denn allein im ersten Jahr setzt der Mannheimer Fruchtmarkt beeindruckende 80.000 Malter um.³⁶



Das 1983 im Jungbusch aufgestellte Sackträger-Denkmal von Gerd Dehof. (Foto: Hubert Berberich)

Im 19. und 20. Jahrhundert sind die Sackträger immer wieder als besonders prekäre soziale Gruppe beschrieben worden. Der Heidelberger Psychiater Hans W. Gruhle (1880–1958), der Anfang des 20. Jahrhunderts zu den wichtigsten klinischen Fachgrößen Südwestdeutschlands zählt, portraitiert in seinen kriminalpsychologischen Fallstudien die Sackträger und arbeitslosen Matrosen regelmäßig als Kleinkriminelle, ja er beschreibt sie mitunter geradezu als Rekrutierungsbassin für die Mannheimer Unterwelt.³⁷

Jenseits des Transportgeschäfts: die Mannheimer Fischer

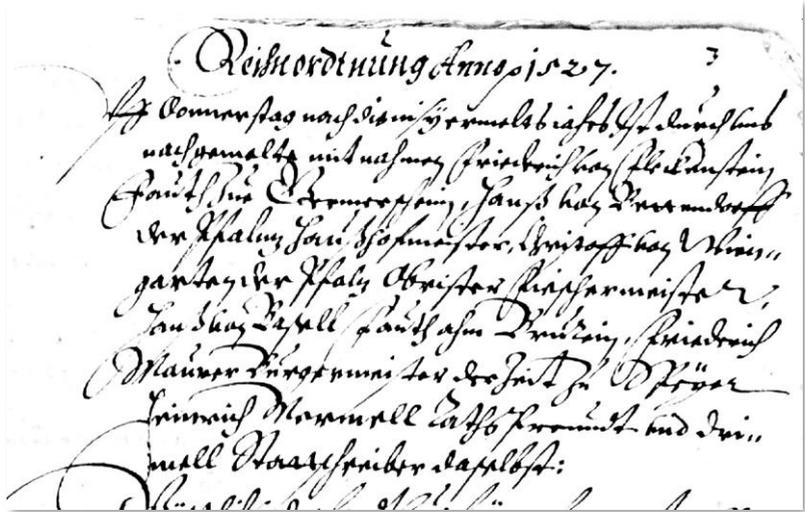
Die Fischerei spielte für Mannheim wohl schon in vorstädtischer Zeit eine bedeutende Rolle, allerdings weniger für die Wirtschaft, als für den puren Lebensunterhalt; sie war auch in der frühen städtischen Zeit wohl »eher ein Zeichen von Unterbeschäftigung«³⁸ und wurde bis weit in das 17. Jahrhundert hinein im Großen und Ganzen von den städtischen Unterschichten betrieben.

Dabei hatte der Rhein durchaus etwas zu bieten: Insbesondere der teure Salm konnte hier gefangen werden. So bezeichnet man bis heute den Lachs vor der Laichperiode, also in der Zeit von etwa Januar bis Juli eines jeden Jahres. In dieser Zeit sind die Lachse bläulich schimmernd und gut genährt. In den mittelalterlichen Quellen wird der Salm manchmal als »Herrenspeise« bezeichnet, was auf den hohen Preis verweist, den man dafür auf den Markt erzielen konnte. Daneben wurden aber auch Hechte, Barsche, Nasen und Schleien aus dem Rhein gezogen.³⁹ In Speyer gelangten sogar Störe, die mitunter noch teurer als Salme gehandelt wurden, auf den Markt.⁴⁰

Erst im späteren 17. Jahrhundert schlägt sich das Mannheimer Fischergewerbe stärker in den Quellen nieder. 1675 wird ihnen ebenso wie den Wirten und zuvor schon den Metzgern eine *Tax-Ordnung*, ein Regulativ für Höchstpreise also, verliehen – man könnte auch sagen: vorgesetzt. Darin kann man immerhin sehen, dass die Mannheimer Fischer auch Fang für den gehobenen Bedarf anzubieten hatten.

Im 18. Jahrhundert wurden auch die Mannheimer Fischer zünftisch organisiert. Am 28. Juni 1736 verlieh Kurfürst Carl Philipp ihnen – auf *unterhängigste Bitte*, natürlich – eine entsprechende Ordnung.⁴¹ Diese schloss nicht grundsätzlich alle Nicht-Zünftischen vom Fischfang aus, behielt den Zunftgenossen aber einzelne Fischgründe und Fischarten für den Verkauf vor. Vor allem aber schworen sie die Fischer auf gewisse Schonzeiten ein und verboten einzelne, wenig nachhaltige Fangmethoden, wie es vorher schon einzelne kurfürstliche Verordnungen und Verträge mit Nachbarterritorien getan hatten. Denn nur so konnte der Bestand mittelfristig vor Überfischung bewahrt werden.

Eine Zunft-Liste aus dem Jahr 1770 verzeichnet 17 zünftischer Fischer in Mannheim.⁴² Eine Statistik aus dem Jahr 1784 nennt noch immer dieselbe Zahl.⁴³ Zur gehobenen oder auch nur mittleren Mannheimer Bürgerschicht gehörten auch diese zünftischen Fischer sicher nicht. Darauf deutet vor allem ihr Hausbesitz, der sich zumeist an den wallnahen Rändern der Unterstadt befand.⁴⁴



Auszug aus der *Reihnordnung Anno 1527*, einer der vielen Verordnungen über die Befischung des Rheins seit dem 15. Jahrhundert. (GLA K, Best. 77, Nr. 5801)

Wenn man vermuten wollte, dass auch die Rheinschiffer sich hier und da in der Fischerei betätigten, um ihre Einnahmen aufzubessern, so hat sich das zumindest nicht in den Quellen niedergeschlagen. Auch Überschneidungen in den Zünften – etwa indem der Sohn eines Schiffers in die Fischerzunft eingetreten sei oder umgekehrt – ließen sich bisher nicht feststellen, obwohl zumindest aus dem 18. Jahrhundert regelmäßig Namenslisten vorhanden sind.⁴⁵ Aber dem Eindruck nach herrschten in beiden Zünften eher Familiendynastien vor, die sich zumindest nicht ohne weiteres sichtbar überkreuzten. Das freilich hatte sicher auch soziale Gründe, denn die Mannheimer Fischertöchter dürften für die meisten Schiffersöhne keine gute Partie und andersherum gewesen sein. Denn auch wenn die meisten Schiffer keine reichen Leute waren, so stellte doch ihr Betriebskapital, das Schiff, schon eine ganz andere Basis dar als die kleinen Fischernachen. Und hier und da reichte es wohl auch für ein bescheidenes Vermögen – immerhin vermacht die Fischerwitwe Lukas 1685 ihr Haus der Stadt als Hospital.⁴⁶

Was allerdings die Mannheimer Fischer und Schiffer einte, war die ewige Konkurrenz zu den Nachbarstädten am Rhein, zu Speyer und insbesondere auch zu Worms. Sie hatten dabei insofern einen Standortvorteil als sich ihr Landesherr und Kurfürst als Pfalzgraf bei Rhein ohnehin schon früh umfangreiche Regelungskompetenzen zumaß (aus Wormser und Speyerer Sicht wohl eher: anmaßte), die sich in zahlreichen »Reihnordnungen« niederschlugen. Darin wurden nicht nur Fahrten und Instandhaltung, sondern wurde insbesondere auch der Eisbruch und der Fischfang geregelt.⁴⁷

ANMERKUNGEN

- ¹ Vetter, *Schiffahrt* (1864), S. 23–26.
- ² L 1 pr. D 3.4.
- ³ MARCHIVUM, Zug. 1/1900, Nr. 44, S. 341.
- ⁴ Einen Auszug der ersten Seite freilich bietet immerhin Rings, *Mannheim auf Kurs* (2003), S. 29.
- ⁵ *Warharfftige und gewisse Privilegien* (1652), fol. B Iv.
- ⁶ Aus der reichen Literatur sei nur der gute und auf breiter Materialbasis angelegte Überblick von Kluge, *Zünfte* (2007) empfohlen.
- ⁷ Zum Erwerb des Mannheimer Bürgerrecht im 18. Jahrhundert vgl. Kümper, *Regionale Zuwanderung* (2021).
- ⁸ Einzelheiten ebd., S. 88.
- ⁹ Zu Bauweise und Verbreitung vgl. Hanke, *Traditionelle Boote* 3 (1995).
- ¹⁰ Zur Rangschiffahrt vgl. auch Rings, *Mannheim auf Kurs* (2003), S. 50–52.
- ¹¹ Sie sind gedruckt bei Heimann, *Neckarschiffergewerber* (1907), S. 300–315 (Nr. 11), S. 323–336 (Nr. 14) und S. 377–395 (Nrn. 23, 24).
- ¹² Mannheim, REM, Sammlung Mannheimer Altertumsverein, Urkunden, Nr. 1551. Die ersten Jahre dieses Protokolls hat Kessler, *Mannheimer Schifferzunft* (2020) in seiner Bachelor-Arbeit am Historischen Institut der Universität Mannheim ausgewertet.
- ¹³ Zu den Mannheimer Ratsprotokollen und ihrem Quellenwert vgl. Kirchgäßner, *Integrationsprobleme* (1992) oder Huber/Maier, *Mannheim 1743* (2000).
- ¹⁴ MARCHIVUM, Zug. 1/1900, Nr. 51, S. 62f.
- ¹⁵ MARCHIVUM, Zug. 1/1900, Nr. 54, S. 373f.
- ¹⁶ GLA K Best. 213, Nr. 2615.
- ¹⁷ MARCHIVUM, Zug. 1/1900, Nr. 39, S. 649f.
- ¹⁸ Etwa in Frankfurt a. M., Stadtarchiv, H.15.07 Nr. 507: Konkursverfahren des Mannheimer Bürgers und Schiffbesehers Peter Pohl, 1686.
- ¹⁹ Vgl. Müller, *Öffentlicher Dienst* (1974), S. 72.
- ²⁰ MARCHIVUM, Zug. 1/1900, Nr. 46, S. 28, 63, 82, 93, 108 u. 124.; Nr. 47, S. 1265; Nr. 49, S. 55, 120 u. 142; Nr. 53, S. 435.
- ²¹ MARCHIV, Zug. 1/1900, Nr. 32, S. 226.
- ²² Speyer, LA, Best. A 6, Nr. 543.
- ²³ Speyer, LA, Best. A 2, Nr. 114.
- ²⁴ Ebd.

- ²⁵ Die Ordnung ist gedruckt bei Heimann, Neckarschiffergewerbe 1 (1907), S. 300–315.
- ²⁶ Entsprechend laut sind die Proteste. Vgl. dazu Heimann, Neckarschiffergewerbe 1 (1907), S. 85ff.
- ²⁷ GLA K Best. 213, Nr. 2610.
- ²⁸ Vgl. etwa MARCHIVUM, Zug. 1/1900, Nr. 8, S. 59 (26. Juli 1690).
- ²⁹ Zu den kurfürstlichen Jachten vgl. Kuhn, Barock auf dem Wasser (1985) und Fimpeler-Philippen, Schifffahrt (2008).
- ³⁰ MARCHIVUM, Zug. 1/1900, Nr. 69, S. 70.
- ³¹ MARCHIVUM, Zug. 1/1900, Nr. 45, S. 72.
- ³² Speyer, LA, Best. A 6, Nr. 548.
- ³³ Eine Mannheimer Sackträger-Ordnung von 1842 ist gedruckt bei Borgius, Getreidehandel 1 (1899), S. 206f. (Nr. 6).
- ³⁴ Gedruckt bei Borgius, Mannheimer Fruchtmarkt (1899), S. 190f.
- ³⁵ Vgl. ebd., S. 50ff.
- ³⁶ Franz/Abel/Cascorbi, Deutscher Landhandel (1960), S. 64.
- ³⁷ Gruhle, Ursachen (1912).
- ³⁸ Nieß, Vom Dorf zur Doppelsternanlage (2007), S. 17.
- ³⁹ Einzelheiten bei Probst/Sénéchau, Flußfischerei (2001) und Kuhn, Fischerei (1976).
- ⁴⁰ Kuhn, Fischerei (1967), S. 25.
- ⁴¹ Karlsruhe, GLA, Best. 43, Nr. 3973.
- ⁴² Speyer, LA, Best. A 6, Nr. 543.
- ⁴³ Speyer, LA, Best. A 2, Nr. 114.
- ⁴⁴ Mörz, Glanz der Residenz (2007), S. 448.
- ⁴⁵ Etwa GLA K Best. 77, Nr. 5664.
- ⁴⁶ MARCHIVUM, Zug. 29/2000, Nr. 26.
- ⁴⁷ Eine gute Übersicht bietet Martin, Wormser Fischerzunft (1941), S. 11–16.

Streit um den Rhein: von Zöllen, Sand und ganz viel Arger

Hiram Kümper

Um den Rhein hat man stets gestritten – und das an eigentlich allen seinen Flussabschnitten.¹ Waren im Mittelalter zunächst die Zoll- und so genannten Stapelrechte stete Zankäpfel, so stritt man sich seit dem 16. Jahrhundert auch immer mehr um Geleitrechte, um die Herrschaft über die Ansandungen und über die Instandhaltung der Uferpartien. So oder so: Der Rhein war für die Herrschaften an seinen Ufern eine unerlässliche Finanz- und damit Herrschaftsressource.

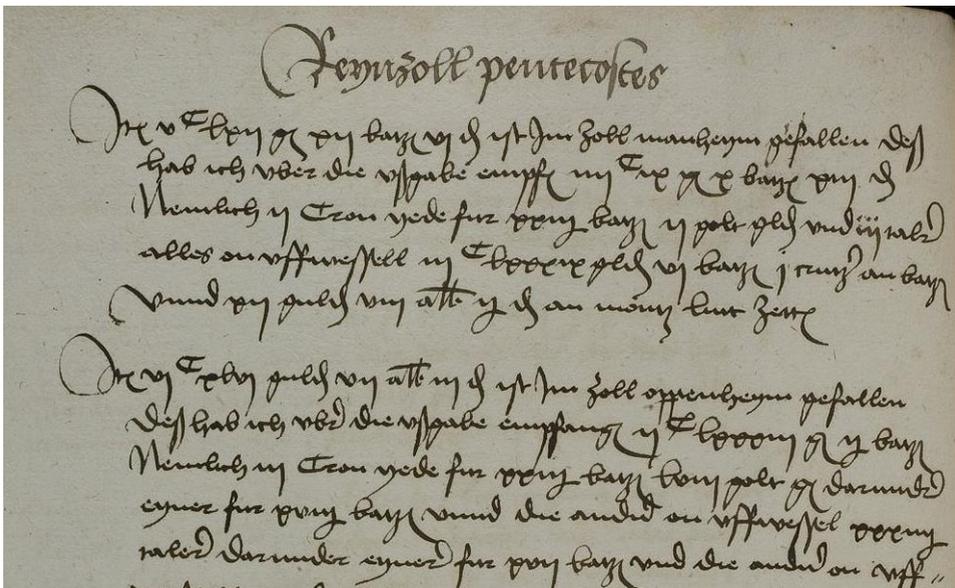
Kaum verwunderlich also, dass der Rhein als Verkehrsweg zwar sicherer als die Landstrecke, aber durchaus nicht preiswerter war. An rund vierzig Zollstationen musste ein mittelalterlicher Fernhändler seinen Obolus entrichten, der seine Waren von Basel flussabwärts nach Köln führte – und selbst im 18. Jahrhundert war die Zahl der Stationen noch beträchtlich.² Einige dieser Zollburgen stehen noch heute, etwa die Burg Pfalzgrafenstein bei Kaub. Der Streit um die Rheinzölle, die den Landesherren längs des Stroms ihre Herrschaft sicherten, zieht sich nicht nur das gesamte Mittelalter, sondern bis zum Ende des Alten Reiches hin.

Die Rheinzölle: Herrschaftsressourcen und stetiger Stein des Anstoßes

Wie schon Karl Otto Scherner, dem wir wesentliche Arbeiten zur Rechtsgeschichte der Rheinschifffahrt verdanken, festgestellt hat, kann »der Zeitraum zwischen dem 12. und 13. Jahrhundert, als sich das Recht der Rheinschifffahrt erst eigentlich entwickelte, und dem beginnenden 19. Jahrhundert weitgehend als Einheit gesehen werden«.³ Tatsächlich sind gewisse Grundprobleme, das heißt vor allem Kostenfaktoren für den Warenverkehr auf dem Rhein, über dieses gute halbe Jahrtausend immer wieder als Konstante aufgetreten und sollen deshalb eingangs kurz umrissen werden, da sie uns in den sich anschließenden Absätzen dann immer wieder begegnen.

Das sind zum ersten natürlich die Rheinzölle. Sie sind für das Mittelalter gut erforscht durch die Trierer Dissertation von Friedrich Pfeiffer, der mit seiner Sammlung und Systematisierung der Überlieferung Pionierarbeit geleistet hat.⁴ Für die Zeit nach 1500, in der das Aktenmaterial exponentiell zunimmt und die Situation noch schlechter zu überschauen ist, wäre hier noch manches zu leisten. Denn obwohl, wie wir gleich noch sehen werden, das Reich und die rheinischen Kurfürsten

sich offiziell durchweg für eine Begrenzung und Regulation der Zölle und anderer Handelshemmnisse einsetzen, bleiben diese ein stetes, phasenweise auch ein wieder zunehmendes Problem. Pfeiffer war es auch, der endgültig die überkommene Vorstellung vom Gebührencharakter der Rheinzölle widerlegt hat. Teile der älteren – und erstaunlich lange auch noch der jüngeren – Forschung waren offenbar der Rhetorik herrschaftlicher Selbstaussagen aufgesessen und begriffen sie als Gegenleistung für eine wie immer im Einzelnen geartete obrigkeitliche Leistung, etwa Schutz und Schirm oder die Instandhaltung der Leinpfade.⁵ In der Geschichtswissenschaft des 19. Jahrhunderts ist diese Position eng verknüpft worden mit der Vorstellung von den germanisch-genossenschaftlichen Wurzeln der Rheinzölle. Man bezog Einzelaussagen in frühen Kapitularien und die Selbstbeschreibung der späteren kurfürstlichen Zollpolitik aufeinander und wollte – bei allen eingestandenem Entartungen natürlich – in der Tendenz ein Kontinuum der Sorge um den Rhein darin sehen.⁶ Das sieht man heute nicht mehr so und erkennt klar den ganz überwiegend fiskalischen Charakter der Zölle. Entsprechend waren auch einzelne Personengruppen, wie etwa Pilger⁷ oder Kleriker bei der Beförderung ihrer Zehnteinnahmen, ausgenommen – was seinerseits zu Auslegungskonflikten führen könnte, wie etwa der berühmte Streit um die Verzollung des Bacharachener Pfarrweins in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts zeigt.⁸



Aufzeichnung über die Rheinzölle aus dem Jahr 1539. (Heidelberg, Universitätsbibliothek, Cod. pal. germ. 95, fol. 91v)

Eine zweite Herausforderung für den Handel auf dem Rhein waren bis in das späte 18. Jahrhundert hinein die zahlreichen Stapel- und Umschlagrechte für einzelne Warengruppen.⁹ Während erstere die Schiffer zum Anliegen und Feilbieten ihrer Waren verpflichteten, legten ihnen letztere den Zwang auf, ihre Waren auf die Schiffe der jeweils lokalen Schifferzunft umzuladen und mit ihnen Transportverträge abzuschließen. Insbesondere drei Städte waren seit dem 15. Jahrhundert sehr erfolgreich, dieses Recht für sich zu beanspruchen, nämlich Köln, Mainz und Straßburg. Als später so genannte »Stationshäfen« beanspruchten sie das Transportmonopol für jeweils einen Rheinabschnitt: Die Mainzer und Straßburger teilten sich ihren Stromabschnitt insofern, als die ersteren das behauptete Monopol rheinaufwärts, letztere rheinabwärts wahrnahmen; Köln reklamierte gar die gesamte Rheinschiffahrt von Mainz bis zur Mündung für sich.¹⁰ Dieser Anspruch hat tatsächlich trotz aller Eingaben und Prozesse bis auf höchste Reichsebene mit gewissen Einschränkungen bis weit nach dem Dreißigjährigen Krieg bestanden. Lediglich phasenweise konnten die anrainenden Landesherren, insbesondere Kurpfalz und Jülich-Berg, sich zwischen diese Drei drängen.¹¹

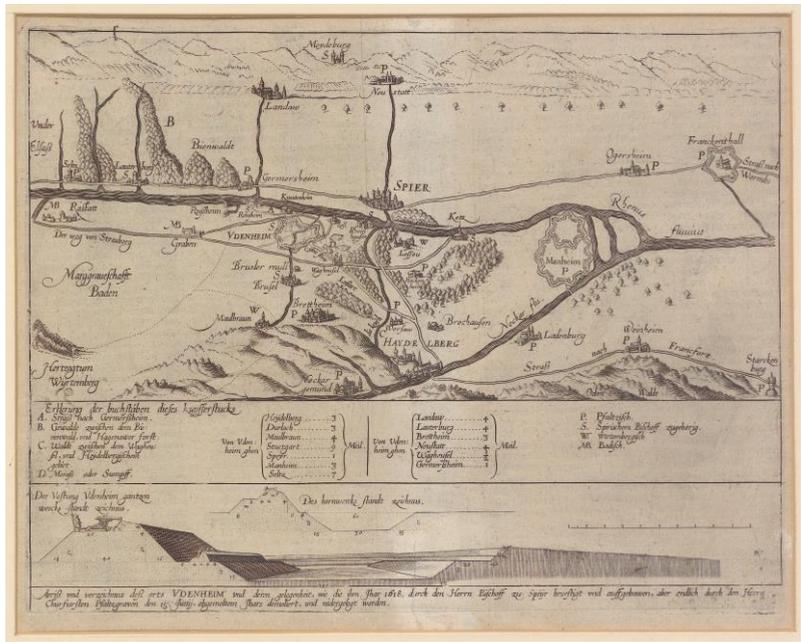
Neben dem von solchen städtischen Privilegien und den vielen städtischen und herrschaftlichen Zöllen besonders betroffenen Fernhandel bediente die Binnenschiffahrt auf dem Rhein auch den Nah- und hier insbesondere den Personenverkehr. Dafür verkehrten so genannte Marktschiffe regelmäßig zwischen den größeren Hafenstädten. Die Konzessionen für diese Fahrten wurden über Einzelvergaben organisiert, waren deshalb aber natürlich nicht notwendig weniger konfliktreich. Mit der Reichsstadt Worms etwa stritt die Kurpfalz schon seit dem Beginn des 15. Jahrhunderts nicht nur um die Fischerei-, sondern insbesondere um die regionalen Schifffahrtsrechte.¹²

Der dritte und letzte Faktor, der uns im Folgenden immer wieder begegnen wird, ist die Frage der Sicherheit. Das meint noch nicht einmal so sehr die Sicherheit der Schifffahrt vor Naturgewalten, die in jener Zeit vor den großen Rheinbegradigungen durchaus keine kleine war, oder die Frage nach der Überwinterung der Schiffe und dem Schutz vor Eisgang.¹³ Vielmehr waren das späte Mittelalter und insbesondere die frühe Neuzeit längs des Rheins eine ausgesprochen unruhige, geradezu unfriedliche Zeit, was immer wieder auch die Schifffahrt auf dem Strom beeinträchtigte.

Uffpasse! Fürstliche Geleitrechte am Rhein

Alle drei oben genannten Faktoren hängen eng zusammen mit der regionalen Kleinteiligkeit von Handel und Herrschaft längs des Rheins. In der Kurpfalz, in dessen damals schon ehemaligem Residenzschloss die

Mannheimer Akte 1868 unterzeichnet wurde, kann man das in besonders exemplarischer Weise sehen, denn dieses seit spätestens dem 13. Jahrhundert stark aufstrebende Kurfürstentum war territorial ganz besonders zersplittert. Der Herrschaftsbereich der Pfalzgrafen begann, von etwas Streubesitz im Elsass einmal abgesehen, linksrheinisch auf der Höhe von Kandel, rechts auf der von Ketsch und endet flussabwärts zwischen Mannheim und Lampertheim auf der rechten bzw. kurz vor Oppenheim auf der linken Rheinseite. Auf diesen paar Flusskilometern zeigt sich aber das mittelalterliche Problem schon sehr deutlich: Unterbrochen wurde die kurpfälzische Landesherrschaft nämlich von den beiden Fürstbistümern Speyer und Worms sowie den beiden linksrheinisch gelegenen Reichsstädten gleichen Namens. Als Anrainer traten im Süden dann noch die Markgrafschaft Baden-Durlach und im Norden die Landgrafschaft Hessen-Darmstadt hinzu. Hier war der Rhein also Grenzfluss im engeren Sinne.



Ausschnitt aus einem Blatt über die Zerstörung der Feste Philippsburg bei Udenheim 1618. Gut kann man darauf den damaligen Rhein- und Neckarverlauf und die Anbindung an die Mittelfunktion der daran liegenden Städte über Nebenflüssen und Landstraßen etwa nach Landau, Frankfurt oder ins Württembergische erkennen. (Foto: Grafksammlung Hartmann)

Das alles bot natürlich gehöriges Konfliktpotenzial. Allein für die ehemalige Kurpfalz legen dreizehn voluminöse Kopialbände im Karlsruher Generallandesarchiv, die ausschließlich Fragen der Rheinschifffahrt und der Rheinzölle zwischen dem späten 15. Jahrhundert und dem

Vorabend des Dreißigjährigen Krieges betreffen, eindrücklich Zeugnis davon ab.¹⁴

Um die gegenseitigen Ansprüche an die Herrschaft über den Rhein und die Rheinschifffahrt festzuhalten, wurden insbesondere von den rheinischen Kurfürsten eine Reihe von gemeinsamen Verträgen geschlossen, die schon in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts einsetzen. So verbanden sich etwa 1417 die Erzbischöfe von Mainz, Trier und Köln mit Pfalzgraf Ludwig III. und Herzog Rainald von Jülich und Geldern zum gemeinsamen Schutz von Strom und Leinpfaden, indem sie wechselseitig versprachen, sie wollten *allem und iglichen, die den Ryn uf und abfarent, und des Rynstraums und Lypades gebruchent, alle zyt unser fry und sicher geleide geben*.¹⁵ Sie taten das ausdrücklich in den Grenzen ihres jeweiligen Geleitrechts (*als verre dan unser iglichs geleide geet*) und schlossen auch die Kaufleute verfeindeter Territorialherren (*obe sie auch unser vient weren*) darin ein. Nur der auf frischer Tat erappte Verbrecher, der *zu frischer daet uff dem lande angegriffen worden war und uff den Ryn floge*, wurde von solchem Schutz angenommen.

1497 wurde diese Vereinbarung – nun allerdings nur noch zwischen den rheinischen Kurfürsten, ohne Einschluss des geldrischen Herzogs – noch einmal fast wörtlich bestätigt und erheblich erweitert.¹⁶ Detaillierter werden die gemeinsamen kurfürstlichen Schutzpflichten geschildert. Vor allem aber betonen die vier Herren nun auch ihr exklusives Vorrecht, Zölle auf dem Rhein zu erheben bzw. zu bestätigen. Die bestehenden werden nicht angetastet, wohl aber sollen sämtliche neuen Zölle zwischen Basel und Rees, die nach Datum der Urkunde noch aufgestellt werden sollten, ebenso wie die Erhöhung bereits bestehender gemeinsam verhindert werden. Und schließlich binden sich auch die Kurfürsten selbst, sie wollten *hinfur selbs nach newen zöllen oder erhöhungen der alten nit steen oder die, so sie uns gegeben wurden, nit annehmen oder gebrauchen*. An diese Selbstbindung freilich haben sich ihre Nachfolger nicht immer gehalten.¹⁷ Über das gesamte 16. wie auch noch bis ins 18. Jahrhundert hinein fanden regelmäßige Zolltage zu Regulierung der gegenseitigen Ansprüche statt; viele scheinen erfolglos verlaufen zu sein. Jakob Denz hat es auf eine prägnante Formel gebracht: *Groß im Wollen, aber klein in der Tat ist ihr Charakteristikum*.¹⁸

Denn natürlich hatten alle vier beteiligten Kurfürsten ständig wechselnde individuelle Interessen und gebot die ständig wechselnde tagespolitische Lage je unterschiedliche Rücksichten aufeinander. 1503 etwa wird eine erneute Einigung *de securitate et commercio Rheni* zwischen den vier rheinischen Kurfürsten geschlossen. Viele Wendungen sind aus den Vorgängerverträgen bereits bekannt. Merklich nimmt aber der Streit um die Zölle zu. Kurz vor der Wiederholung der oben angesprochenen Selbstverpflichtung zum Schutz der alten und zum Schutz vor neuen Zöllen findet sich der Hinweis eingeschoben, dass der Mainzer

Erzbischof gemeinsam mit dem Pfalzgrafen *bishero gegen [...] unsern Oheim und Mit-Churfürsten von Cöllen etlicher zolle halber, so sein liebe uff dem Rynstrame praucht und nießt, die von alter nit gewest synd, derselben halb anregung getan an, der meinung dieselben abzustellen, und aber sein liebe vermeynt, die nit unbillich [...] also han wir uß ursachen uns dieser zeit bewegende [...] seine liebe lebetage lanck derselben zoll halb kein andung zu thun.* Man stand also im Streit um Zölle, die der Kölner Erzbischof erhob und für rechtmäßig hielt, auch wenn es sich um keine alten Zölle handelte. Die Urkunde von 1503 dokumentiert die vorläufige Beilegung dieses Streits zwischen den Kurfürsten – allerdings nur *seine liebe lebetage lanck*.

Auch in den Folgeverträgen schallt es unisono: man verbinde sich, weil es dem gemeinen Nutzen förderlich, daß der Rheinstrom dem Kaufmann und männlichen sicher und frey gelassen, gehalten, geschützt und geschirmet, dazu auch mit neuer Uffsatzung nicht beschweret oder übersetzt werde.¹⁹ Immer wieder taucht in den Verträgen jene Wendung auf, der Rhein solle »sicher und frei« sein, wobei sich aber schon andeuten mag, dass »frei« hier durchaus noch anders konnotiert wird als in späterer Zeit. Nicht um die Befreiung von Lasten wie Zöllen und Stapelrechten geht es, sondern vorrangig um die Freiheit, den Rhein zu den eben bestehenden Kosten und Lasten zu nutzen und keine neuen – das heißt eben vor allem: keine anderer Herren und Städte – zuzulassen. Die Herrschaft der Kurfürsten über den Rhein, die sich wesentlich auf ihre Geleitrechte und weitere königlich-kaiserliche Privilegien stützte, wird durch die gemeinsamen Kurvereine stetig aufs Neue erfolgreich festgeschrieben und in den Wahlkapitulationen der römisch-deutschen Könige seit dem ausgehenden 15. Jahrhundert immer wieder bestätigt.²⁰ Nachdem Karl V. 1519 zugesagt hatte, keine neuen Zölle ohne die Zustimmung der Kurfürsten zuzulassen, wurde dieses besondere Vorrecht von seinen Nachfolgern immer wieder eingefordert und auch gewährt.²¹

Dabei ging es durchweg um die Sicherung der kurfürstlichen Vorrechte gegenüber anderen Reichsständen. Eine Senkung der Rheinzölle stand nicht zur Debatte, auch wenn die Klagen darüber schon seit dem 13. Jahrhundert groß waren und in den folgenden Jahrhunderten durchaus nicht verstummten.²² Die Handeltreibenden reagierten mitunter kreativ auf diese Belastung. 1546 beschwerten sich etwa die Räte der vier rheinischen Kurfürsten bei einem Zusammentreffen in Oberwesel darüber, dass der Schiffverkehr auf dem Rhein und damit die Zolleinahmen merklich durch das Ausweichen auf die Nebenstraßen zurückgegangen seien. Als ein Heilmittel sah man allerdings nicht die Senkung dieser Zölle, sondern empfahl den kurfürstlichen Herren vielmehr, Transitzölle auf ihren Straßen in Höhe der bestehenden Rheinzölle einzuführen, um die Attraktivität dieser Alternative zu senken.²³ 1557 folgten die rheinischen Kurfürsten in einer auf zwölf Jahre geschlossenen Übereinkunft genau dieser Empfehlung und untersagten

die Nutzung von Nebenstraßen beiderseits des Rheins zwischen den Niederlanden und Straßburg, in einem Raum also, den die vier Kurfürsten gar nicht gänzlich territorial beherrschten.²⁴ Wie erfolgreich sie damit waren, steht auf einem anderen Blatt. Denn das Problem, dass der Handel auf dem Rhein durch herrschaftliche Regularien merklich behindert werde, war den Zeitgenossen durchaus dringlich bewusst.

Dominium Rheni: der pfälzische Anspruch auf den Oberrhein

Ein immer wieder hochkochendes Hindernis für eine Verständigung über gemeinsame Maßnahmen zur Hebung der Rheinschifffahrt am Oberrhein waren die kurpfälzischen Ansprüche gegenüber ihren Nachbarn auf das so genannte *dominium Rheni*, auf die Oberherrschaft also über den Rhein auch außerhalb des eigenen Territoriums.²⁵ Zurückgeführt wurden diese Ansprüche natürlich zum einen auf die Funktion als Pfalzgrafen *bei Rhein*, ganz konkret jedoch auf althergebrachte Regalien, die ihnen vom Reich verliehen worden seien. So beanspruchten die Kurfürsten *ein Herr des Rheinstroms* zwischen Selz im Elsass und Bingen zu sein. Das beinhaltete den Besitz und Unterhalt der Leinpfade und die Kontrolle über sämtliche Baumaßnahmen am Ufer, die Flussgerichtsbarkeit sowie die Aufsicht über die Fischerei samt den Ansprüchen auf die damit verbundenen Abgaben, das Goldwaschen und die Vogeljagd. Insbesondere aber reklamierten die Pfälzer jenes *ius alluvionis*, die Nutzungs- und Hoheitsrechte über sämtliche sich neu bildenden Inseln, Sandbänke und Anlandungen – in Zeiten eines noch weitgehend unregulierten Stromverlaufs ein durchaus weitreichendes Anrecht, das nicht nur in diesem Rheinabschnitt Anlass für Streit sein konnte.²⁶

Seit dem ausgehenden 15. Jahrhundert wurden zur Untermauerung dieses Anspruchs regelmäßig Rheinbefahrungen durchgeführt, über die Protokolle angelegt wurden,²⁷ denen wir wiederum eine Reihe von teils künstlerisch anspruchsvollen Rheinkarten insbesondere aus dem späten 16. Jahrhundert verdanken.²⁸ Diese Protokolle und Karten sind wichtige Quellen für die Fluss- und Ortsgeschichte, weil sie einen hohen Detailgrad aufweisen.

Höhepunkte der kurpfälzischen Ansprüche auf das *dominium Rheni* lassen sich im ausgehenden 16. und dann wieder im späten 17. Jahrhundert feststellen, wenn eine Flut juristischer Gutachten einsetzt. Dass dazwischen, in der Zeit des Dreißigjährigen Krieges und des kurfürstlichen Exils, diese Ansprüche keine Rolle spielten, verwundert nicht; wohl aber, mit welcher Energie sie der restituierte Kurfürst Karl Ludwig gleich in den 1660er Jahren wieder anging.²⁹ Bis in die erste Hälfte des 18. Jahrhunderts hinein wurden noch kurpfälzische Rheinbefahrungen durchgeführt, Protokolle und Karten darüber angelegt.

Aber auch in dieser Zeit machten die Reichskriege mit Frankreich die Durchsetzung jeglicher Ansprüche auf das rheinische *dominium* illusorisch. Dass das auch die Kurfürsten so sahen und sich mehr und mehr mit der bloßen Beteuerung ihre *iura praecipua* zufrieden gaben, kann man am stetig abnehmenden Personaleinsatz gut ablesen.³⁰ Und 1751 befahl Karl Theodor die Durchführung der Rheinbefahrung zwischen Selz und Kaub *ohne die sonst gewöhnlichen Formalitäten* als reine Berücksichtigung von Schäden und notwendigen Baumaßnahmen.³¹

Herrschaft, die auf Sand gebaut ist: das *ius alluvionis*

Ein wesentliches Erkenntnisziel der Rheinbefahrungen war die Reklamation der so genannten *ius alluvionis* für den Kurfürsten, der Nutzungs- und Hoheitsrechte über sich neu bildenden Inseln, Sandbänke und Anlandungen. In einer Zeit, in der der Fluss noch unreguliert sich selbst sein Bett suchte, war das noch ein ganz regelmäßiges Phänomen und war das Recht, über solche neuen Flächen zu bestimmen, entsprechend kein unerhebliches. Die Akten sind voll vom Streit zwischen Dörfern und Obrigkeiten auf beiden Seiten des Flusses. Denn was am Prallufer erodiert, lagert sich oft genug etwas weiter flussabwärts wieder an. Das Neue entsteht auf Kosten des Alten. Anlass genug also für Streit, der durch die gesamte frühe Neuzeit hindurch immer wieder die landesherrlichen und sogar die höchsten Reichsgerichte beschäftigte – über 100 Jahre lang etwa eine neue Insel bei Altrip.³² Oft wurden aus diesem Anlass so genannte »Augenscheinkarten« angelegt, die uns heute noch detailreiche Bilder vom alten Rhein überliefern.³³

Die völlige Freyheit der Commercién nach dem Großen Krieg

Spielte für die Kurpfalz der Dreißigjährige Krieg eine wesentliche und leidvolle Rolle, so übernahm eine Schlüsselrolle für die Geschichte des Rheines gar nicht so sehr der Dreißigjährige, sondern vielmehr der als Achtzigjähriger Krieg in die Geschichtsbücher eingegangene Unabhängigkeitskampf der Niederlande von Spanien. Dessen Auswirkungen machten sich am Niederrhein schon deutlich früher bemerkbar. Die Wahlkapitulation Ferdinands II. vom August 1619 weist deutlich darauf hin, wie in Folge der Kriegshandlungen *alle Commercia uff solchem Rheinstromb erliegen pleiben*.³⁴

Mit dem Westfälischen Friedenswerk von Münster und Osnabrück 1648 kam nicht nur der Dreißigjährige Krieg der verfeindeten Parteien im Reich, mit Frankreich und Schweden zu einem Ende, sondern wurden auch die Niederlande international als souveräne Republik anerkannt und also der Achtzigjährige Krieg beendet.³⁵ Für den Niederrhein

bedeutete diese Anerkennung der Niederlande eine merkliche Beruhigung, aber auch neue Konkurrenten, die aus dem Krieg gestärkt hervorgegangen waren und die von den Landesherren – das heißt wesentlich also von Preußen, das sich in dieser Zeit im Nordwesten wichtige neue Provinzen sicherte – als unangemessen empfunden wurden. Das sollte bis in die Zeit der Nationalstaatenbildung auch so bleiben. Noch 1831 schrieb einer der preußischen Kommissäre an die Kölner Handelskammer: *Die Holländer hatten bis dahin fast allein die überwiegende wichtige Handelsschiffahrt des Niederrheins in den Händen und wurden dabei durch die Gildeeinrichtung geschützt. Selbst in der kölnischen Schiffergilde waren preussische Schiffer mit 700 Lasten, holländische mit 8300 Lasten beteiligt.*³⁶

Zunächst einmal hatte der Friede für die Geschichte des Rheins aber auch tiefgreifende geopolitische Folgen: An dieser Stelle nämlich wird er erstmal zumindest punktuell Grenzfluss zwischen dem Reich und Frankreich. Im Westfälischen Frieden werden dem französischen König der habsburgische Sundgau, die Oberhoheit über die Landgrafschaften Ober- und Unterelsass sowie die Landvogtei über den elsässischen Zehn-Städte-Bund abgetreten. Dass der Rhein dabei eine Rolle spielt, war freilich, so hat die Geschichtswissenschaft lange vermutet, nicht zufällig, sondern politische Theorie – eine Theorie von den natürlichen Grenzen (*frontières naturelles*) Frankreichs: den Pyrenäen, den Alpen und dem Rhein. Es ist immer wieder darüber gestritten worden, ob es tatsächlich schon im vorrevolutionären Frankreich eine stabile Idee von diesen Grenzen gegeben habe.³⁷ Sie findet sich zwar erstmals in Richelieus umstrittenen politischen Testament formuliert,³⁸ doch sind gerade die wohl lange Zeit eher überschätzten Ambitionen der Außenpolitik des großen französischen Ministers in den letzten Jahren relativiert worden.³⁹ Sei es, wie es sei: Wesentliche Folge der neuen Grenzverläufe war es, dass nun eine neue Macht am Verhandlungstisch über die Geschicke des Rheins mitentschied. Die Rolle der Kurfürsten war dadurch merklich beschnitten worden. Und in den großen späteren Friedenswerken zwischen dem Reich und Frankreich des Ancien Régime, namentlich also dem Frieden von Rijswijk 1697 und dem Frieden von Baden im Aargau 1714, betonte man ganz gleichlautend, dass »der Fluss für die Schifffahrt und andere Nutzungen des Rheins frei und offen für die Untertanen beider Parteien sein wird« (*à la navigation et autres usages du Rhin, le fleuve sera libre et ouvert aux sujets des deux parties*); das galt auch für »alle anderen, die dort durchfahren möchten, ohne dass der eine oder andere dort oder anderswo etwas tun könnte, um den besagten Fluss umzuleiten und seinen Lauf, seine Schifffahrt und andere Nutzungen irgendwie zu erschweren« (*tous autres, qui voudraient passer par là sans que l'un ou l'autre puisse rien entreprendre, là ou ailleurs, pour détourner ledit fleuve et en rendre en quelque sorte le cours, le navigation et autre usages plus difficiles*).⁴⁰

Gemessen an dieser neuen Situation waren die Einigungen über den Rhein, die man im Frieden von 1648 erzielte, zunächst geradezu konservativ. Der neunte Artikel *De commerciis in pristinam libertatem restituentis* (also »über die Wiedereinsetzung des Handels in seine Freiheiten«) lautet:

Und demnach dem gemeinen Wesen darann gelegen ist / daß nach gemachtem Frieden der Kauffhandel widerumb blühen möge / so ist verglichen / daß was demselben zu Nachtheil / und wider gemeinen Nutzen hin und wider im Römischen Reiche / durch Verursachen deß Kriegs newlich auß eigenem Gewalt / wider die Rechte / und Privilegia ohne der Röm. Käys. Mayst. und Reichs-Verwilligung für Zöll und Mauten eingeführt worden / wie auch der Mißbrauch der Brabantischen Bull / und daher entstandenen Repressalien und Arresten / sampt eingeführten frembden Ankündigungen / exactiones vorenthaltenen / wie auch der unmäßlichen Posten / auch sonst andere ungewöhnliche Beschwerden und Verhinderungen / von welchen die Handlungen und Schiffarthen geschwächt worden / gänzlich uffgehoben / und jeden Provincien Hafen und Strömen ihre alte Sicherheit / Bottmässigkeit unnd Gebräuche / wie sie vor diesen Kriegen von vielen Jahren hero gewesen / wider gegeben / und unverbrechlich erhalten werden.⁴¹

Bei der in diesem Zitat erwähnten *Brabantischen Bull* handelt es sich um ein Privileg Kaiser Karls IV. für Herzog Johann III. von Brabant aus dem Jahr 1349, das in der frühen Neuzeit immer wieder auf den Reichstagen für Verärgerung sorgte.⁴² Im Kern war es ein so genanntes *Privilegium de non evocando*, schützte also die brabantischen Untertanen und Vasallen davor, vor auswärtige geistliche und weltliche Gerichte gezogen zu werden. Im 16. und 17. Jahrhundert aber wurde es von den Brabantern und der spanischen Regierung immer wieder genutzt, um Strafaktionen – die angesprochenen *Repressalien und Arreste* – gegen die Orte und Untertanen anderer Potentaten durchzuführen, die in der Regel wirtschaftlicher Natur waren. Deshalb auch wird dieses Problem an genau dieser Stelle überhaupt erwähnt.

Ansonsten begründete der hier zitierte Artikel eigentlich dem äußeren Wortlaut nach nichts Neues, sondern sollte die Restitution alter Sicherheiten und Rechte bewirken. Die allgemeine wirtschaftliche Not während und nach dem Dreißigjährigen Krieg hatte gerade die alten Stapel- und Umschlagsprivilegien wieder stärker in den planerischen Horizont der Fürsten und der städtischen Magistrate gebracht.⁴³ Ja man kann sogar sagen, dass trotz des ausdrücklichen Bekenntnisses der Westfälischen Friedensverträge das 17. Jahrhundert geradezu »den Kulminationspunkt des Stapels« darstellt.⁴⁴ Und auch die Zölle stiegen exorbitant in die Höhe. Seit den späten 1620er Jahren erließen sogar die Kurfürsten selbst immer mehr zusätzliche Binnenzölle zu

Wasser und zu Land und unterminierte damit das ihnen im Kurverein gegebenen Privileg – durchaus im Übrigen auch bewusst. Der Brandenburger etwa, der 1629 die Land- und Wasserzölle in seinem Gebiet um das Drei-, teilweise Vierfache an hob, entschuldigte diesen Verstoß gegen die Reichsgesetze, glaubte aber, *in den Wirren des Krieges, da doch alles die Zölle aufschlug*, sei das durchaus zu rechtfertigen.⁴⁵ Diese allgemeine Lockerung unter Berufung auf die besonderen Umstände traf auch den Rhein, wo auf der Strecke zwischen Straßburg und der holländischen Grenze trotz aller Beteuerungen freier *Commerciën* nicht weniger als 32 Zölle eingefordert wurden.⁴⁶ Und im April 1641 berichtete der Magistrat der Stadt Köln seinen Amtskollegen in Frankfurt:

*Wollen nicht verhalten, daß zwar bey der Stadt Mainz einige Stappeligerechtigkeit prätendirt und usurpirt seyn mag, in allen solchen Waaren und Gütern, welche von diesen und anderen Rheinischen Städten nach Straßburg, Speyer und dergleichen am Rhein gelegene Orte und von denselben reciproce hinunter destinirt; [... das ist aber] ein weit höheres gravamen [...] als jemals von einigen Potentaten vorgewendet worden. Denn schwere, entweder allhier oder zu Franckfurt eingelandene Waaren, um willen solcher Distanz, die zwischen den Städten Frankfurt und Mainz ist, zu verschiffen, würde mit doppelter Fracht, Anordnung absonderlicher Faktoren, und in unterschiedlichen anderen Begebenheiten all solche Verlegenheit verursachen, daß gleichsam unmöglich, damit oder auch sonst eine Handlung weiter zu führen.*⁴⁷

Auch das ist nur eines von vielen Beispielen für Konflikte um die Stapel- und Umlagepraktiken längs des Rheins. Es gab also, kurz gesagt, tatsächlich etwas zu restituieren, als man 1648 in Münster und Osnabrück zur Unterschrift schritt.

Um welche *Freyheit der Commerciën* sollte es nun also gehen? Doch offensichtlich nicht um die Abgaben- und Lastenfreiheit. Wenn immer einmal wieder in der älteren Literatur der Gedanken aufgebracht wird, der Westfälische Friede habe den Grundgedanken einer freien Rheinschiffahrt in die Welt gebracht, so ist das nur die halbe Wahrheit. Bestenfalls nämlich hat er die Befriedung, die Sicherheit, kurz: die freie Wahl des Rheins als Wasserstraße noch einmal in Köpfen der Zeitgenossen verankert. Um Sicherheit ging es im 17. Jahrhundert, nicht um Freiheit in einem emphatischen Sinne. Und diese Sicherheit des Rheines wurde durch die Anerkennung der Niederlande und durch den Friedensschluss zu Münster und Osnabrück fürs Erste endlich hergestellt. Sie blieb als Ordnungsanspruch des Reiches von nun an Teil der Reichsverfassung. Der in den Wahlkapitulationen seiner Vorgänger noch ausdrücklich auf den niederländischen Freiheitskampf bezogene

Artikel über die Behinderung der Flussschifffahrt wird nach dessen Beendigung von Ferdinand III. 1653 auf eine allgemeine und knappe Formel gebracht:

Wir sollen und wollen auch weder am Rhein, noch sonst einigem schiffbahren Strohm im Heyligen Reich, keine armirte Schiff, Ausläger, Licenten, noch andere ungewöhnliche Exactionen oder was sonst zue Sperrung unnd Verhinderung der Commerciens, vornehmlich aber den rheinischen unnd anderen Churfürsten des Heyligen Reichs, zum Schaden unnd Schmälerung ihres hohen Regals gerechtich, verstatten oder zuelasen.⁴⁸

Der Gedanke des kaiserlichen Schutzes über die Wasserstraßen war durchaus kein neuer – und auch die Einkleidung dieser Vorstellung in den Freiheitsbegriff nicht. Ein Privileg Ks. Rudolphs II. für die Stadt Speyer vom 18. Oktober 1576 zeigt das noch einmal sehr deutlich. Es bestimmt, dass *der Rhein als ein freier Wasser-Strom, auch unsere freie kaiserliche Landstrassen, einem jeden seiner Gelegenheit nach etc. nicht allein vermöge natürlicher Rechte, sondern auch des Hl. Reichs [...] Ordnungen und Satzungen nach ohne das auch unversperrt bleiben, auch daran wider Billigkeit niemand beschwert, verhindert und aufgehalten werden soll etc.*⁴⁹ Was hier also im konkreten Speyrer Fall bekämpft werden sollte und durch den Westfälischen Frieden endgültig und im Allgemeinen, ja sogar mit Verfassungsrang untersagt wurde, war die Beschränkung der Rheinschifffahrt überhaupt. Es sollten fürderhin *die Schiff ohngehindert aufkommen und abkommen können und also der von Gott verliehenen stattlichen Gelegenheit und Beneficirung der Natur selbst ein Stand weniger nit als der andere sich der Rheinschifffahrt nach Recht und Billigkeit [...] gebrauchen.*⁵⁰ Diese Ergänzung der Wahlkapitulation Kaiser Joseph I. aus dem Januar 1690 ist in den Kapitulationen seiner Nachfolger zu einem eigenständigen Artikel geronnen, der nun die Binnenschifffahrt insgesamt zu fördern unternahm – stets mit dem 1690 von Joseph I. formulierten auf die *von Gott verliehenen stattlichen Gelegenheit* und die *Beneficirung der Natur*, auf das natürliche Anrecht auf die Nutzung.

Das freie Meer und der freie Fluss

Auf dem Weg von diesem spezifischen, auf die Zulassung zur Schifffahrt bezogenen hin zu einem allgemeinen Freiheitsbegriff liegt das 18. Jahrhundert. Die Wurzeln allerdings waren bereits gelegt: der Bezug auf die Natürlichkeit der Rechte aller am Strom, auf die göttliche Verleihung jener Rechte – und auf die allgemeine Wohlfahrt, die durch die Rheinschifffahrt befördert werde. Damit war der Weg geebnet für eine mehrschichtige Argumentation zugunsten eines schrittweisen Abbaus

der Privilegien längs des Rheins. Denn wenn das Grundrecht zur Nutzung ein allgemeines ist, so argumentierten einige Naturrechtler bald, dann widerspricht das zwar durchaus nicht der Erhebung von Zöllen und anderen Abgaben. Sehr wohl aber widerspricht es einer je nach Personengruppe unterschiedlichen Handhabe.⁵¹ Im Laufe des 18. Jahrhunderts wurde diese Ansicht immer heftiger debattiert, inwiefern eine Nation überhaupt ausschließliche Eigentumsrechte an einem Fluss reklamieren könne – und die Mehrheitsmeinung neigte sich deutlich zur Verneinung dieser Frage. Dabei spielte der Einfluss aus Frankreich eine wichtige Rolle – die beiden Friedensverträge von 1697 und 1714, die genau diese Idee bereits staatsrechtlich zu implementieren suchten, sind ja bereits zitiert worden.⁵²

Solche Gedanken stießen schon in den Jahren vor der Revolution bei den Juristen und Kameralisten in Deutschland durchaus auf offene Ohren. 1775 erschien, um nur ein Beispiel zu nennen, *Die Freyheit der Rheinschiffahrt*, in der der Karlsruher Nationalökonom Johann August Schlettwein (1731–1802) diese *aus der wesentlichen Gerechtigkeit, den teutschen Reichsgrundgesetzen, und dem wahren Interesse der Länder* heraus *vertheidigte*. Entsprechend geht Schlettwein dreifach vor: Er beginnt mit einer Argumentation auf der Grundlage dessen, was er *absolute Gerechtigkeit* nennt. Diese ist so einfach wie bestehend: Kein Staat könne (1.) *ein ausschließendes Eigentumsrecht über die durch sein Gebiete laufenden Flüsse erlangen*, auch (2.) *kein ausschließendes Recht zum Gebrauch*, entsprechend seien (3. und 4.) *dürfe auch jeder Staat die Schiffahrt frei betreiben*; dieses Recht gehe (5. und 6.) *durch bloß Nichtnutzung nicht verloren und dürfe*. Von dem handeltreibenden Staatsbürger gleichwelchen Staates dürfe (7.) *zwar derjenige Staat, der große Auslagen und beträchtliche Kosten aufwende, um die Wasserstraße in Ordnung zu bringen, zwar verlangen, dass er durch Zölle etc. seinen Theil beytrage, aber es könne jenem, sofern er dies tue, die Schiffarth selbst nach der absoluten Gerechtigkeit nicht verwehret werden*. Entsprechend sei auch (8.) *die Wahl der Schiffer* und (9.) *die Wahl der jeweiligen Wasserstraße den Handeltreibenden gänzlich freizustellen* – und damit, so endet die gerechtigkeitsfundierte Argumentation, sei (10.) *die Rheinschiffahrt nach den Grundsätzen der absoluten Gerechtigkeit völlig und uneingeschränket frey*.⁵³

In einem zweiten Anlauf begründet Schlettwein diese Freiheit historisch: Er zieht dazu zunächst den Reichstagsabschied von 1576 als auch den Westfälischen Frieden und den Frieden von Rijswijck heran, aus denen er jeweils länglich zitiert.⁵⁴ So bringt er Naturrecht und Reichsverfassung in Einklang, die seiner Argumentation nach beide zu dem selben Schluss kommen.

Drittens schließlich argumentiert Schlettwein mit Nützlichkeitsargumenten, mit den ureigensten, das heißt in diesem Falle wirtschaftlichen Interessen der Völker. Für alle nämlich sei die Beschränkung von

Handel und Wirtschaft äußerst schädlich. Und er schließt mit einem Appell, der zugleich mit etwas argumentiert, das wir heute wohl best-practice-Beispiele nennen würden: *Die große Katharina in Rußland hebt itzt in ihrem weitläufigen Reiche die Monopolien in Absicht der Industrie und der Commerciens auf. Der Erhabene Menschenfreund Peter Leopold von Toscana hat bereits seit einigen Jahren her den glücklichsten Vorrang in dieser der Natur gemäßen Regierung gemacht. Warum sollten wir Teutschen nicht hoffen dürfen, daß unser Vaterland, dessen Grundgesetze ohnehin schon so viel schönes von der wahren Freyheit sagen, auch endlich einmal alle seine Bewohner in dem ungehinderten Genuße ihrer Rechte glücklich gemacht sehen werde!*⁵⁵

Zum endgültigen Durchbruch verhalfen all diesen Gedanken jedoch erst die Französische Revolution und ihre Nachwehen.⁵⁶ *Qu'une nation ne saurait, sans injustice, prétendre au droit d'occuper exclusivement le canal d'une rivière*, heißt es in einem oft angeführten Revolutionsdekret von 1792.⁵⁷ Und im Separatfrieden der Revolutionstruppen mit Baden wird 1796 festgehalten: *La navigation du fleuve sera libre aux citoyens et sujets des deux puissances contractantes.*⁵⁸ Das war durchaus Programm; schon im Vorjahr war eine ähnliche Vereinbarung im Friedensschluss mit den Niederlanden getroffen worden.⁵⁹ Und gleich nach der Besetzung des linken Rheinufer im Herbst 1794 war – übrigens nicht nur in der französischen, sondern auch in der republikfreundlichen rheinischen Presse – die *Vernichtung der Tyrannei der Stapelrechte* gefordert worden.⁶⁰ Nach dem Frieden von Campo Formio im Oktober 1797, mit dem die linksrheinischen Reichsgebiete offiziell an Frankreich fielen, sollten strukturelle Veränderungen in Gang gesetzt werden, versackten aber bald. Im Gegenteil: Im Juli 1798 wurde der Rhein zur Zollgrenze erklärt und wurden die linksrheinischen Neubürger damit von ihren Absatzgebieten auf der rechten Flussseite abgeschnitten, dafür aber das Kölner und Mainzer Stapelrecht letzten Endes bestätigt.⁶¹

Auf dem Friedenskongress von Rastatt, bei dem nach dem Kaiser und Österreich nun auch das Reich Frieden mit dem revolutionären Frankreich schließen sollte, kam die Frage nach der Freiheit der Flussschifffahrt entsprechend erneut aufs Tapet. Dabei wird deutlich, dass durchaus keine Einigkeit darüber bestand, was eigentlich unter »freier Schifffahrt« zu verstehen sei und ob deren Genuss auf die beiden Anrainer, also Frankreich und das Reich, zu beschränken oder allen Nationen zu öffnen sei. Insbesondere Frankreich suchte hier den Schlußschluss mit den Niederlanden, um die Republik für einen Wirtschaftskrieg gegen England zu gewinnen, und vertrat daher nachdrücklich die Offenheit der Flussschifffahrt.⁶² Außerdem forderte man diesmal energisch die Abschaffung der Rheinzölle. Ein- und Ausfuhrzölle sollten bestehen bleiben, aber für das *bien public de deux nations*, für das allgemeine Beste der beiden Nachbarstaaten also, seien alle weiteren Handelshemmnisse aufzuheben. Die Einigung über diesen radikalen Schritt

sollte, obwohl durchaus auch von deutschen Verhandlungspartnern gebilligt, noch einige weitere Jahre und weitere Vertragswerke in Anspruch nehmen. Insbesondere Kurmainz stellte sich bis zum Ende des Alten Reiches immer wieder gegen die vorgeschlagenen Entschädigungen.⁶³ Mit dem Wissen um diese Vorgeschichte versteht man §39 des Reichsdeputationshauptschluss besser, der besagt:

*Alle Rheinzölle werden aufgehoben, blos Eingangs-Gebühren und ein Schiffahrts-Octroi bleiben vorbehalten, wovon der Ertrag zwischen Frankreich und dem deutschen Reich, nach Abzug der Administrations-Kosten, in zwei gleiche Theile getheilt, der deutsche Antheil zunächst zur Unterhaltung des Leinpfads und der Wasser-Strasse verwendet, der übrige reine Rest aber zur Ergänzung der Dotation des Herrn Kurfürsten Erzkanzlers [...] bestimmt seyn soll.*⁶⁴

Damit war eine neue Phase im Ringen um die Freiheit der Rheinschiffahrt erreicht, der wenig später mit dem Ende des Alten Reiches und der Gründung des Rheinbundes auch eine gänzlich neue politische Situation folgen sollte. Und nicht nur rechts des Rheins: In Frankreich setzte sich Napoleon selbst die Kaiserkrone auf und überführte die Republik in ein Kaiserreich.

Diese raschen, aber fundamentalen Umbrüche überdauerte bemerkenswerterweise eine Institution, die mit einer gemeinsamen Oktroikonvention vom 15. August 1804, also nur wenige Monate nach der Abschaffung der Republik, ins Leben gerufen wurde. Mit ihr trat die Reglementierung der Rheinschiffahrt in einer erste, wenngleich zunächst kurze supranationale Phase.⁶⁵

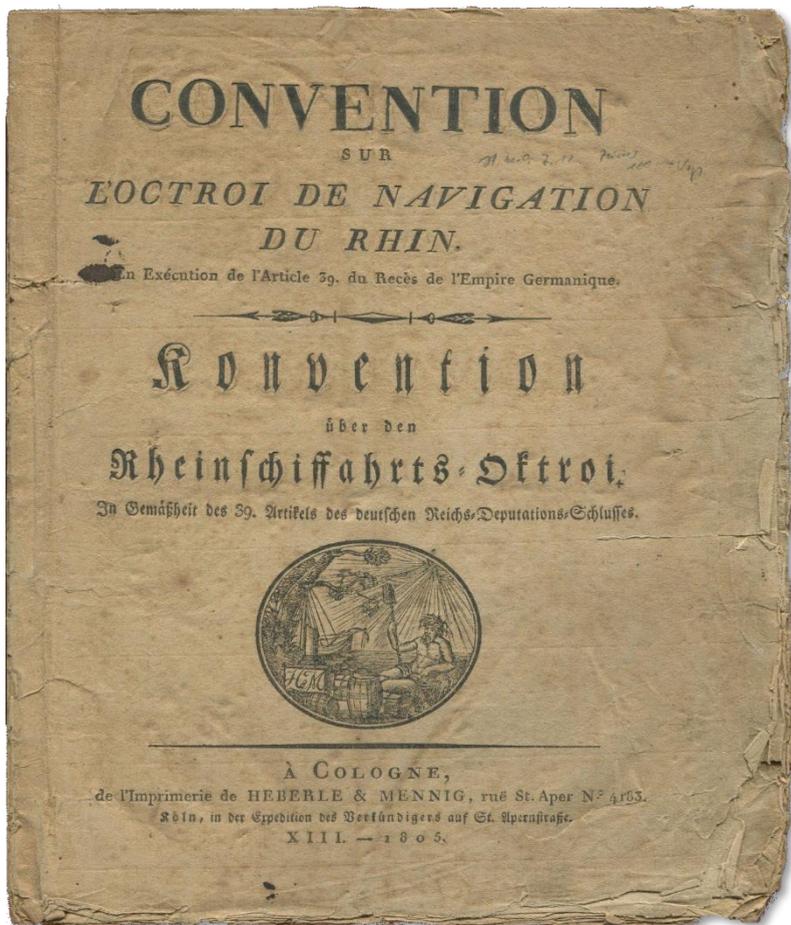
Auf den ersten Blick konservierte die Oktroikonvention: Sie bestätigte nämlich die Stapelrechte und rief sogar die Schiffergilden wieder ins Leben, die nun aber für Schiffer ausdrücklich beider Rheinufer geöffnet wurden. Beide Institute waren dennoch so hoffnungslos alteuropäisch, dass sie sich selbst binnen weniger Jahre wieder überleben sollten. Die Dampfschiffahrt sollte seit den 1820er Jahren ein weiteres dazu tun.

Auch finanziell bedeutete der Oktroi für die Schiffer zunächst keine revolutionäre Entlastung. Er dürfte – gerade auf längeren Strecken – gar nicht so deutlich unter den bisherigen Zollabgaben gelegen haben, war dafür einheitlich, absehbar und an lediglich 12 gleichmäßig auf das linke und rechte Rheinufer verteilten, nicht mehr an 30 und mehr Stationen zu entrichten.

Viel wichtiger aber war die mit der Oktroikonvention gegründete gemeinsame Behörde, die keiner der beiden Anrainerstaaten unmittelbar unterworfen war und also tatsächlich einigermaßen unabhängig agieren konnte. Sie erhob eine Gebühr für Schiffe über 50 Tonnen Ladung sowie einen Oktroi je nach Ladungsvolumen, die beide für den Erhalt

der Leinpfade, Uferbaumaßnahmen und andere Strukturkosten verausgabt wurden. Staatliche Einnahmen wurden damit nicht generiert. Eine weitere Aufgabe war die Schifffahrtsgerichtsbarkeit.

Das Handeln dieser Behörde blieb natürlich nie frei von Spannungen zu den lokalen Amtspersonen und die napoleonischen Kriege taten ihr Übriges, dass ihr Handlungsspielraum oft klein blieb. Tatsächlich aber entzog diese Institution den Rhein dem unmittelbaren staatlichen Zugriff, stellt eine von der Schweiz bis an die Grenze der Niederlande einheitliche Verwaltung her und setzte an die Stelle der Zollvielfalt ein klares und deutlich günstigeres Tarifsysteem, sodass sie in ihrer Wegweiserrolle kaum überschätzt werden kann.



Französisch-Deutsche Ausgabe der *Konvention über den Rheinschiffahrts-Oktroi* von 1804, hierin einer Kölner Ausgabe von 1805. (Privatbesitz)

ANMERKUNGEN

- ¹ Ausführlich dazu Kümper, *Streit um den Rhein* (2018), auf den ich hier passagenweise auch wörtlich zurückgreife.
- ² Vgl. Looz-Corswarem, *Rhein als Verkehrsweg* (2017).
- ³ Scherner, *Rechtsgeschichte* (1999), S. 368. Dort auch Einzelheiten – und die einschlägige ältere Literatur – zu den Schifferzünften und zum Privatrecht der Rheinschifffahrt, das in diesem Beitrag nicht behandelt werden wird.
- ⁴ Pfeiffer, *Rheinische Transitzölle* (1997).
- ⁵ Ebd., S. 669ff.
- ⁶ Wichtiger Kronzeuge für diese Auffassung war Sommerlad, *Rheinzölle* (1894), dessen Arbeit dann regelmäßig zitiert wird.
- ⁷ Mone, *Rheinschifffahrt* (1858), S. 35.
- ⁸ Die einschlägigen Gutachten sind ediert und besprochen von Schmidt/Heimpel, Winand von Steeg (1977). Wichtige Ergänzungen in Form der neu aufgefundenen Gegengutachten jetzt bei Daniels, *Bacharacher Pfarrwein* (2014).
- ⁹ Dazu noch immer einschlägig bleibt Gönnerwein, *Stapel- und Niederlagsrecht* (1939).
- ¹⁰ Ebd., S. 143ff. – Zum Kölner Stapel vgl. jetzt auch Looz-Corswarem, *Koggen vor Köln* (2018), S. 106ff.
- ¹¹ Gönnerwein, *Stapel- und Niederlagsrecht* (1938), S. 210ff. – Vgl. außerdem Wettstein, *Schiffahrtswettstein* (1963), S. 105ff.
- ¹² Die Akten in Worms, Stadtarchiv, 1B-II-f-467 und -468 geben davon umfangreiches Zeugnis.
- ¹³ Zu diesen Fragen vgl. Looz-Corswarem, *Entwicklung* (1996).
- ¹⁴ Karlsruhe, GLA, Best. 67, Nrn. 1703–1715.
- ¹⁵ Der Vertrag ist gedruckt bei Hontheim, *Historia 2* (1750), S. 357–359.
- ¹⁶ Ebd., S. 489–491.
- ¹⁷ Vgl. etwa Droege, *Kurkölnischen Rheinzölle* (1967) oder Denz, *Schiffahrtspolitik der Kurpfalz* (1909), S. 53ff.
- ¹⁸ Ebd., S. 18.
- ¹⁹ Hontheim, *Historia Trevirensis 2* (1750), S. 564–566.
- ²⁰ Ediert von Burgdorf, *Wahlkapitulationen* (2015).
- ²¹ Ebd., S. 27. Eine Einschränkung erhielt dieses Vorrecht auf dem Regensburger Reichstag von 1576, als die Reichsstände vom Kurfürstenkollegium immerhin die Zusicherung erlangten, es werde vor Neu-

- schaffung oder Erhöhung von Zöllen die unmittelbar davon betroffenen, benachbarten Reichsstände fragen. Vgl. dazu Blaich, Wirtschaftspolitik des Reichstages (1970), S. 195.
- ²² Vgl. etwa Scholz-Babisch, Quellen 1 (1971), S. XLIIIff.
- ²³ Looz-Corswarem, Kaiser und Reich (1964), S. 43.
- ²⁴ Karlsruhe, GLA, Best. 77, Nr. 5803 (Abschrift aus dem 18. Jh.).
- ²⁵ Ausführlich dazu Schäfer, Anspruch (1967).
- ²⁶ Zum *ius alluvionis* am Niederrhein vgl. Schreier, Alluvionsrecht (1995).
- ²⁷ Eine Edition dieser Protokolle steht noch aus und wäre für die Rheingeschichte sehr wünschenswert. Das Protokoll für das Jahr 1580 ist exemplarisch ediert von Probst, Kurpfälzische Herrschaft über den Rhein von 1580 (2003). Das älteste erhaltene Protokoll stammt aus dem Jahr 1476 und ist in Karlsruhe, GLA, Best. 77, Nr. 5740 erhalten. Es spricht einiges dafür, dass es sich dabei auch um die erste durchgeführte Rheinbefahrung handelt; vgl. Schäfer, Anspruch (1967), S. 273f.
- ²⁸ Vgl. Struck, Alte Karten vom Rhein (1977) sowie Schäfer, Kurpfälzische Rheinstromkarte (1988), Karte 1, 3 (mit Beiwort) und Musall, Kurpfälzische Rheinbefahrung (1978).
- ²⁹ Diese spätere Debatte ist noch nicht umfänglich aufgearbeitet und ließe sicher noch Raum für weitere Forschung. Die wesentlichen Grundzüge bei Schäfer, Anspruch (1967), S. 292ff. und Struck, Alte Karten (1977), S. 82ff.
- ³⁰ Schäfer, Anspruch (1967), S. 294f.
- ³¹ Ebd., S. 296 mit Verweis auf ein Reskript in Karlsruhe, GLA, Best. 77, Nr. 5877.
- ³² Speyer, LA, Best. A 2, Nr. 845 UNr. 6.
- ³³ Zu Augenscheinkarten und ihrem besonderen Quellenwert insgesamt vgl. Baumann, Augenscheinkarten (2019).
- ³⁴ Burgdorf, Wahlkapitulationen (2015), S. 199. So auch noch in der Wahlkapitulation Ferdinands III. von 1636, ebd., S. 140.
- ³⁵ Lademacher, »Ein letzter Schritt zur Unabhängigkeit« (1998).
- ³⁶ Zit. bei Bärmann, Freiheit (1950), S. 11.
- ³⁷ Vgl. etwa Smets, Der Rhein (1998); Nordman, Von Staatsgrenzen zu Nationalen Grenzen (2007); ders., Frontières de France (1999). Zur Diskussion in der Zwischenkriegs- und Kriegszeit vgl. Kaudelka, Rezeption im Zeitalter der Konfrontation (2003), S. 78ff.
- ³⁸ Hildesheimer, Testament politique de Richelieu (1995), S. 76.
- ³⁹ Vgl. etwa die neue, monumentale Biographie von Klaus Malletke, Richelieu. Ein Leben im Dienste des Königs und Frankreichs, Paderborn u.a. 2018, S. 602ff. und S. 1004ff.
- ⁴⁰ Teutsches Reichsarchiv, Bd. 1, Pars Generalis (1720), S. 1069–1095

- (Friede von Rijswijk); gleichlautend im Friede von Baden ebd., Bd. 4, Pars Generalis, Continuatio 2, Leipzig 1720, S. 1107–1128.
- ⁴¹ Friedens-Schluß zwischen der Römisch Kayserlichen, auch Königl. Schwedischen Mayst., Mainz 1648, S. 54f.
- ⁴² Einen guten Überblick gibt Scheidemantel, Repertorium des Teutschen Staats- und Lehnrecht 1 (1782), S. 394–397.
- ⁴³ Vgl. dazu Blaich, Bedeutung der Reichstage (1992), S. 98ff.
- ⁴⁴ Denz, Schiffahrtspolitik (1909), S. 52.
- ⁴⁵ Zit. bei Rachel, Handels-, Zoll- und Akzisepolitik (1911), S. 32f.
- ⁴⁶ Gothein, Schiffahrt der deutschen Ströme 2 (1903), S. 1.
- ⁴⁷ Zit. bei Danz, Oberherrschaft über den Rhein (1792), S. 108.
- ⁴⁸ Burgdorf, Wahlkapitulationen (2015), S. 170.
- ⁴⁹ Speyer, Stadtarchiv, Urkundenreihe 1 U, Nr. 157.
- ⁵⁰ Burgdorf, Wahlkapitulationen (2015), S. 257.
- ⁵¹ Zu dieser Diskussion, die hier nicht en détail ausgebreitet werden kann, vgl. etwa Bärmann, Freiheit (1950), S. 12ff. oder Riehm, Rechtsformen (1962), S. 150ff.
- ⁵² Teutsches Reichsarchiv 1 (1729), Pars Generalis, S. 1069–1095 (Friede von Rijswijk); gleichlautend im Friede von Baden ebd., Bd. 4 (1720), Pars Generalis, Continuatio 2, S. 1107–1128.
- ⁵³ Schlettwein, Freyheit der Rheinschiffarth (1775), S. 1–19.
- ⁵⁴ Ebd., S. 19ff.
- ⁵⁵ Ebd., S. 79.
- ⁵⁶ Zum Folgenden ausführlich Müller, Politische und rechtliche Veränderungen (2007).
- ⁵⁷ Zit. nach Bärmann, Freiheit (1950), S. 14.
- ⁵⁸ Recueil des traités de paix (1801), S. 88.
- ⁵⁹ The Consolidated Treaty Series 52 (1969), S. 387: *La navigation du Rhin, de la Meuse, de l'Esacut, du Hondt, et de toutes leurs branches jusqu'à la mer, sera libre aux deux nations française et batave.*
- ⁶⁰ Dautzenberg/Hansen (Hg.), Quellen 3 (1935), S. 597.
- ⁶¹ Müller, Politische und rechtliche Veränderung (wie Anm. 56), S. 40.
- ⁶² Protocoll der Reichs-Friedens-Deputation zu Rastatt 2 (1800), S. 209.
- ⁶³ Vgl. dazu Hertel, Karl Theodor von Dahlberg (1952), S. 21ff.
- ⁶⁴ Protokoll der außerordentlichen Reichsdeputation 2 (1803), S. 841.
- ⁶⁵ Thiemeyer/Tölle, Supranationalität (2011).

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

Hiram Kümper

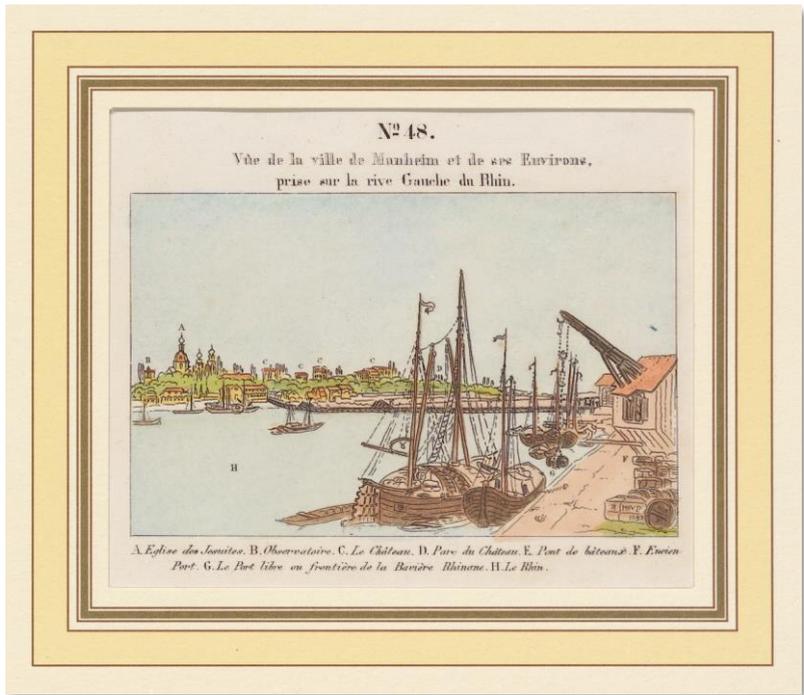
Mit dem Ende Napoleons und dem Wiener Kongress wurde nicht nur die europäische Landkarte, sondern auch die Frage der Rheinfreiheit neu verhandelt.¹ Gegenüber 1804 hatte sich die Situation am Strom freilich grundlegend geändert: Preußen war nun vom Mittel- und Niederrhein bis zur niederländischen Grenze 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?



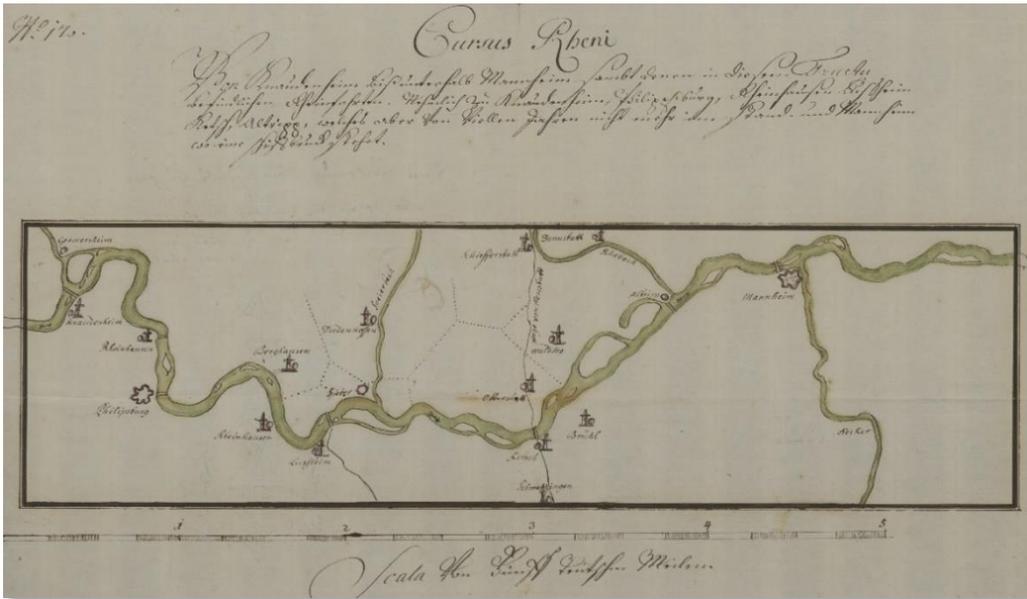
historisch erläutere

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.



Der Rheinverlauf zwischen Germersheim und Mannheim auf einer Karte aus dem Jahr 1732. Deutlich erkennbar die viele Ansandungen und Nebenarme. (Speyer, Landesarchiv, W 2-25, P 1)

Der wilde Rhein wird gezähmt ... und kommt unter Dampf



Johann Gottfried Tulla in der Uniform der Ehrenlegion. (aus: Der Große Herder 11, 1931)

Es ist ja zuvor schon gesagt worden: Über Jahrhunderte war der Oberrhein ein ungezügelter Fluss – streckenweise durchaus ruhig fließend und mäandierend, an anderen reißend und wild. Stetig verlagerte er sein Bett und öffnete neue Rheinarme. Die Rheinbegradigung, die so genannte *Rektifikation*, nach den Plänen des badischen Ingenieurs Johann Gottfried Tulla (1770–1828) gab dem Oberrhein in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts ein gänzlich neues Gesicht und hat seinen Charakter als Verkehrs- und Handelsader, aber auch als Naturraum vollständig und bis heute verändert.¹⁴

Tullas Grundidee war einfach wie genial: Durch eine gezielte Verengung des mäandrierenden, naturgewachsenen Flussbettes sollte sich der Strom selbst ein tieferes Bett graben und so seltener über die Ufer treten – schließlich konnten die regelmäßigen Hochwasser katastrophale Auswirkungen auf die Siedlung zu beiden Flussufern haben. Zugleich wollte Tulla durch Trockenlegung von Auenbereichen, die so genannte *Melioration*, neue Anbauflächen gewinnen und schließlich auch die epidemischen Gefahren eindämmen, die von den sumpfigen Rheinufern ausgingen. So weit – so gut.

Die Umsetzung seiner Pläne, die er 1825 in einer Denkschrift niederlegte,¹⁵ sollte Tulla freilich nicht mehr erleben. Fast das gesamte 19. Jahrhundert hat man nach seinen Plänen und denen des hessischen

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 Bureau's, 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

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)

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

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 Hümppler 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. J. S.

Verkerke *P. Rousseau*

M. 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.

Von der Mannheimer Akte zur Gründung des »Mannheimer Schifffahrtsvereins«

Maike Sambaß

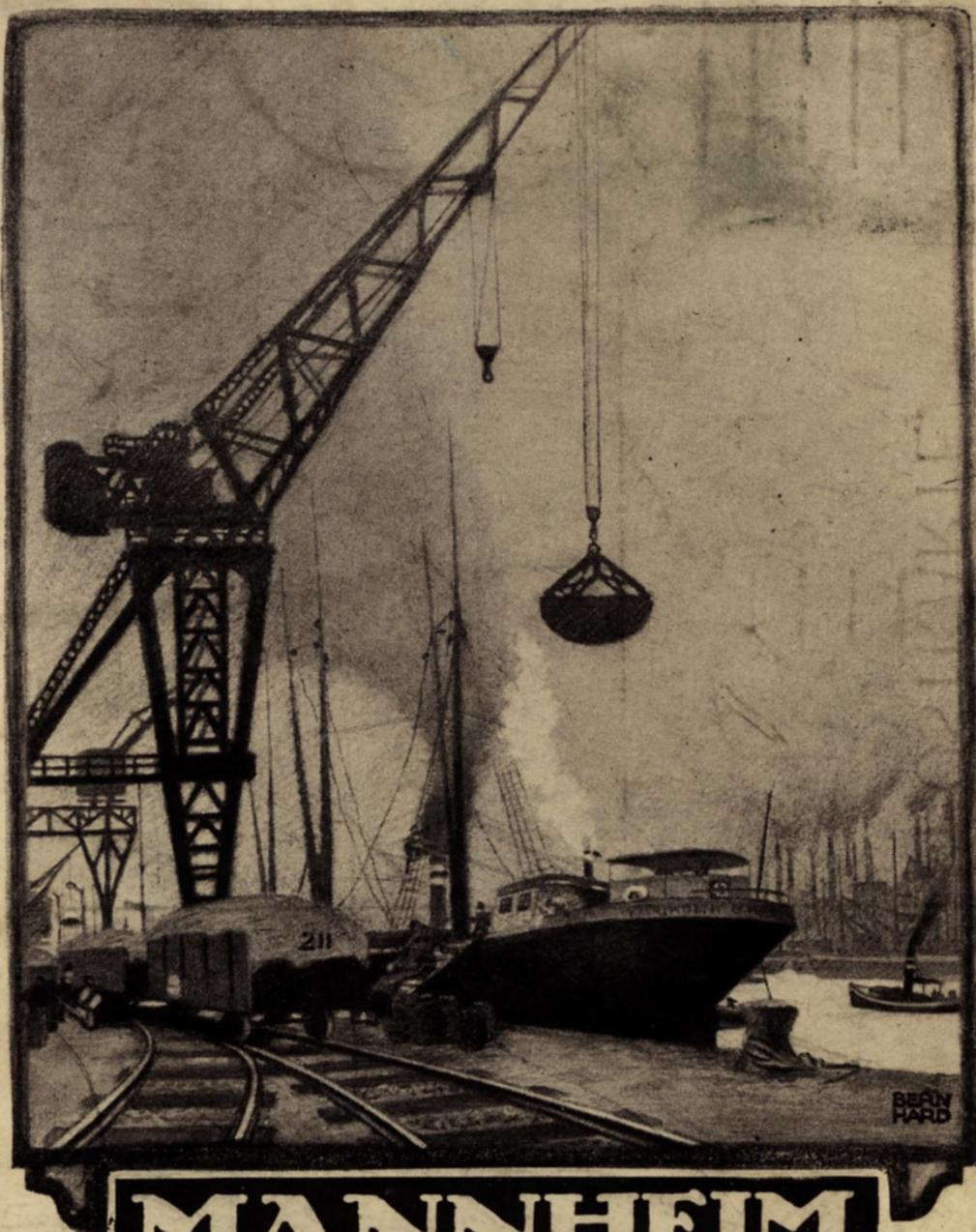
Zeiten des Umbruchs – Bedeutung der Binnenschifffahrt

Nach Unterzeichnung der revidierten Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 in Mannheim und der damit einhergehenden Beseitigung noch bestehender Zollhemmnisse, gewann die Binnenschifffahrt deutlich an Bedeutung.¹ Zusammen mit dem Abschluss der durch Tulla angeregten Oberrheinregulierung 1869, konnte der Grundstein für eine rasante Entwicklung des Mannheimer Hafens in den 1870er Jahren gelegt werden. Durch die Erschließung neuen Terrains konnte in dieser Zeit unter anderem der Mühlau-Hafen erbaut werden, der in der Mitte des Jahrhunderts seinen Betrieb aufnahm.²

Mannheim war nach wie vor das letzte Etappenziel für die großen Schlepplüge. Im Anschluss wurden die Waren meist per Bahn ins Land weitertransportiert.³ Vorher waren es hauptsächlich Kolonialwaren, die auf dem Rhein verschifft wurden. In den 1870ern fand dann hauptsächlich Getreide einen Umschlagplatz in Mannheim. Die Stadt wurde zu einem Knotenpunkt auf dem Getreideweltmarkt⁴. Neben diesem war es vor allem Petroleum und Kohle, die dafür sorgten, dass sich Mannheim zu einem führenden Importhafen entwickelte und sich infolgedessen zahlreiche Unternehmen ansiedelten.⁵

Zu Beginn der 1880er Jahre stieg der Hafenumschlag auf über eine Million Tonnen. Zum Vergleich: Kurz vor der Revolution von 1848/49 hatte der Umschlag etwa 160.000 Tonnen und 1865 rund 370.000 Tonnen betragen.⁶

Die wichtige Stellung die Mannheim einnahm, zeigte sich auch dadurch, dass der Internationale Binnenschifffahrtskongress der Internationalen Handelskammer, der 1888 in Frankfurt am Main tagte, auch dem Mannheimer Hafen einen Besuch abstattete.⁷



Gezeichnet von Lucian Bernhard, Berlin

MANNHEIM

Größter europäischer Binnenhafen • Bedeutendster Industrie
und Handelsplatz am Oberrhein • Verkauf u. Verpachtung
v. Industrie- u. Lagerplätzen in allen Größen mit u. ohne
Wasserfront zu sehr günstigen Bedingungen •
Auskunft d. das Bürgermeisteramt u. den Verkehrs-Verein

Von der Interessenvertretung in Komitees zur Gründung des 1. Internationalen Schiffervereins

Die Zünfte und Gilden, die einst die Interessen der Schifffahrt vertraten und als Zusammenschlüsse dienten, waren seit 1869 aufgelöst. Die Anliegen der Schiffer brauchten demnach neue Vertretungen. Hierzu wurden zunächst Komitees, später dann aber auch Vereine wie »Jus et Justitia« gegründet. Dieser vertrat die Interessen der Partikulier-Schiffer, also jener Schiffer, die sowohl Schiffs-Eigentümer als auch selbst fahrend waren.

Mit Eintritt der revidierten Mannheimer Akte und der Auflösung der Zünfte wurden zudem auch die alljährlichen Winterfeste eingestellt. Da diese Zusammenkünfte jedoch den Zusammenhalt des Schifferstandes förderten, wurden sie 1885 wieder aufgenommen.

In der Zwischenzeit hatten sich große Veränderungen vollzogen, sowohl wirtschaftlich als auch schiffsbautechnischer Natur. Die Rhein- und Binnenschifffahrt hatte großen Aufschwung erfahren. *Was läge näher, als sich zusammenzutun, um die Belange der Schiffer gemeinsam zu vertreten und über die Pflege geselligen Verkehrs hinaus wirtschaftliche Fragen seine Aufmerksamkeit zuzuwenden?* – so wird in einem Artikel aus dem Jahr 1935 beim Rückblick auf die ersten 40 Jahre Vereinsgeschichte gefragt.⁸

Bevor es zur Vereinsgründung kam, wurde im Jahr 1885, indem auch die Schifferbälle wieder aufgenommen wurden, ein lokales Komitee von Rheinschiffahrtsinteressenten gegründet. Geleitet von Melchior Stammel nahm es die Schiffer Mannheims und aus der Umgebung in seine Obhut.⁹

Zusammenschluss als Internationale Rheinschiffer 1894

Aus diesem Komitee heraus kamen 1894 vermehrt Gedanken auf, dass sich die Zusammengehörigkeit der Schiffer nicht mehr nur über den symbolischen Akt der Bälle darstellen sollte. Vielmehr sollte ein Zusammenschluss mit dem Namen »Internationaler Schifferverein Mannheim« gegründet werden.

Maßgeblich zur Gründung hatte der Partikulier-Schiffer-Verband »Jus et Justitia« unter der Ägide Ernst Bassermanns und Friedrich Siebenecks, beigetragen. Vorstandsmitglied war hier unter anderem Melchior Stammel, der anschließend den Vorsitz des »Internationalen Schiffervereins« übernahm.¹⁰

Der Verein benannte sich vor allem deshalb als internationaler Schifferverein, da er zunächst nahezu der einzige Schifferverein am Rhein war. Der Name begründete sich aber auch aus der Internationalität der

Mitglieder. Neben den zahlreichen Mannheimer und deutschen Schifffahrenden, gehörten auch ausländische, vor allem niederländische, Schiffseigner dem Verein an.¹¹

Die Gründungsveranstaltung fand im Januar 1894 im Restaurant »Zur Hoffnung« am Parkring statt.¹² Neben Melchior Stammel, Havariekommissar und Badeanstaltbesitzer, als erstem Vorsitzenden übernahm Joseph Bornhofen die Position des zweiten Vorsitzenden. Bornhofen war der Wirt eben jenes Restaurants, indem sich die Gründung des Vereins vollzog. Hubert Ley, ein bekannter Inspektor, wurde zum Kassier ernannt, Friedrich Siebeneck, Redakteur der damaligen Fachzeitschrift *Das Rheinschiff*, zum Schriftführer.¹³



Die Gründungsmitglieder des Internationalen Schifffahrtsvereins Mannheim von 1894. (Foto: Archiv des MSV)

Ein Auszug aller Vereine und Zusammenschlüsse in Mannheim für das Jahr 1895, also ein Jahr nach der Gründung, verzeichnet für den Internationalen Schifferverein bereits 280 Mitglieder.¹⁴ Die Sinnhaftigkeit der Gründung und das Interesse der mit der Schifffahrt eng verbundenen Personengruppen schien damit offensichtlich Hauptanliegen zu dieser Zeit war vor allem die Pflege der Geselligkeit, die Winterfeste bildeten den Höhepunkt des Vereinsjahrs.

Besonders auffällig war die Zusammensetzung des Vereins. Die Mitglieder kamen aus allen Schichten des Schifferstandes. Unter ihnen waren Vertreter der Schifffahrtskontore, Reeder, fast alle in Mannheim wohnenden Kapitäne und Steuerleute. Zudem kamen sie aus Kreisen der Behörden, wie etwa der Großherzoglichen Rheinbau-Inspektion oder waren Schifffahrtsanwälte.¹⁵ Diese heterogene Vereinsstruktur war und ist noch heute von großem Nutzen, *denn nur wenn Personen der praktischen Schifffahrt mit Theoretikern und gesetzeskundigen Persönlichkeiten eng verbunden sind, kann jeder von dem anderen das Notwendige lernen.*¹⁶

Zum ersten Ehrenmitglied wurde bereits ein Jahr nach Gründung Ernst Bassermann ernannt.¹⁷ Dieser war ein großer Fürsprecher der Schifffahrt, was sich unter anderem in der Gründung der »Jus et Justitia« zeigte. Zudem nutzte er seinen Einfluss im Reichstag, dessen Mitglied er war, um für die Belange des Schifferstandes zu sprechen.¹⁸ Er war Teil des Ausschusses für das Binnenschifffahrtsgesetz und einer derjenigen der maßgeblich dazu beigetragen hatte, dass sich die beschränkte Haftung in der Binnenschifffahrt durchsetzte.

Welches hohes Ansehen Bassermann genoss, lässt sich anhand einer Anekdote zum 10-jährigen Bestehen des MSV ablesen. Der Verein feierte sein Jubiläum mit einem Schifferball mit viel Prominenz, unter anderem war der Oberbürgermeister Otto Beck erschienen. Und auch Bassermann ließ sich das Ereignis nicht entgehen. Als er den Goldsaal des »Badner Hof« betrat, wurden wohl folgende Zeilen angestimmt: *Ernst Bassermann, nur dieser kann es sein, jauchzen die Schiffer alle, auf dem Rhein.*¹⁹

Ziele der Vereinsgründung

Zunächst sind es vor allem die kleinen Nöte der Schifffahrenden, die durch den Verein behoben werden sollten. So gab es bereits früh Verhandlungen über die Sonntagsruhe im Schiffergewerbe, die mit Ausdauer ausgetragen wurden.²⁰ Ähnlich wie in einer Gewerkschaft wurden beispielsweise Themen des Arbeitsschutzes diskutiert.

Zudem hatte der Verein auch eine Art repräsentative Aufgabe. Es galt, den ehrwürdigen Stand der Schiffer nach außen zu vertreten. Umso wichtiger ist diese Aufgabe zu bewerten, da auch alle anderen Bran-

chen (*Stände*) durch den Zusammenschluss in Vereinen oder vereinsähnlichen Strukturen eine Vertretung nach außen besaßen.²¹ Zu dieser repräsentativen Aufgabe gehörte es auch, mit Behörden Kontakte aufzubauen und Austausch zu betreiben. Im Jahresbericht von 1911, dem Jahr der Eintragung in das Vereinsregister, heißt es wie folgt:

*Es reicht allein nicht aus, dem Verein das Ansehen zu erhalten, wozu er nach seinem Zielen berechtigt ist, Konkurrenz-Vereine treten auf, bestrebt das stille Wirken allmählich abzuschwächen und den Stamm des Vereins zu verringern. Demgegenüber hat sich nun der Verein zu neuem Erwachen erhoben und hat dessen Wirksamkeit im Amtsregister zu Mannheim [...] eintragen lassen, was dann am 18. August 1911 geschah.*²²

Die Eintragung förderte das öffentliche Ansehen und die Wahrnehmung des Vereins.²³ Eingetragen wurde der Verein allerdings nicht mit seinem Namen aus dem Gründungsjahr 1894, also als »Internationaler Schifferverein«, sondern mit dem neuen Namen »Mannheimer Schifferverein e.V.«.

Zeitgleich mit der Namensänderung und dem Schritt hin zu einem eingetragenen Verein, gab der langjährige erste Vorsitzende Joseph Bornhofen seinen Rang für den Wechsel zum zweiten Vorsitzenden auf, und überlies dem Rechtsanwalt Dr. Möckel die Führung. Dieser war ein früherer Mitarbeiter Ernst Bassermanns gewesen.²⁴

Das Jahr 1911 kann also für den MSV als ein erster größerer Umbruch verstanden werden. Das Protokoll der Mitgliederversammlung, verfasst durch Schriftführer Joseph Amann, Oberbausekretär beim Rheinbauamt in Mannheim, schließt mit folgenden bedeutungsschweren Worten:

*Wir hoffen, dass jedes Mitglied sich seiner Pflicht bewußt sein wird. Dann wird der Verein für die Zukunft bleiben: eine Heimstätte des Schifferstandes, ein Hort edler Gesinnung und ein Bund wahrer Freundesliebe. – Das walte Gott!*²⁵

Auch die Aufgaben des Vereins werden in der Satzung aus dem Jahre 1911 in Paragraph 2 näher bestimmt: *Die Interessen des Schifferstandes zu heben und zu fördern, die Geselligkeit und Einigkeit im Schifferstand zu pflegen, notleidende Mitglieder zu unterstützen, bei Hochwasser und Eisgefahren Hilfe zu leisten und beim Todesfall eines Mitgliedes diesem die letzte Ehre zu erweisen.*²⁶

ANMERKUNGEN

- ¹ Vgl. Kreuz/Wiegand, Kleine Geschichte (2008), S.149.
- ² Vgl. Rings, Mannheim auf Kurs (2019), S. 104.
- ³ Vgl. ebd. S. 101.
- ⁴ Ebd., S. 118.
- ⁵ Vgl. ebd., S. 120.
- ⁶ Vgl. ebd, S. 122.
- ⁷ Vgl. Marchivum, 16/2004_00003 Mannheimer Schifferverein, Bericht IHK 1888.
- ⁸ Marchivum, S 2/0790, 40 Jahre Mannheimer Schifffahrtsverein – Ein kleiner Streifzug durch die Vereinsgeschichte, Neue Mannheimer Zeitung, Nr. 8, 5./6.1.1935.
- ⁹ Vgl. ebd.
- ¹⁰ Vgl. Marchivum, 16/2004_00003 Mannheimer Schifferverein, Auszug aus dem Vereinsregister.
- ¹¹ Vgl. MSV, Ordner »laufende Korrespondenzen 1953-1958«, Festrede vom 9.1.1954.
- ¹² Vgl. ebd.
- ¹³ Vgl. Kühnle, Aus der Chronik (1969), S. 6.
- ¹⁴ Vgl. Marchivum, 16/2004_00003 Mannheimer Schifferverein, Auszug aus dem Vereinsregister.
- ¹⁵ Vgl. Kühnle, Aus der Chronik, S. 6.
- ¹⁶ MSV, Ordner »laufende Korrespondenzen 1953–1958«, Festrede vom 9.1.1954.
- ¹⁷ Vgl. Kühnle, Aus der Chronik (1969), S. 6.
- ¹⁸ Vgl. ebd. S. 8.
- ¹⁹ Ebd.
- ²⁰ Vgl. Hartmann, Aus der Arbeit des Vereins (1969), S. 17.
- ²¹ Vgl. Kühnle, Helmut, Aus der Chronik, S. 8.
- ²² MSV-Jahresbericht 1911, zit. nach Kühnle, Aus der Chronik (1969), S. 6.
- ²³ Vgl. Kühnle, Aus der Chronik (1969), S. 8.
- ²⁴ Vgl. ebd., S. 9.
- ²⁵ MSV, Protokoll der Mitgliedervollversammlung 1911, zit. nach Kühnle, Aus der Chronik (1969), S. 9.
- ²⁶ MSV-Satzung von 1911, zit. nach Hartmann, Aus der Arbeit des Vereins (1969), S. 17.

Das anbrechende neue Jahrhundert und der Erste Weltkrieg

Maike Sambaß

Mannheim lässt sich im anbrechenden Jahrhundert als *Großbaustelle*¹ 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.*²

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.³

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



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.⁶

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.⁷ 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*⁸ 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.⁹

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.¹⁰

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.¹¹ Auch die Verluste unter den Schiffen waren hoch.¹²

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.¹³ Ein weiteres Problem war die massenhafte Verarmung der Mannheimer Bürger und Bürgerinnen, die sich durch die starke Inflation verstärkte.¹⁴ Zumindest hatten die Luftbombardements kaum Schäden am Hafen hinterlassen.¹⁵

Ruhrbesetzung und Versailler Vertrag

Die Wirtschaft war zusätzlich durch den Versailler Vertrag mit seinen Konditionen belastet, unter denen auch die Schifffahrt litt.¹⁶ *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.*¹⁷ Mit der Kriegsniederlage ging die Rheinlandbesetzung durch die französische Armee einher.¹⁸ 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.¹⁹

Für die Schifffahrt war die Verlegung des Sitzes der Rheinschiffahrtskommission nach Straßburg ein weiterer herber Schlag.²⁰ 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.²¹ Auch viele ehemals deutsche Schiffe fuhren nun unter französischer Flagge.²²

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.²³ 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.²⁴

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*.²⁵ 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*.²⁶ Dennoch hatte auch der Verein traurige Verluste zu beklagen. Im Jahresbericht wird der *mit Tod abgegangenen Mitglieder gedacht*.²⁷

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.*²⁸

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.*²⁹

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.³⁰

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.³¹

ANMERKUNGEN

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

Eine jährliche Tradition: Die Schifferbälle des Mannheimer Schiffsverkehrsvereins

Maike Sambaß

Die Schifferbälle fanden ursprünglich in Mannheim an Dreikönig statt. Zu dieser Jahreszeit suchten die Schiffe wegen der niedrigen Temperaturen und den damit einhergehenden Eisblöcken im Rhein Schutz in den Häfen. Zunächst wurde auf einem Schiffertag Rechenschaft über die Arbeit abgelegt und am nächsten Tag dann auf gesellschaftlichem Parkett die Freundschaft unter den Schiffsleuten gepflegt.¹

Die Bälle stellten sie ein wichtiges gesellschaftliches Ereignis für die Schiffer dar. Auch nach der Vereinsgründung wurden sie fortgeführt und galten immer als besonders glanzvoll und führend unter den Mannheimer Bällen.

In den Jahren um 1900 fanden sie zunächst im Ballhaus, später dann im Friedrichspark statt. Besonders prächtig war die Saaldekoration. Mit Wimpeln und Landesflaggen waren die Säle auffällig geschmückt. Vor der Bühne war die wertvolle Vereinsfahne aufgehängt. Auf der Bühne standen mit Flaggen umschlungene Sockel mit Büsten der Herrschenden der Rhein-, Neckar- und Mainuferstaaten.

1914, kurz vor Ausbruch des Ersten Weltkriegs, eröffneten 230 Tanzpaare mit einer Polonaise das Fest.² In einem Artikel der Rhein-Neckar-Zeitung heißt es wie folgt:

Er nennt sich schlicht und kurz Schifferball, so daß ein Außenstehender glauben könnte, es handele sich da um eine wilde Sache, bei der ein gewisser Hein die Harmonika quetscht. Tatsächlich aber ist der Schifferball ein gesellschaftliches Ereignis, eine der repräsentativsten Veranstaltungen des Jahres, der Stolz des Mannheimer Schiffervereins.³

Auch nach einschneidenden Ereignissen wurden die Bälle immer wieder aufgenommen, wie etwa nach Ende des Zweiten Weltkriegs. Direkt im Jahr nach der Wiederaufnahme der Vereinstätigkeiten wurde an die alte Tradition angeknüpft.

Die Beliebtheit des Balls zeigt sich auch daran, dass der Pfalzbau in Ludwigshafen, der seit dem Kriegsende als Austragungsort fungierte, nicht lange ausreichte.⁴ Schnell musste man auf größere Lokalitäten ausweichen, um allen Ballbesuchern Platz zu bieten.

Doch die Bälle waren mehr als ein reines Tanzfest oder Zusammenreffen all jener mit der Schifffahrt verbundenen. Mehr noch hatte der

Ball symbolischen Charakter. Nach dem Zweiten Weltkrieg war er Sinnbild für den Wiederaufstieg der Rheinschifffahrt.⁵ Dass die wirtschaftliche Lage aufwärts ging, beflügelte auch die Ballgemeinschaft.

Im Umkehrschluss war der Ball auch Plattform für die Probleme der Binnenschifffahrt. Auf dem Fest von 1976 hielt etwa der damalige Vorsitzende Helmut Kühnle eine Rede, in der er deutlich machte, dass sich die Schifffahrt in der schwierigsten Phase seit dem Kriegsende befinde. Besonders harte Worte fand er für die Subventionierung der Bundesbahn, die zu einer Preispolitik führe, die eine Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt nahezu unmöglich mache.⁶



Bild des Schiffsballs von 1984 – an den Bildrändern: der reiche Flaggenschmuck. (Archiv des MSV)

Um Vorbereitung und Durchführung der Schifferbälle besser veranschaulichen zu können, soll nachfolgend exemplarisch über den Ball anlässlich des 100-jährigen Bestehens des Mannheimer Schiffsvereins berichtet werden.

Neudeutsch könnte die Komplexität der Planung dieser jährlichen Veranstaltung mit Projektmanagement bezeichnet werden, die Bälle waren schließlich keine kleine Veranstaltung, sondern wurden oft von mehreren hundert Leuten besucht. Beim Ball 1994 waren es an die 600 Gäste.⁷

Es bedurfte vieler Absprachen und Arbeitsteilung, um diese Großveranstaltungen zu organisieren. Zunächst mussten die Rahmenbedingungen geschaffen werden. Also die Festlegung eines Ortes und eines

Datums. Aber auch kleinteilige Dinge galt es bei der Planung zu bedenken. Hier reichten die Aufgaben von der Verteilung der Platznummern über das Dekor und die Beflaggung des Saals.

Ein großer Aufwand war zudem die Vorbereitung der Tombola. Man rechnete etwa damit, dass jede anwesende Person vier Lose kaufen würde, was 10 DM pro Ballgast erbringen würde. Bei 550 Gästen also etwa 5.500 DM. Damit die Ausgaben nicht die Einnahmen überstiegen, sollte die Grenze hierfür bei 4.000 DM liegen. In Losen bedeutete dies: 1850 Nieten, 350 Gewinne.⁸



Oben: Bild einer Tombola mit zahlreichen Gewinnen, wie etwa einem Fahrrad. (Archiv des MSV) – Unten: Einladung zu den Feierlichkeiten anlässlich des 100-jährigen Bestehens des Vereins. (Archiv des MSV)

Es musste neben einer fotografischen Begleitung des Abends die musikalische Untermalung organisiert und gleichzeitig entsprechend populäre Redner gefunden werden.

Das Programm war für 1994 wie folgt vorgesehen,⁹ der Ablauf ähnelt aber dem, der anderen Jahre:

- | | |
|-------|---|
| 18.30 | Einlass |
| 19.00 | Sektempfang im Foyer |
| 19.20 | Saalöffnung |
| 19.45 | Chor der Hessischen Wasserschutzpolizei
Begrüßung durch den 1. Vorsitzenden Helmut Kühnle
Grußwort des Oberbürgermeisters der Stadt Mannheim
Gerhard Widder
Anschließend Balleröffnung und Tanz |
| 21.00 | Kaltes und warmes Buffet im Foyer (bis ca. 23 Uhr) |
| 21.30 | Losverkauf |
| 23.15 | Große Brasilianische Tanzshow |
| 00.30 | Tombolaausgabe (bis 01.00)
Tanz in den Morgen |
| 02.00 | Absackerl im Foyer (bis ca. 3.00) |

In all den Jahren des Balls war die Presse durchweg positiv. Auch im Jubiläumsjahr berichtet der Mannheimer Morgen über den prächtigen Ball. Dabei wurde die Dekoration ebenso wie das Programm gelobt. Und es zeigt sich auch deutlich, wie die Bälle den MSV in der städtischen Gesellschaft verankerten. Der damalige Oberbürgermeister Widder betonte zu diesem Anlass, dem Ball und dem 100-jährigen Jubiläum des MSV, die besondere Rolle des Vereins.¹⁰ *Eine Stadt wird unverwechselbar durch die Vereine die sie gestalten, sie braucht engagierte Frauen und Männer.*¹¹ Dabei betonte Widder auch die zahlreichen Veranstaltungen, mit denen der Verein Mannheim zu einem Zentrum der Binnenschifffahrt mache.¹² Und eine dieser Veranstaltungen war definitiv der Schifferball.

Der damalige Vorsitzende Helmut Kühnle unterstrich wiederum die Bedeutung der Zusammenkünfte für den Verein. Der Abend sei als Dankeschön zu verstehen, für alle Mitglieder und Freunde, die eng mit dem Verein zusammenarbeiteten.¹³

Dennoch: Auch bei Ausrichtung der Schiffsbälle galt es den Einfluss der Politik zu berücksichtigen. 1991 wurde etwa ein Ball aufgrund des Golfkriegs abgesagt. Für den Rosengarten hatte die Stadtverwaltung wohl ein erhöhtes Sicherheitsrisiko gesehen.¹⁴

Die Bälle waren demnach mehr als nur fröhliches Beisammensein. Mindestens bis zum ersten Stattfinden des Schiffsbanketts waren

sie auch Parkett für Diskussionen rund um Probleme der Binnenschiff-
 fahrt. Sie waren Ausdruck für den Zusammenhalt unter den Schiff-
 fahrtsleuten und ihrer Vertretung, dem MSV.

Mannheimer Schiffsahrtsverein
 von 1894 e.V.
 Schellingstraße 1 / Schiffsahrtsball 99/92

8900 Mannheim 1
 Arbeitsplan

1. Termin ✓
 2. Eintritt DM
 3. Besucherzahl: 1983 = 490 / 1984 = 430 / 1990 = 350 / 1992 = 348 / 1994 =
 4. Einladungen : Druck. ✓ Stück; Ausgang: Rückantwort
 5. Ehrenkarten : ✓ Stück Kaffee bis...
 6. Gäste, Firmen, Verbände, Behörden, Sonderliste Ausgang:
 7. Tombolawerbung; an Firmen, Ausgang: ✓
 8. Vorverkauf ✓ Geschäftsstelle
 9. Reservierungen : Vorstanastische Ja; Ehrengäste, Presse, Mit-
 10. Eintrittskartendruck; Schütz wärkenue.
 11. Fotograf im Foyer, 10,-
 12. GEMA = PK
 13. Verlängerung bis
 14. Besprechung mit Rosengartenverwaltung und Gastronomie Mayer am:
 15. Dekoration Saal am wer:
 Frühstück, Freikarten
 16. Dekoration Bühne : Firma Preis: Probe
 17. Podium, Flügel, Saalwener, Vorhänge, Mikrophon u.a.
 18. Einrungen Silber : PK Gold: ✓
 19. Musik: ✓, Preis: ✓, Vertrag: ✓
 20. Programm: ✓ ; von: Preis:
 21. Tanzleitung : A.B. Gänge Schautänze
 22. Blumen : Polon.: Anführer :
 große Sträuße, kleine Str. Kaiser
 23. Tombolaeinkäufe; Geschenke : Spenden:
 24. Loszahl Mieten ; Gewinne
 25. Einkauf : DM u. Sachspenden,
 26. Lospreis DM
 27. Losverkauf : wer 1) 2) 3)
 4) 5) 6) wann:
 28. Losabrechnung : wer:
 29. Gewinnausgabe : wann : wer :
 30. Luftballon : wieviel : 200 aufbläsen : 4xPK wann :
 31. Ansprache :
 32. Verzehrkarten, wieviele: Tischkarten: Sonderliste ✓
 33. kleines Präsent an Trinkgelder Bühnenarbeiter
 34. Leihgaben: 2 Pos. Laternen, 2 Rettungsgr. 1 Glocke
 35. Sonstiges: Fahnenliste
 36. Tombola-Bewachung:
 37. Abbau: am
 p. Fax: f. Herr Weidl

Eine Menge an Aufgaben – exemplarisch aus dem Jahr 1992. (Archiv des MSV)

ANMERKUNGEN

- ¹ Vgl. MARCHIVUM, 16/2004_00003 Mannheimer Schifferverein, Helmut Kühnle, Grundlagen zu einem der Kapitel des in Arbeit befindlichen Buches.
- ² Vgl. Kühnle, Aus der Chronik (1969), S. 9.
- ³ MSV, Ordner »Hr. Kühnle«, Artikel der Rhein-Neckar-Zeitung vom 11.1.1960.
- ⁴ Vgl. MSV, Ordner »Hr. Kühnle«, Artikel der Rhein-Neckar-Zeitung vom 10.1.1956.
- ⁵ Vgl. ebd.
- ⁶ Vgl. MSV, Ordner »Zeitungsartikel«, Artikel des Mannheimer Morgen vom 9.1.1976.
- ⁷ Vgl. MSV, Ordner »100 Jahre MSV«, Protokoll vom 21.2.1994.
- ⁸ Vgl. ebd.
- ⁹ Vgl. MSV, Ordner »100 Jahre MSV«, Einladung zum Ball.
- ¹⁰ Vgl. MSV, »Gästebuch Schiffahrtsbankett«, Artikel im Mannheimer Morgen vom 14.3.1994.
- ¹¹ Ebd.
- ¹² Vgl. ebd.
- ¹³ Vgl. ebd.
- ¹⁴ Vgl. MSV, Ordner »100 Jahre MSV«, Dokument vom 5.2.1991.

Der Verein im Nationalsozialismus und Zweiten Weltkrieg

Maike Sambaß

Von 1932 bis 1944 übernahm Peter Kühnle den ersten Vorsitz des Vereins. Dr. Morgenroth und später Martin Reibel übernahmen die Rolle des Stellvertreters.¹

Die Binnenschifffahrt erlebte vor dem Zweiten Weltkrieg einen Aufschwung. Dieser Erfolg führte naturgemäß auch zu einigen Problemen, die der Mannheimer Schifferverein aber zu beheben verstand. Verbesserungen konnten speziell auf dem Gebiet des Oberrheins, des Neckars und im Hafen selbst bewirkt werden.² Unter anderem daran, dass der MSV den Problemen entgegentrat, wird seine Bedeutung gemessen. *Der Mannheimer Schifferverein bedeutet am Oberrhein im kleineren Sinne das, was der ›Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen‹ in Duisburg für die ganze Rheinschifffahrt gilt.*³

Die politischen Verhältnisse in Deutschland beeinflussten auch den Mannheimer Schifferverein maßgeblich. Über die genauen Umstände des Vereins im Nationalsozialismus lassen sich aus den Vereinsakten allerdings so gut wie keine Informationen entnehmen.

Ernst Hartmann spricht davon, dass die Vereinsarbeit vor 1945 nur unzureichend bekannt ist, *nachdem der letzte Krieg auch die Rolle des Aktenvernichters übernommen und alles beseitigt hat, was man früher des Aufhebens für Wert gehalten hatte.*⁴

Helmut Kühnle schreibt in dem Band zum 75-jährigen Bestehen des Vereins, dass von allgemeinen Veranstaltungen aufgrund des Kriegsgeschehens abgesehen wurde.⁵ *Auch die sonstige Tätigkeit des Vereins mußte naturgemäß eine starke Einschränkung erfahren.*⁶ Später wird die Zeit des Zweiten Weltkriegs unter anderem als *Wirrnis* beschrieben.⁷

Mit Zuspitzung der politischen Ereignisse im Deutschen Reich sind tatsächlich deutlich weniger Veranstaltungen zu verzeichnen. Anlässlich des 40-jährigen Bestehens 1934 kam es laut des Schiffervereins zu einer letzten größeren Zusammenkunft und Feierei vor dem Zweiten Weltkrieg.⁸

Wenn sich aus den Vereinsunterlagen auch nur ein sehr knappes Bild der Arbeit in dieser Zeit rekonstruieren lässt, existieren zumindest Zeitungsartikel, die eine ungefähre Vorstellung ermöglichen.

Die Neue Mannheimer Zeitung schreibt am 26.5.1933 einen Artikel mit dem Titel *Treuegelöbnis der Schiffer.*⁹ Darin heißt es, der Mannheimer Schifferverein *stehe auf dem Boden der neuen Regierung in der festen Überzeugung, daß die an der Spitze der Regierung stehenden*

*neuen Männer Deutschland zu einem starken und friedliebenden Reiche machen.*¹⁰ Der Verein gelobe in diesem Sinne, Generalfeldmarschall und Adolf Hitler treue Gefolgschaft und Mitarbeit.¹¹

Die Wahl am 12. November 1933, der die Ausschaltung aller anderen politischen Parteien vorangegangen war, und die NSDAP somit quasi als einzige Partei wählbar machte, brachte große Zustimmung zum Kurs des Regimes.

In Mannheim, das von jeher eher als rote Hochburg galt, konnten die Nationalsozialisten innerhalb von 8 Monaten nicht davon ausgehen, dass nicht auch, trotz des großen propagandistischen Aufwands, Skepsis gegenüber dem neuen Kurs herrschte. Rund 35 000 Wahlberechtigte in Mannheim verweigerten die Zustimmung zur nationalsozialistischen Vereinnahmung. In Prozent waren das etwa 17,5, in manchen Mannheimer Wahlbezirken waren es sogar bis zu 30 Prozent.¹² Mannheim blieb auch noch bis über 1936 hinaus das südwestdeutsche Zentrum des Widerstands der Arbeiterparteien.¹³

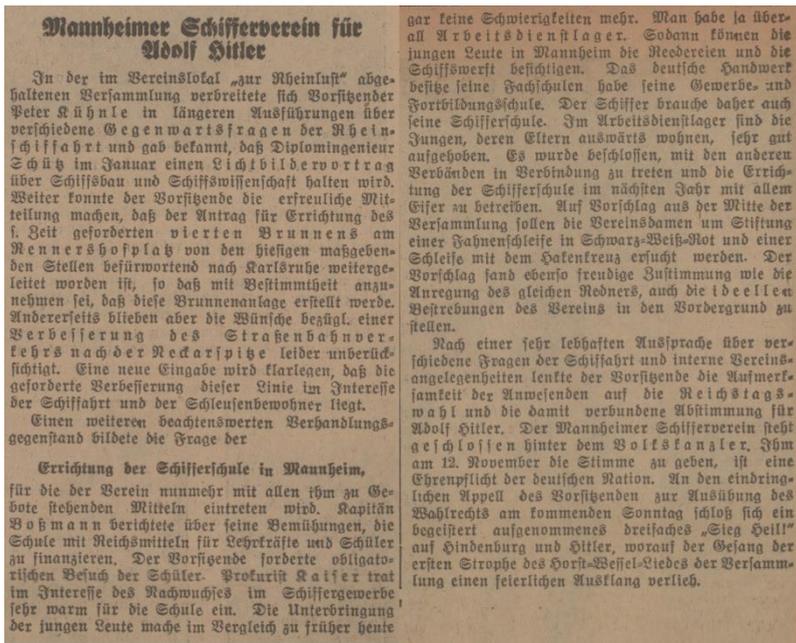
Doch auch wenn die KPD sowie die SPD in Mannheim besonders stark waren und die Wählerstimmen für die NSDAP reichsweit unter dem Durchschnitt lagen, gab es in der Stadt an Rhein und Neckar auch genügend Zustimmung zu der Partei. Zu den Unterstützenden gehörte dabei wohl auch der Mannheimer Schifferverein von 1894. *Der Mannheimer Schifferverein steht geschlossen hinter dem Volkskanzler. Ihm am 12. November die Stimme zu geben, ist eine Ehrenpflicht der deutschen Nation.*¹⁴

Selbstverständlich ist die Neue Mannheimer Zeitung, in welcher der zitierte Artikel abgedruckt wurde, nicht völlig losgelöst von jedem propagandistischem Einschlag zu lesen, zumal die Zeitung später im Hakenkreuzbanner aufging. Verleugnen lässt sich die Zustimmung des MSV dennoch nicht.

Im Dezember 1933 wurde der Verein dann gleichgeschaltet. Schiffsinspektor Fritz Heckler war durch die Kreisleitung der NSDAP mit der Durchführung dieser Aufgabe beauftragt worden. Auch hier ist zumindest kein Ablehnen übermittelt.¹⁵ *Ein dreifaches ‚Sieg Heil‘ auf Adolf Hitler und das Horst-Wessel-Lied beendeten die Gleichschaltung, die in voller Harmonie verlief.*¹⁶

Als Gleichschaltung wird ein Vorgang bezeichnet, der die totale Ausrichtung auf die nationalsozialistische Ideologie als Ziel hat. Somit wurden zahlreiche Organisationen und Verbände aufgelöst und durch solche ersetzt, die regimegetreu agierten.

Von Einschränkungen in Kriegszeiten dürfte zu sprechen sein, aber zumindest bis 1938 war der Verein rege tätig. Die Neue Mannheimer Zeitung titelt mit *Rege Vereinstätigkeit – stetiger Mitgliederzuwachs.*¹⁷



MARCHIVUM, S2/0790, Mannheimer Schifferverein, Neue Mannheimer Zeitung, 7.12.1933, Nr. 566/67.

Die Arbeit des Vereins war dennoch etwas anders gelagert als zuvor. Statuten aus dieser Zeit benennen die Pflege der Geselligkeit und der kameradschaftlichen Verbundenheit als Hauptzweck.¹⁸ Dies lag auch daran, dass der Verein sich einer Neuorganisation im »Verbandswesen der Deutschen Binnenschiffahrt« und einer damit verbundenen Einheitssatzung unterordnen musste.

Der MSV konnte allerdings selbst da eigene Vorschläge in die Gestaltung der Einheitssatzung einbringen. Dies könnte auch daran gelegen haben, dass der MSV zu dieser Zeit den stärksten Verein in der süd-deutschen Binnenschiffahrt darstellte. Diese Einheitssatzung war vor allem auf die Wirtschaftlichkeit der Schiffahrt und aller damit verbundenen Fragen ausgerichtet. Organisatorisch musste ein Ältestenrat gebildet werden, der nur aus Ehrenmitgliedern bestehen durfte.¹⁹

Auch unter den Vorzeichen des Krieges im Jahr 1938, scheint die Unterstützung Hitlers weiterhin beständig. *Zum Schlusse dankte der Vereinsleiter seinen Mitarbeitern und der Presse, gedachte der Rückkehr Oesterreichs zu Deutschland und gelobte, daß auch der MSV am 10. April dem Führer seinen Dank abstatten werde.*²⁰

Gleichschaltung im Mannheimer Schifferverein

In der am Dienstagabend im Vereinslokal „Zur Rheinfrucht“ abgehaltenen Generalversammlung in Gegenwart des Vorsitzenden Peter Kühnle, der im abgelaufenen Jahre durch Tod ausgeschiedenen Mitglieder Raßert und Bildstein, deren Gedanken in lächeliger Weise durch Erheben von den Sigen geäußert wurde.

Schriftführer Heinrich Klein gab den Jahresbericht für das Vereinsjahr 1933

bekannt, der ein ausführliches Bild der vielseitigen und erfolgreichen Tätigkeit des Vereins zur Förderung der Berufs- und Standesfragen und zur Weiterbildung der Mitglieder durch belehrende zeitgemäße Vorträge gab. Im Vordergrund stand die auf Wunsch des Vereins erfolgte Wiedereinführung der Hafenbeiräte im Mannheimer Hafen. Ferner nahm der Verein Stellung gegen die Prüfung während der Aufnahme der Bergschleppzüge an der Mannheim-Ludwigshafener Neede durch die Polizeiboote von Ludwigshafen. Auch hier konnte durch persönliche Aussprache beim bayerischen Straßens- und Flußbanamt in Speyer Abhilfe geschaffen werden, so daß eine Prüfung erst dann stattfindet, wenn der Schleppzug in Fahrt ist. Der Verein verlangte in einer Eingabe die Errichtung des schon früher geforderten vierten Brunnens am Rennerhofplatz. Wie verlautet, wurde die Eingabe von den hiesigen maßgebenden Stellen beiführend nach Karlsruhe weitergeleitet, so daß mit Bestimmtheit anzunehmen ist, daß der Brunnen kommt. Wegen der Belästigung der Schiffe und Boote durch Schwimmer und Paddler im Sommer erfolgte durch eine weitere Eingabe Beschwerde beim Bezirksamt und der Rheinpolizei. Die Frage der Errichtung einer Schifferschule in Mannheim hat der Verein erst in seinen letzten Sitzungen wiederum erneut behandelt. Ein schön verlaufener Familienabend im Wartburghofspiz und eine „Fahrt ins Blaue“ bildeten die geselligen Veranstaltungen.

Oberdammer Fritz Kallan gab den Kassenbericht bekannt, der in sparsamer Weise aufgestellt ist. Namens der Rechnungsprüfer beantragte Herr Staab Entlastung, da Bücher, Kasse und Belege in muhergatter Ordnung waren. Dem Gesamtvorstand wurde hierauf einstimmig Entlastung erteilt.

Im Mittelpunkt der Generalversammlung stand die Gleichschaltung des Vorstandes,

mit der Schiffsinspektor Fritz Hecker auf Grund einer schriftlichen Vollmacht der hiesigen Kreisleitung der NSDAP beauftragt worden war. Nach einer kurzen Ansprache ernannte er den bisherigen be-

währten Vorsitzenden Peter Kühnle zum Führer. Dieser dankte und gelobte, auch in Zukunft die Belange des Vereins und der Mitglieder mit Nachdruck zu vertreten. Alsdann ernannte er Fritz Hecker zum Stellvert. Führer, Heinrich Klein zum Schriftführer und Fritz Kallan zum Kassierer. Zu Beisitzern wurden wiederum bestimmt: Martin Reibel, Heinrich Josten, Christian Breßel, Prokurist Schömbis, MA Dr. Morgenroth und Herr Stachelhaus. Sämtliche Ernennungen riefen lebhaften Beifall hervor. Ein dreifaches „Gott Heil!“ auf Adolf Hitler und das Horst-Wessel-Lied beendeten die Gleichschaltung, die in voller Harmonie verlief. Die vom Führer vorgenommenen Ernennungen brachten keinerlei wesentliche Verschiebungen der bisherigen Vorkonstellation, was auch von der Kreisleitung als höchst erfreulich und beachtenswert bezeichnet wurde.

Im weiteren Verlauf der Versammlung teilte der Führer mit, daß in der ersten Hälfte des Monats Januar Ingenieur Schöhe von der hiesigen Schiffs- und Maschinenbau-AG. einen Lichtbildvortrag über die geschichtliche Entwicklung des Schiffsbauwesens von der Schiffsbaukunst zur Schiffbauwissenschaft halten werde. Fernerhin wurde bekanntgegeben, daß der Verein im nächsten Jahr die Feier seines 40jährigen Bestehens begehen kann. Auf Antrag von Prokurist Kallan wurden einstimmig der Winternothilfe 50 Mk. und auf Antrag von Oberdammer Fritz Kallan dem evangelischen Amderschifferheim und dem Anabawaisenhaus St. Anton wiederum je 25 Mk. überwiesen. Der Jahresbeitrag soll in Zukunft in zwei Raten erhoben werden. Fritz Hecker machte noch nähere Mitteilungen über die deutsche Arbeitsfront. Peter Kühnle schloß hierauf die sehr angeregte verlaufene Versammlung mit einem Freueßbühnen zum Führer Adolf Hitler und seiner Regierung und dem Wunsche, daß das Jahr 1934 für Volk und Vaterland sich hebensreich gestalten möge. Mit dem Deutschlandlied erklärte der Führer die Versammlung für geschlossen.

Sirweise

Planetarium. Auf den heute Donnerstag um 20¼ Uhr stattfindenden Lichtbildvortrag von Oberärztin Dr. A. Bureisch über „Die Vitamine und ihre Bedeutung für den Menschen“ wird nochmals hingewiesen.

„Die weiße Schwester“, ein Tonfilm drama von seltener Schönheit, läuft mit großem Erfolg täglich in den Palast Lichtspielen und im Gloria-Palast. Die Hauptdarstellerin ist Helen Hayes.

MARCHIVUM, S2/0790, Mannheimer Schifferverein, Neue Mannheimer Zeitung, 11.11.1933, Nr. 524.

Von völliger Untätigkeit des MSV kann auch in den Kriegsjahren nicht gesprochen werden. Gemäß den alten Vereinszielen kamen Sie auch da den Nöten der Schiffer zur Hilfe. So lässt sich aus einem Briefwechsel zwischen dem Mannheimer Schifferverein und den Stadtwerken Mannheim entnehmen, dass etwa ein Bombenschaden an einer Wasserentnahmestelle am Rheinufer, repariert wurde.²¹ Der Mannheimer Schifferverein, vertreten durch den Vorsitzenden Peter Kühnle, hatte zuvor eine Beschwerde verfasst und die Dringlichkeit der Sache deutlich gemacht: *Ich bitte daher dafür besorgt sein zu wollen, dass diese*

*Anlage raschmöglichst wieder in Ordnung gebracht wird, damit die Beschwerden beseitigt und der verkehrs- und wehrwirtschaftlichen Schifffahrt keine unnötigen Aufenthalte und Störungen entstehen.*²² Der Bericht über das 46. Vereinsjahr 1940 bestätigt, dass im Vergleich vor dem Krieg die Tätigkeiten trotzdem massiv eingeschränkt waren:

*Die Versammlungstätigkeit wurde mit Rücksicht auf die Verhältnisse auf ein Mindestmaß beschränkt und es fanden ausser der ordentlichen Mitgliederversammlung nur 2 Führerringsitzungen statt und auch die sonstige Tätigkeit des Vereins musste naturgemäß eine starke Einschränkung erfahren.*²³

Lediglich ein Familienabend – anstelle eines Winterfests – wurde abgehalten. Der Bericht schließt dennoch mit hoffnungsvollem Blick in die Zukunft des Vereins:

*Zum Abschluss unseres Berichts möchten wir der Hoffnung Ausdruck geben, dass der Schicksalskampf des deutschen Volkes bald abgeschlossen sein wird und dann auch dem Mannheimer Schifferverein wieder die Möglichkeit gegeben sein wird seine langjährige Tradition fortzusetzen.*²⁴

Im letzten Jahresbericht vor Kriegsschluss zählt der MSV noch 148 Mitglieder.²⁵

Wie lässt sich die Vereinsarbeit des MSV während der Zeit des Nationalsozialismus insgesamt einordnen? Es gilt festzuhalten, dass eine gewisse Regimetreue nahezu unvermeidbar war, wollte man seine Arbeit fortführen. Es geht hier ferner nicht darum, Schuld zuzuweisen, aber eben auch nicht, die Verstrickung in das totalitäre Regime zu negieren. Der MSV war während des Dritten Reichs weiterhin aktiv und zeigte auch öffentlich eine gewisse Regimetreue und Zuneigung gegenüber Adolf Hitler. Der Verein reiht sich damit in eine Unmenge anderer Vereine ein. Dieses Kapitel in einer Vereinsgeschichte auszulassen, ist dennoch keine Option. Und es gilt nicht zu vergessen, dass sich auch unter den Mitgliedern des Vereins rassistisch Verfolgte befanden. Zu diesen gehört etwa Rechtsanwalt Anton Lindeck, der ehemalige Bassermann-Kompagnon. Dessen Vorstandsschaft in dem Partikulierschifferverband »Jus et Justitia« fand 1933 aufgrund seiner jüdischen Vorfahren und seines Glaubens ein Ende.²⁶ Wie es um seine und um die Mitgliedschaft anderer Verfolgter im MSV stand, ist nicht überliefert. Mit der Gleichschaltung der Vereine dürfte die Antwort aber relativ offensichtlich sein.

ANMERKUNGEN

- ¹ Vgl. Kühnle, Aus der Chronik (1969), S. 10.
- ² Vgl. ebd.
- ³ MSV, Rede Dr. Fendel anlässlich des 40-jährigen Jubiläums, zitiert nach: Kühnle, Helmut, Aus der Chronik, MSV(Hrsg.), S.10.
- ⁴ Hartmann, , Aus der Arbeit des Vereins (1969), S.17.
- ⁵ Vgl. Hartmann, Mannheimer Schifferverein 75 Jahre (1969), S. 11.
- ⁶ Ebd.
- ⁷ Vgl. ebd.
- ⁸ Vgl. ebd. S. 10.
- ⁹ MARCHIVUM, S2/0790, Neue Mannheimer Zeitung, 26.5.1933.
- ¹⁰ Ebd.
- ¹¹ Ebd.
- ¹² Caroli, Keine »Hauptstadt der Bewegung« (2009), S. 259.
- ¹³ Vgl. Kreutz/Wiegand, Kleine Geschichte (2008), S. 193.
- ¹⁴ MARCHIVUM, S2/0790, Mannheimer Schifferverein, Neue Mannheimer Zeitung, 11.11.1933, Nr. 524.
- ¹⁵ Vgl. MARCHIVUM, S2/0790, Mannheimer Schifferverein, Neue Mannheimer Zeitung, 07.12.1933, Nr. 566/67.
- ¹⁶ Ebd.
- ¹⁷ MARCHIVUM, S2_790_1969_014, Neue Mannheimer Zeitung Nr.145, 28.03.1938.
- ¹⁸ Hartmann, Aus der Arbeit des Vereins (1969), S. 18.
- ¹⁹ Vgl. MARCHIVUM, S2/0790, Mannheimer Schifferverein, Neue Mannheimer Zeitung, 28.3.1938.
- ²⁰ Ebd.
- ²¹ Vgl. MSV, Ordner »Hr. Kühnle«, Dokument vom 12. August 1944.
- ²² Ebd.
- ²³ MSV, Ordner »Hr. Kühnle«, Dokument vom 21. April 1941.
- ²⁴ Ebd.
- ²⁵ Vgl. MSV, Ordner »laufende Korrespondenzen 1958/59«, Referat vom 17.4.1959.
- ²⁶ Vgl. MSV, Ordner »Zeitungsartikel«, Artikel des Mannheimer Morgen vom 3.8.1951.

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.

Unterstützung der Fahrensleute und ihres Nachwuchses

Maike Sambaß

In Verhandlungen um akute Nöte

Der Mannheimer Schiffsverkehrsverein hatte sich immer als direkte Vertretung der Schiffsleute gesehen und als Verbindung zwischen dem ›einfachen‹ Mann und den Institutionen.

Dabei ging es um ganz konkrete Nöte, die es teilweise schnell zu lindern oder zu beheben galt. Ein Beispiel, das immer wieder besprochen wurde, war die Trinkwasserversorgung in den Häfen. Bereits 1913 hatte sich der Vorstand damit befasst, in den Jahren 1953 bis 1956 stand die Thematik erneut zur Debatte.¹ Als Lösung kam es zu einer Anschaffung des Trinkwasser-Bootes NEKTAR, das privatwirtschaftlich geführt wurde und dem Problem Abhilfe schaffte.

Ein weiteres Thema, das Vorstand und Verein lange beschäftigten, war die medizinische Versorgung im Hafen. Es kam zu Gesprächen mit der Ärztekammer, dem Hafenamts sowie der kassenärztlichen Vereinigung:² *Die Praxis hat gezeigt, daß hier vom menschlichen Standpunkt aus noch viel zu tun ist, nachdem ärztliche Hilfe leider oft zu spät kam.*³ Weitere Themen waren etwa die Hafenbeleuchtung, die Errichtung von Fernsprechanlagen und die Erleichterung des An- und Abmeldens.

Besonders verpflichtet fühlte sich der MSV auch der Problemstellung der Mannheimer Flussbäder. Es wurde wiederholt darauf hingewiesen, dass diese Bäder gefährdet seien und gleichzeitig aber auch eine Gefahr darstellen würden. Sowohl für die Badegäste als auch für die Schiffe. Es kam zu Unterschriftensammlungen und hitzigen Diskussionen. Dennoch, die Rheinbäder blieben trotz Bedenken bestehen und die großen Katastrophen, die von der Schifffahrt vorausgesagt wurden, blieben aus.⁴

Es konnte nicht immer das Gewünschte erreicht werden, aber häufig wurden die angegangenen Probleme beseitigt oder zumindest Besserungen herbeigeführt.⁵

Erleichternd für viele Themenkomplexe war die heterogene Mitgliederstruktur des MSV. Leitende und Mitarbeitende des Hafenamts waren selbst Teil des Vereins, was die Zusammenarbeit deutlich erleichterte.⁶ Besonders für Fahrende, die nur auf der Durchreise waren, konnten die bestehenden Verhältnisse kaum geändert oder verbessert werden, da oftmals auch der entsprechende Kontakt fehlte. Hier konnte der MSV optimal als Vermittler dienen. Ernst Hartmann fasste in der Schrift zum 75. Jubiläum des Vereins wie folgt zusammen:

Ob Poller am Oberrhein, ob Schiffermast, ob Trinkwasserversorgung, ob Verhältnisse auf dem Neckar, hier wie da geht es um Anliegen der Schifffahrt. Es scheint, als sei der Verein den Aufgaben gerecht geworden, die er sich selbst aufgrund seiner Satzung gestellt hat.⁷

Und auch in den Jahren danach, obwohl es immer weniger Schiffer gab, scheute der Verein diese Aufgaben nicht. 1984 bot er beispielsweise eine Fragestunde zu aktuellen Themen an: Von der Müllbeseitigung am Hafen über Fragen zu Flusskasko-Versicherungen wurden verschiedenste Fragestellungen von den kundigen Mitgliedern des MSV beantwortet.⁸

Unterstützung der Schifferseelsorge

Neben diesen Nöten und Problemen versuchte der MSV auch die Schiffsseelsorge zu unterstützen. Besonders für die Fahrensleute war (und ist) die Ausübung ihrer Religion schwierig, da sie zum Beispiel äußerst selten an Gottesdiensten in ihren Heimatgemeinden teilnehmen konnten. Sowohl die katholische als auch die evangelische Kirche bemühten sich dennoch um die Schifffahrtstreibenden. Zum Teil geschah dies in eigens darauf ausgelegten Vereinen und Verbänden, wie etwa dem katholischen St. Nikolaus-Schifferverband, der auch in Mannheim über einen Verein verfügte.⁹ Die evangelischen Schiffer fanden häufig unter dem Namen JOHANN HINRICH WICHERN in Vereinen zusammen. Dieser galt als Gründer der Inneren Mission. Mit Rückgang der Schifffahrtstreibenden lösten sich diese Vereine nach und nach auf. In Deutschland gibt es heute nur noch wenige, hauptsächlich ehrenamtliche, Seelsorge-Einrichtungen für Schiffstreibende.

In den Häfen Mannheims und Ludwigshafens ist Anne Ressel noch heute als Pfarrerin tätig. Sie besucht dabei die Fahrensleute und ihre Familien auf ihren Schiffen und nimmt dort unter anderem Feierlichkeiten wie Taufen oder Hochzeiten vor. Auch die Gottesdienste der Hafenkirche stehen für alle offen. Das Mannheimer Kirchenschiff, das nach dem evangelischen Namenspatron benannt ist, ist mindestens zweimal die Woche in den Häfen unterwegs.

Der MSV unterstützt die Arbeit der Hafenkirche und des Kirchenschiffs. Unter anderem richtete er im Jahr 2012 die Feierlichkeiten zum 50. Geburtstag der JOHANN HINRICH WICHERN aus.¹⁰



Die WICHERN im Winter. (Foto: Annweiler, Website MSV)

Schifferkinderheime

Der Mannheimer Schifferverein nahm sich auch immer wieder den Problemen des Nachwuchses an. Dadurch, dass die Schiffer mit ihren Familien naturgemäß unentwegt unterwegs waren, mussten schulpflichtige Kinder anderweitig untergebracht werden. Vor allem wenn sich keine Verwandten oder Bekannten um die Kinder kümmern konnten.

Ein Aufruf aus dem Jahr 1912 bat um Unterstützung für die Errichtung eines evangelischen Schifferkinderheims. Für die katholischen Kinder wäre bereits gesorgt. In dem entsprechenden Komitee, das sich

dieser Sache annahm, und den weiteren Unterzeichner*innen des Aufrufs finden sich auch viele dem MSV nahe Persönlichkeiten, wie etwa Schiffer oder Reedereidirektoren.¹¹ 1913 kam es zu der Gründung eines Schifferkinderheimes unter der Schirmherrschaft von Louise von Baden.¹² Doch auch nach Eröffnung und im Laufe der Zeit bleibt das Heim bzw. die Heime Thema des Vereins.

Im Schriftverkehr zwischen Peter Kühnle und dem Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen e.V. wird 1950 die Lage der Heime besprochen. Dabei wird das Schifferheim in Mannheim Seckenheim als das größte und modernste Schifferkinderheim in ganz Deutschland beschrieben. Das Heim diente zur Aufnahme von Schifferkindern beider Konfessionen, zu dem Zeitpunkt des Schriftverkehrs befanden sich 105 Kinder in Obhut des Heims. 15 dieser Kinder waren allerdings keine Schifferkinder. *Leider ist das Heim, das als ausgesprochenes Schifferkinderheim gilt, auf andere (nicht Schiffer-)Kinder angewiesen, wenn keine entsprechende Staatsbeihilfe gewährt werden sollten.*¹³

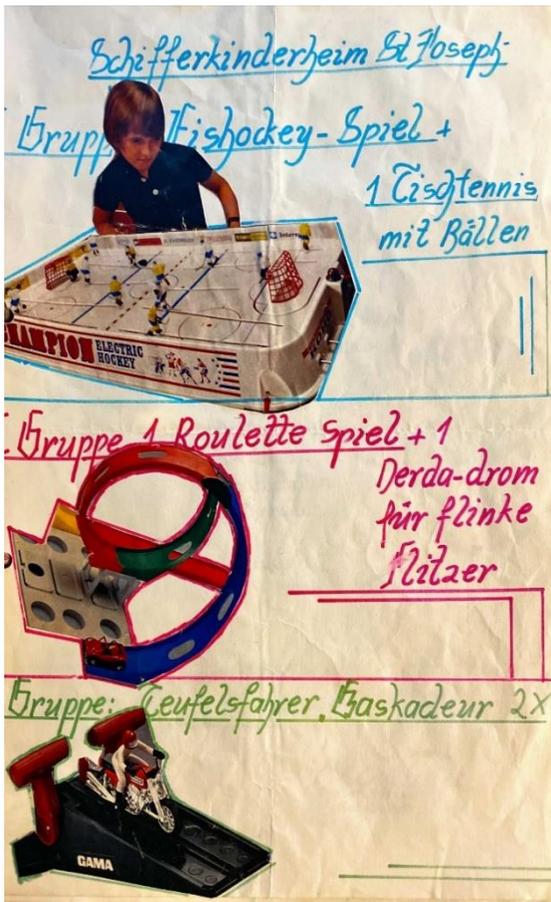
Später öffnete das Heim seine Türen immer mehr für Nichtschifferkinder.¹⁴ *Mit Rückgang der schulpflichtigen Binnenschifferkinder steigt die Anzahl verhaltensauffälliger Kinder und Jugendlicher, die unserem Heim untergebracht werden sollen. Der größte Teil der Kinder kommt aus Familien, die unter außerordentlichen sozialen, seelischen und körperlichen Belastungen stehen. [...] Alle unsere Kinder und Jugendlichen haben es nötig, daß wir uns um sie kümmern [...].*¹⁵

Die Unterstützung der Heime bleibt weiterhin Anliegen und Engagement des MSV, auch wenn es nur noch von wenigen Schifferkindern besucht wird.



Der Mannheimer Schiffsverkehrsverein auf der Weihnachtsfeier des Schifferkinderheimes. (Archiv des MSV)

Besonders zu Weihnachten konnten und können sich die (Schiffer-)Kinderheime über Unterstützung durch den Verein freuen. So wurden etwa an den Weihnachtsfeiern Tombolas zugunsten der Schifferkinderheime durchgeführt.¹⁶ Damit konnte den Kindern zumindest ein Teil ihrer Wünsche erfüllt werden. Doch nicht nur materiell sollte unterstützt werden. Es wurden auch immer wieder Gespräche mit den Heimleitungen geführt, um Schwierigkeiten zu beheben oder zumindest bei der Problemlösung zu unterstützen.¹⁷ Ein Mitglied des MSV ist noch heute im Aufsichtsrat des Schifferkinderheims und steht mit diesem im wechselseitigen Austausch.



Ein Wunschzettel für Weihnachten (Archiv des MSV)

Auch der St. Nikolaus-Schiffverein, dessen Mitglieder sich zum Teil sogar mit denen des MSV überschneiden, sah sich seit seiner Vereinsgründung den Kindern der Schifferfamilien verpflichtet.¹⁸

ANMERKUNGEN

- ¹ Vgl. MSV, »Protokollbuch 1, 1949–1957«, Protokoll Mitgliederversammlung vom 04.11.1955.
- ² Hartmann, Aus der Arbeit des Vereins, S. 24.
- ³ MSV, Ordner »Hr. Kühnle«, Artikel der Rhein-Neckar-Zeitung vom 18.3.1960.
- ⁴ Hartmann, Aus der Arbeit des Vereins (1969), S. 24.
- ⁵ Vgl. ebd., S. 21.
- ⁶ Vgl. ebd., S. 22.
- ⁷ Ebd., S. 26.
- ⁸ Vgl. MSV, unverzeichnet, Artikel der Rhein-Neckar-Zeitung vom 1.7.1984.
- ⁹ Vgl. Winterberg, St.Nikolaus-Schifferverband (2008), S. 7.
- ¹⁰ Vgl. <https://www.mannheimer-schiffahrtsverein.de/projekte/hafenkirche-und-kirchenschiff> (zuletzt aufgerufen am 30.10.2021).
- ¹¹ Vgl. MSV, Ordner »MSV Geschichte«, Dokument vom April 1912.
- ¹² Vgl. MSV, Ordner »Weihnachtsveranstaltungen/Kinderheime«, Dokument vom November 1983.
- ¹³ MSV, Ordner »Hr. Kühnle«, Dokument vom 20.3.1950.
- ¹⁴ Vgl. MSV, Ordner »Weihnachtsveranstaltungen/Kinderheime«, Dokument vom November 1983.
- ¹⁵ Vgl. ebd.
- ¹⁶ Vgl. MSV, Ordner »Weihnachtsveranstaltungen/Kinderheime«, Dokument vom 15.11.1994.
- ¹⁷ Vgl. MSV, Ordner »Geschäftsberichte I«, Geschäftsbericht vom 25.3.1977.
- ¹⁸ Vgl. MSV, Ordner »Weihnachtsveranstaltungen/Kinderheime«, Dokument vom Oktober 1983.

Der Schiffermast an Rheinkilometer 424

Maike Sambaß

Die ersten Ideen über die Errichtung eines Schiffermastes in Mannheim wurden bereits elf Jahre vor der eigentlichen Errichtung, also bereits 1957, laut. Der Mast sollte ein Symbol für die Schifffahrt werden. *Der Mast war und ist, wie viele solcher Masten an Rhein, Neckar und Main, als Gruß der Stadt an die vorbeifahrenden Schiffe und ihre Besatzungen gedacht.*¹

Nachdem ein solcher Mast auf der Neckarspitze seine Pflicht bis zur Baufälligkeit getan hatte, und folglich entfernt werden musste, warf Dr. Ludwig Specht in der Jahreshauptversammlung des Vereins vom 29. März 1957 die Idee auf, einen Schiffermast am Rheinufer aufzustellen. Inwieweit diese bei der Versammlung Anklang gefunden hat, ist nicht übermittelt. Aus Kostengründen wurde der Vorschlag 1957 zumindest noch abgelehnt. Auf taube Ohren schien er jedoch nicht gestoßen zu sein. Im darauffolgenden Jahr griffen die Brüder Peter und Helmut Kühnle den Vorschlag wieder auf. Es wurde eine Kommission gegründet, deren Vorsitz Peter Kühnle übernahm.

Die Kommission berichtete 1959, dass die Errichtung ungefähr 6.300 DM kosten solle. Dabei sollten 2.000 DM aus der Vereinskasse verwendet und die weiteren 4.300 DM aus Spenden finanziert werden. Als jährlich laufende Kosten wurden 400 DM angegeben. Der Vorstand stimmte mit 2 Gegenstimmen für eine Errichtung. Es wurde davon abgesehen, die Mitglieder vorab über ihre Zustimmung zu befragen.²

1960 gab die Mannheimer Schiffswerft Schimag einen Scheck über 2.000 DM an den Verein zurück, da mit dem Bau des Mastes nicht begonnen worden war. Im selben Jahr lehnte die Stadt einen Entwurf eines Peitschenmastes des Kommissionsmitgliedes Alfons Nowag als Verhandlungsgrundlage ab. Der neue Vorschlag Nowags wurde noch im selben Jahr vom Vorstand einstimmig angenommen und auch die Stadt begann mit den statischen Berechnungen. Finanzielle Unterstützung wurde unter anderem von Peter Kühnle garantiert, der eine private Sammlung von Geldern anstrebte.

Auch in der Presse wurde der Vorschlag diskutiert. *Der begrüßenswerte Vorschlag, an wesentlichen Punkten des immer mehr anwachsenden Schiffsverkehrs im Rheingebiet Signaleinrichtungen anzubringen, kommt aus den Reihen der patentierten Rheinschiffer selbst.*³ Die finale Zusage zu dem Bau liege nun bei der Stadt. *Wir meinen dazu, daß auch der mit vielen Verdiensten alt und groß gewordenen Mannheimer Schifffahrt das bisschen Tradition gebührt!*⁴

Im Frühjahr 1961 beliefen sich die Kosten plötzlich auf deutlich höhere Summen als zu Beginn berechnet. Nun war sogar von um die

30.000 DM die Rede. Das zuvor von der Schiffswerft gemachte Angebot wurde als nicht verbindlich bezeichnet.

Eine neue Kalkulation Nowags belief sich immerhin auf unter 20.000 DM. Die Werft hatte in der Zwischenzeit allerdings den Besitzer gewechselt.

Der Vorsitzende der Kommission, Peter Kühnle, gab die Verhandlungen trotzdem nicht auf und hoffte auf einen Zuschuss der Stadt.

Über all den Verhandlungen blieb der Humor über die Situation nicht aus, wie man an einem Gedicht von Ernst Hartmann, vorgetragen am Nikolausabend 1961, erkennen kann.

Unser Junior müht sich sehr
 Als Vergnügungskommissär. [...]
 Zwar, wir haben keinen Mast
 Und es hat den Anschein fast,
 Als ob's dazu nicht mehr lange.
 Doch ihr Leute seid nicht bange,
 Denn mit ihm für alle Fälle
 Ist ein »Mastwart« schon zur Stelle!⁵

Mit dem Junior war in diesem Fall Helmut Kühnle gemeint, der vorab als Fahnen- und Mastwart bestellt worden war.

1962 wechselte der Vorsitz des MSV. Der neue erste Vorsitzende Heinrich Walz, der als Schifffahrtssachverständiger am ganzen Oberrhein tätig war, bat darum die Pläne des Schiffermastes mit aller Energie voranzutreiben, oder diese aufzugeben. Daraufhin löste sich die eigentliche Kommission auf. Aber ganz aufgeben wollte man dann doch nicht. Unter Lothar Fassbender und mit Hilfe von Alfons Nowag und Helmut Kühnle wurde eine kleinere Kommission beibehalten. Es galt nun zu klären, ob eine Realisierung überhaupt noch möglich sein würde.

Die drei eingeholten Angebote bewegen sich zwischen knapp 14.000 und 22.000 DM. Ein viertes Angebot ließ Ende 1962 noch auf sich warten.

Auf eine Anfrage des Wasser- und Schifffahrtsamts Mannheims vom Juli 1962 über den Stand des Projektes erteilte der Verwaltungs-Oberinspektor Löffler folgende Auskunft, dass nämlich *der Antrag auf Genehmigung zur Erstellung des Flaggenmastes von dem Antragssteller zurückgenommen worden ist*.⁶ Es schien, als wäre die Realisierung des Vorhabens aufgrund zu hoher Kosten gescheitert.

*01.03.1963, Vorläufig letzte Behandlung des Problems Schiffermast im Vorstand, Fortschritte werden nicht erzielt. Die Sache ruht bis auf weiteres.*⁷ Neben den Kosten stand die Idee des Schifffahrtsmuseums der Umsetzung im Weg. Das Schifffahrtsmuseum wurde zeitweise als

bedeutender angesehen. Dennoch kam aus den Reihen der Kommission für ein Rheinschiffahrtsmuseum dann die Idee, einen Teil der Sammlung des zukünftigen Museums an die Stadt zu verkaufen. Aus diesen Geldern sollte der Etat des MSV entlastet werden und Mittel für die Errichtung des Schiffermastes zusammenkommen.

Schließlich war es ein Jubiläum, dass die Sache vorantrieb. In der Jahreshauptversammlung 1968 bekundete Hafendirektor Heck starkes Interesse an dem Schiffermast. Als geeigneten Zeitpunkt sah er dafür das 100-jährige Jubiläum der Mannheimer Akte. Die Wiederaufnahme der Angelegenheit fand beim MSV großen Anklang. Neben der Frage der Finanzierung wurde aber auch die Frage der Betreuung diskutiert. Wer sollte beispielsweise für das Hissen der Flaggen zuständig sein?

Bei einer Besprechung mit Heck im Juni wurde als Standort erneut der Platz an der Rheinpromenade, am Rheinkilometer 424, vorgeschlagen. Gestalterisch sollte der Nowag'sche Plan von 1960 greifen. Zudem erklärte sich das Hafenamtsamt dazu bereit, die Beflaggung an zuvor festgelegten Feiertagen zu übernehmen. Ein erster Schritt in Sachen Finanzierung konnte im Juli gemacht werden: Die Stadt sagte in einem Brief die Übernahme der Hälfte der Kosten zu.⁸

Der Schifferverein finanzierte die fehlende Summe und die zur Beflaggung erforderlichen Fahnen: *23.07.1968, Der Vorstand beschließt, nachdem sich die Stadt an den Kosten beteiligt und sich auch verpflichtet hat, für den künftigen Unterhalt des Mastes zu sorgen, und nachdem das Hafenamtsamt die regelmäßige Beflaggung übernimmt, den Mast bauen zu lassen.*⁹ Da das Gelände der Stadt gehörte, sollte der Mast in das Eigentum Mannheims übergehen. Entsprechende Verträge mit der Stadt wurden abgeschlossen.

Am 18. Oktober 1968 wurde der fertiggestellte Mast mit voller Beflaggung an den Oberbürgermeister Dr. Hans Reschke übergeben. Auch auswärtige Schiffervereine waren anwesend.¹⁰ Ein Artikel in der Süddeutschen Allgemeinen Zeitung vom 19. Oktober 1968 rekonstruierte die Einweihung. Nach einem Empfang des Bundesverkehrsministers im *Palasthotel Mannheimer Hof*, bestiegen die Gäste, unter anderem Oberbürgermeister Dr. Reschke, das letzte Räderboot auf dem Rhein. Die herausgeputzte *Oscar Huber* wurde von sechs Booten der Wasserschutzpolizei und der Feuerwehr sowie von vier Hafenamtsbooten begleitet. Die Parade wurde dabei an der Rheinpromenade oberhalb der Rheinbrücke von Böllern begrüßt. August Lindner und Alfons Nowag hießen die Prominenz am Fuß des 24 Meter hohen *eleganten Schiffermastes*¹¹ willkommen. Der Oberbürgermeister bedankte sich für den andauernden Einsatz und die Initiative des Vereins: *Mit der Rheinpromenade habe sich Mannheim wieder mehr dem Rhein zugewendet. Es sei gut, nun die Schiffe von dieser Stelle zu begrüßen.*¹²

Auf der nächsten Seite: Rede zur Einweihung des Schiffermastes. (Archiv des MSV)

hin; günstiges Besinnen sein auf Mastfeierlichkeiten
18.10.68

Zum hundertsten Male hat heut sich gejäht,
die Mannheimer Akte, die sich hat bewährt
wie wirs heut erfuhren, aus berufenem Munde
drum lasst uns mit Frohsinn zu dieser Stunde
die Tage nun ausklingen, die zur Besinnung uns zwingen.

Wir lebten schon Wochen zwischen Hoffen und bangen,
mit Mühe und Arbeit - in Eile und Hast -
haben wir Ihnen präsentiert heut den Flaggenmast.

Doch soll das nicht heißen, dass wir nun Rasten und Ruhn
beim Mannheimer Schifferverein gibts noch manches zu tun,
Ideale zu haben, sie verfolgen und meistern,
und trotz diesen Frachten, sich für die Schifffahrt begeistern

Wir leben doch nicht, um ^{unser} im Verein zu meiern,
sondern um Mäste zu bauen und Feste zu feiern.

Wir wollen mit Frohsinn vor Anker jetzt gehn
derzeit drauß am Mast unsre Flaggen nun wehn
Jackl Zill mit den Blue Stars wird in Stimmung Sie bringen
heut sollen Sie fröhlich sein und tanzen und springen
beachten Sie bitte und vergessen Sie nicht :

um 9 Uhr eine Freiluft-Polonaise bei Lampion Licht
woanders könnt's hingehn, als hinunter zum Rhein
wo der Mast uns erwartet in bengalischem Schein
eine Überraschung wird Sie am Radboot erwarten
wenn die Rothmund-Girls tanzen im Lichterschiffen

um 2 Uhr ist Schluss mit der Jahrhundert Feierei
wir sehn uns ja bald wieder zum Jubiläum im Mai
einen vergnügten Abend-meine Herrschaften-
kommen Sie gesund wieder heim -
das wünscht Ihnen der Zweite vom Schifferverein.

Der damalige Vorsitzende August Linder sprach in seiner Rede von den jahrelangen Bemühungen und Hürden, die es zu bewältigen galt und stellte die Rolle des Mastes für die Rheinschifffahrt heraus.

Wir grüßen mit dem Mast die Schiffe, die zu Berg und Tal vorbeifahren. Der Mann an Bord [...] wird sich angesprochen fühlen und er wird wissen, daß ihm eine Stadt die Referenz erweist, die vielfältige Organisationen und Institutionen für den Betrieb der Schifffahrt und für die Betreuung der Schiffer und ihren Familien beherbergt. Dieser Mast soll aber auch hinweisen in die Zukunft unserer Länder und ihrer Schifffahrt, er soll ein Morgenrot sein für bessere Tage unseres Schifferstandes.¹³

Ende des Jahres 1968 wurden die finalen Aufwendungen auf 28.500 DM beziffert. Die Kosten für den Mast wurden durch die Stadt, Spenden und den Verein gedeckt.

Das Thema ›Schiffermast‹ war damit aber noch nicht gänzlich abgeschlossen. Beispielsweise kam die Frage nach einer Beleuchtung auf. Diese konnte 1972 durch die Zuzahlung von 1.500 DM durch den Verein realisiert.¹⁴

Der Bau des Rheinmastes fiel in eine Zeit, in der dieses Symbol an die Schiffer besonders wichtig wog. Die Binnenschifffahrt verlor immer weiter an Bedeutung, die Konkurrenz wurde stärker. Diese schwierige konjunkturelle Phase machte auch den Mitgliedern des Vereins schwer zu schaffen.

So waren beispielsweise die Frachtkähne besonders betroffen. Trotz Personalverknappung und anderen Sparmaßnahmen befanden sich die Betroffenen in *Katastrophen-Stimmung*¹⁵. Dennoch dient der Mast bis heute als Willkommen an alle Rheinschiffer, die den Rheinkilometer 424 passieren.



Der Schiffermast in voller Flagge heute
(Archiv des MSV)

ANMERUNGEN

- ¹ Hartmann, Schiffermast (1993).
- ² Vgl. ebd., S. 2.
- ³ MARCHIVUM, Allgemeine Zeitung Nr.180 vom 6.8. 1960.
- ⁴ MARCHIVUM, 9/2015 Nr.336 Bauvorhaben: Erstellung eines Flaggenmastes, Allgemeine Zeitung Nr.180 vom 6.8.1960.
- ⁵ Hartmann, Schiffermast (1993), S. 3.
- ⁶ MARCHIVUM, 9/2015 Nr. 336 Bauvorhaben: Erstellung eines Flaggenmastes, Briefverkehr zwischen Wasser- und Schiffsamt Mannheim und Polizeipräsidium.
- ⁷ Hartmann, Schiffermast (1993).
- ⁸ Vgl. ebd., S. 4.
- ⁹ Ebd.
- ¹⁰ Vgl. ebd.
- ¹¹ MARCHIVUM, 16/2004_00003 Mannheimer Schifferverein, Süddeutsche Allgemeine Zeitung Nr. 243, 19.10.1968.
- ¹² Ebd.
- ¹³ Vgl. Hartmann, Mannheimer Schifferverein: 75 Jahre (1969), S. 75.
- ¹⁴ Vgl. Hartmann, Der Schiffermast (1993), S. 5f.
- ¹⁵ MSV, Ordner »Zeitungsartikel«, Artikel des Mannheimer Morgen vom 10.Februar 1966.

Aus der Vereinsarbeit: Ausflüge und Vorträge

Maike Sambaß

Für Vereine ist neben ihrer Vereinsarbeit auch die Geselligkeit ein elementares Thema. Auch beim Mannheimer Schifffahrtsverein nahmen und nehmen gemeinsame Unternehmungen eine große Rolle ein. Die diversen Aktivitäten hatten im MSV einen besonders vielfältigen Charakter. Einerseits hatten diese oftmals einen bildenden Hintergrund, andererseits dienten sie dem Vergnügen.

Ein Beispiel hierfür waren etwa die beliebten Herrenaufzüge. Am Himmelfahrtstag 1963 führte ein solcher die Gruppe beispielsweise auf eine Exkursion nach Straßburg und in das Elsass. Man besichtigte zunächst die französische Stadt, genoss aber auch kulinarische Köstlichkeiten wie etwa Coq au Chambertin. Am Abend traf man in Greffern noch den dort ansässigen Schifferverein.¹



Der Herrenaufzug des MSV am Himmelfahrtstag 1957. (Archiv des MSV)

Auch weitere Reisen hatten meist eine Verbindung zur Schifffahrt und zum Austausch mit anderen Vereinen. 1999 fuhr der Verein nach Berlin, besuchte dort neben Reichstag, Spree und Museumsinsel auch den dortigen Schifffahrtsverein.²

Neue Perspektiven auf die Schifffahrt konnten durch Ausflüge zu beispielsweise der Bundesanstalt für Wasserbau in Karlsruhe gewonnen werden.³



Der MSV bei der Bundesanstalt für Wasserbau in Karlsruhe. (Archiv des MSV)

Werner Weidl, noch heute zuständig für die Organisation von Veranstaltungen, plante zahlreiche dieser Ausflüge. Neben Reisen ins Ausland erfreute sich beispielsweise auch die jährliche Floßfahrt auf der Isar großer Beliebtheit.

Gemeinsame Unternehmungen mussten jedoch gar nicht mit einer größeren Reise verbunden sein, auch innerhalb Mannheims und Umgebung traf der Verein zusammen, wie beispielsweise zur Mondscheinfahrt mit Tanz auf dem Rhein.⁴ Zudem fand häufig ein Weinfest, ausgetragen durch den MSV, statt.

Neben den Ausflügen waren vor allem Vorträge ein fester Bestandteil der Vereinsaktivitäten. So wurde über allerlei Rhein- und Schifffahrtsrelevante Themen referiert. Um nur einige Beispiele zu nennen: *Schifffahrt am Oberrhein* (13.4.1962)⁵, *Ostasien-Reise und der Besuch einer Werft in Japan* (26.5.1970)⁶. Soweit überliefert, fand 1968 erstmals ein Vortrag einer Frau, Lotte Banzhaf, Gehör.⁷

Beliebt waren auch Filmabende. Gezeigt wurden hier, wie etwa im Winter 1962 Filme über eine Raffinerie bei Köln und über die Pipeline von Wilhelmshaven nach Köln. *Im Rahmenprogramm werden wir, damit der Abend auch eine humorige Note erhält, 2 Lustfilme vorführen lassen.*⁸

Auf der Seite gegenüber: Die Floßfahrt von 1987 (Archiv des MSV)





Der Rhein-Ursprung. (Archiv des MSV)

Eine Ausflugsgruppe, die noch heute Bestand hat, ist der um Helmut Kühnle/Johann Reinhard gebildete Freundeskreis *Wandern zu den Quellen des Rheins*. Die Exklusivität wird bereits im ersten Jahr 1986 relativ explizit kommuniziert:

An der Reise werden ca. 20 Herren teilnehmen, es ist keine offizielle Ausschreibung des MSV. Ich [= Helmut Kühnle] habe aus organisatorischen Gründen hierzu einen engeren Kreis persönlich angesprochen.⁹

Dieser erste gemeinsame Ausflug führte an den Vorderrhein, den Oberalppass und den Tomasee zur ursprünglichen Rheinquelle.

Fast jährlich wurde dann am Rhein, beziehungsweise wie es der Name schon sagt, den Quellen des Rheins entlanggewandert, meist in einem dreitägigen Ausflug. 2008 fand beispielsweise die Rheinquellenwanderung *Kandersteg* statt, Reiseternin: 27. bis 29. Juni.

Für die Wanderung gab es zwei Schwierigkeitsstufen zur Auswahl, charmant umschrieben mit der Wanderung für die *Starken* (mit 5½-stündiger Marschzeit) und für die so genannten *Schoppenstecher* (mit einem etwa 45 minütigem Fußweg).¹⁰ Diese Tradition hält bis heute an, auch wenn die Gruppe mittlerweile weniger Personen umfasst und zu den Stationen im Schwarzwald oder Elsass vorgedrungen ist.

Auf der Seite gegenüber: Erste Rheinquellenwanderung ,1986. (Archiv des MSV)





Die Rheinquellenwanderung 2019 (Archiv des MSV)

Das große Interesse an der Schifffahrt wurde bei den Vereinsmitgliedern demnach nicht nur auf professioneller Ebene gestillt, sondern durch die zahlreichen Angebote auch im Privaten und im geselligen Zusammensein. Manchmal galt es aber auch einfach sich den irdischen Genüssen eines guten Glases pfälzischen oder badischen Weins hinzugeben und die Zeit mit den Vereinsfreunden zu verbringen.

ANMERKUNGEN

- ¹ Vgl. MSV, Ordner »Hr. Kühnle«, Dokument vom 7.5.1963.
- ² Vgl. MSV, Ordner »Mannheimer Schifffahrtsverein, verschiedene Veranstaltungen, Schifffahrtsball, 100 Jahre MSV«, Dokument vom 22.7.1999.
- ³ Vgl. MSV, Ordner »Hr. Kühnle«, Artikel des Mannheimer Morgen, 20.6.1959.
- ⁴ Vgl. ebd., Dokument vom 5.9.1962.
- ⁵ Vgl. ebd., Dokument vom 13.4.1962.
- ⁶ Vgl. ebd., Dokument vom 26.5.1970.
- ⁷ Vgl. MSV, Ordner »Geschichte MSV«, Dokument von 1968, Entwurf für die Festschrift 75 Jahre Mannheimer Schifffahrtsverein.
- ⁸ Vgl. MSV, Ordner »Hr. Kühnle«, Dokument vom 2. November 1962.
- ⁹ MSV, Ordner »Rheinquellwanderungen«, Dokument vom 04.6.1986.
- ¹⁰ Vgl. ebd., Dokument vom 11.6.2008.

Ein Museum für die Rheinschifffahrt

Maike Sambaß

Der erste Schritt – die Idee

Von 1962 bis 1966 leitete Heinrich Walz den Verein, Helmut Kühnle agierte als Stellvertreter. In dieser Zeit nahmen Pläne des Vereins, ein Museum für die Rheinschifffahrt zu errichten, konkretere Formen an. Die ursprüngliche Idee geht auf das damalige Vorstandsmitglied Alfons Nowag zurück.¹ Dieser hatte bereits im Juni 1960 die Anregung gegeben, solch ein Museum zu errichten. Seine Vorstellung: Eine Modellsammlung mit ca. 50 Schiffen im Maßstab 1:50. Sowohl die Stadt als auch das Reiss-Museum sowie das Haus Fendel waren von der Idee sehr angetan.²

Die Sammlung sollte von Stefan Wilhelm erstellt werden. Der Erbauer war ursprünglich Hutmacher in Heidelberg, interessierte sich aber auch für die Seeschifffahrt. Seine Leidenschaft galt ganz dem Schiffsmodellbau.³ Der MSV war der Arbeit Wilhelms sehr zugetan und nach einer Besichtigung der Modelle wurde vermerkt, *daß es sich bei dem Schaffen des Hr. Wilhelm um etwas außerordentliches handele, das im Interesse der Öffentlichkeit gefördert werden müsse.*⁴ Zu Beginn sollte er 28 Modelle anfertigen. Dieses Vorhaben sollte in einer Zeit von etwa 2 Jahren und mit einer Summe von etwa 5.000 DM getätigt werden.⁵ Als Räumlichkeiten wurden zu dem Zeitpunkt das Rückgebäude des Reiss-Museums oder das Radboot RAAB KARCHER I, WILLI HUBER gehandelt.

Nachdem das ausgemusterte Boot von der Stadt Duisburg abgelehnt worden war, zeigte der Mannheimer Stadtrat Interesse daran. Im April 1961 berichtete die Presse über die WILLI HUBER. In einem Artikel aus dem Mannheimer Morgen wurde das Vorhaben mit dem 1899 gebauten Schiff besprochen, welches kostenlos überlassen werden könnte. Lediglich die Kosten für Aufstellung, Konservierung und Unterhaltung, die auf etwa 25.000 DM pro Jahr kalkuliert wurden, sollten von der Stadt übernommen werden.⁶ Im August hatte der Mannheimer Stadtrat, laut Presseberichten, den Erwerb des Bootes jedoch abgelehnt. Nowag sprach von einer *Pleite*.⁷

Auch der Modellbau kam durch persönliche Umstände Wilhelms ins Stocken.⁸ Ohne die finanzielle Unterstützung durch den Verein hätte dieser nicht weiterbauen können. Es bildete sich eine Kommission aus den Herren Fassbender, Hartmann sen., Nowag, Walz und Dr. Sigwalt von Waldstein.⁹ Diese Kommission hatte folgende Aufgaben:

1. Zu gewährleisten, daß die begonnene Sammlung weitergebaut und ergänzt wird.
2. Zu gewährleisten, daß die Sammlung nicht auseinandergerissen, sondern in einem Museum aufgestellt wird, wo sie der Öffentlichkeit dient.
3. Zu gewährleisten, daß die Sammlung auch nach ihrer Aufstellung künstlerisch und sammlerisch in fachlichen Händen bleibt.¹⁰

Zudem sah es die Kommission als ihre Aufgabe an, die Finanzierung des Projekts zu ermöglichen. In dem Schifffahrtsrichter Dr. Specht fand der Verein einen tatkräftigen Unterstützer. Dieser wurde im Oktober 1962 von der Kommission hinzugezogen.¹¹ Dr. Waldstein und Dr. Specht wurden beauftragt, die Verhandlungen mit der Stadt erneut aufzunehmen, nachdem es noch zu keinen neuen Absprachen gekommen war.¹² Ende des Jahres verhandelte Nowag dann relativ eigenmächtig mit Dr. Nörthing vom Hafenamt und Hr. Throm vom Hochbauamt darüber, ob eine Unterbringung der Modelle im Gartensaal des Mannheimer Schlosses möglich sei.¹³ Die Diskussionen um diesen Punkt dauerten an, führten aber letztlich zum Erfolg.

Auf der Suche nach einem dauerhaften Ausstellungsort

1964 übernahm die Stadt in einem ersten Schritt die Modellsammlung von 36 historischen Rheinschiffsmodellen. Die Stücke bildeten dabei die Entwicklung von der Frühzeit der Rheinschifffahrt bis zum Radboot ab.¹⁴ Der Ankauf der Modelle kostete die Stadt 38.000 DM.¹⁵ In einem beiliegenden Vertrag wurde festgehalten, dass die *Art der Ausstellung der Sammlung und die Ausgestaltung des zu errichtenden Rheinschiffahrtsmuseums* der Stadt obliegen würden.¹⁶

Am 10. Oktober 1964 wurde die Ausstellung *Die Entwicklung der Rheinschifffahrt* in kleinem Kreis im Gartensaal des Schlosses durch Oberbürgermeister Dr. Reschke feierlich eröffnet.¹⁷ Es wurde die Einmaligkeit der Ausstellung betont, die sich vor allem ergebe, weil alle Modelle im gleichen Maßstab gezeigt würden.¹⁸ Das sei besonders deshalb so wichtig, weil dem Betrachtenden dann eine Unterscheidungsmöglichkeit der einzelnen Modelle ermöglicht werde. Der damit verbundene Einblick in die Entwicklungsgeschichte des Rheinschiffes beschrieb der Erbauer Wilhelm als Zweck und Aufgabe der im Mannheimer Schloss ausgestellten Modelle.¹⁹ Den Herren Nowag und Wilhelm wurde für ihre Arbeit die Mannheimer Gedenkmünze verliehen.²⁰

Die Kommission wurde im November, nach Vorlage eines Abschlussberichts, aufgelöst: *Der Vorstand [des Mannheimer Schiffervereins] ist zu diesem Zeitpunkt der Meinung, daß der Verein nunmehr mit dem Museum nichts mehr zu tun hat.*²¹

Bereits im folgenden Jahr erwies sich die Unterbringung im Gartensaal jedoch als nicht besonders praktikabel. Nachdem der Modellbauer Wilhelm, der ein Jahr für die fachkundige Führung verpflichtet war, nicht mehr betreuend agierte, fehlte ein adäquates Konzept. Die Sammlung, die dem Reiss-Museum zugeordnet wurde, musste unter anderem aus finanziellen Gründen mit der Schlossführung zusammengelegt werden. Besucherströme, wie sie für die Ausstellung gewünscht worden waren, blieben aus.²² Wilhelm starb zudem im Jahre 1966.²³ Besonders Nowag, der auch über die Zeit bis 1967 immer wieder die Thematik des Museums in den Verein einbrachte, und auf die Probleme mit der Stadt, die ihren Zahlungsverpflichtungen nicht nachkam, hinwies, trug dazu bei, dass Hr. Kühnle im selben Jahr erstmals die Idee aufbrachte, eine *Gesellschaft der Freunde des Rheinschiffahrtsmuseums* zu gründen.²⁴

Das Reiß-Museum, das sich der Sache ursprünglich mitangenommen hatte, und einen eigenen Förderkreis *Reiß-Museum* gründete, sah sich nicht dazu berufen, auch die Schifffahrt mit in ihre Aufgabengebiete miteinzubeziehen.²⁵

Als im Mai 1969 der Verein sein 75. Jubiläum beging, wurde auch die Idee erläutert, in Mannheim *ein Museum zu errichten, das in imponierender Weise eine Geschichte der Schifffahrt auf dem Rhein dokumentiert*²⁶. Neben der Entwicklung der Rheinschifffahrt und der Flößerei, sollte auch der Wasserbau, der Mannheimer Hafen, Technik der Rheinschifffahrt und das Leben des Rheinschiffers museal behandelt werden.²⁷

Im Oktober 1969 wurde die Alte Sternwarte als potenzieller Ausstellungsraum ins Spiel gebracht. Doch eine Lösung konnte nicht gefunden werden. Immer wieder wurde die schlechte Unterbringung im Schloss beklagt, teilweise auch öffentlich. Im Mannheimer Morgen vom 2. Juni 1972 wurden etwa die Platznöte und die damit verbundene unzureichend adäquate Ausstellung der Modelle beschrieben. Der Artikel berichtete auch darüber, dass die Städte Duisburg, Heilbronn und Bremen durchaus bereit seien für die Wahrung und Sammlung des Schiffererbes zu zahlen.²⁸ Dass der Vergleich mit anderen Städten auch beim MSV betrieben wurde, zeigt ein weiterer Zeitungsausschnitt, der sich in den Akten des MSV findet. Es handelt sich dabei um einen Bericht aus dem Jahr 1970, der sich dem Deutschen Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven widmete. Auch hier wurde der Plan für ein solches Museum über zehn Jahre verfolgt. Zur Verfolgung dieses Ziels wurde dort ein Kuratorium gegründet, das sich mit der Unterbringung und der Ausgestaltung einer bereits relativ großen Sammlung befasste. Von einem MSV-Mitglied unterstrichen ist ein Satz über die Kosten: *veranschlagte Gesamtkosten (12,6 Millionen DM)*.²⁹

1972 spitzte sich die Lage weiter zu. Die Stadt teilte mit, dass sie keine Möglichkeit sehe, dem Schifffahrtsmuseum finanziell zu helfen. Der Gartensaal, in dem die Modelle mit Unterbrechung untergebracht

waren, sollte gar nicht mehr zur Verfügung stehen. Die Universität hatte wohl Eigenbedarf beansprucht.³⁰

*Das leidige Thema der Unterbringung der ständig wachsenden Sammlung nimmt breiten Raum ein. Im Gespräch sind (immer noch) der Gartensaal, die Sternwarte, ein zu errichtender Pavillon oder gar ein Anbau an bestehende Baulichkeiten (Anmerkung des Berichterstatters: alles Wunschträume).*³¹

Im Mai ging der Verein an die Presse und beklagte die Situation. Dabei wurde vor allem betont, dass Mannheim abgehängt werden würde, da andere Städte wie etwa Duisburg, ein Museum zu Ehren der Rheinschifffahrt errichten würden.³²

Dennoch musste der Verein notgedrungen einer Unterbringung in das Rathaus zustimmen. Dort sollte die Sammlung im Treppenhaus ausgestellt werden.³³ Hier gliederte sich die Modellausstellung gemäß den Stockwerken in römische und germanische Rheinschifffahrt, Wasserfahrzeuge bis zum Aufkommen der Maschinenkraft und moderne Binnenschiffe bis zum Jahre 1960.³⁴

Doch damit war es nach wie vor nicht getan. Auch 1973 beriet der Verein mit der Stadt über eine langfristige Unterbringung. Als neuer Vorschlag neben der bereits besprochenen Sternwarte wurde nun auch das Collini-Center ins Gespräch gebracht.³⁵ Zur Gründung eines Fördervereins kam es jedoch nach wie vor nicht. So hieß es 1975: Die Notwendigkeit einen Förderverein zu gründen, wird zwar erneut bekräftigt, bis jetzt ist das Programm aber über verbale Ankündigungen nicht hinausgekommen.³⁶

Es wurden im Laufe der Zeit dennoch weitere Schiffsmodelle, gebaut von Franz Siebert, angeschafft.³⁷ Siebert leitete die Betriebsstätten der Fendelschen Reederei. Seine Hauptinteressen beim Modellbau galten der Neuzeit, er hatte sich auf Räderboote spezialisiert.³⁸

In einem Brief an Oberbürgermeister Ratzel wurde nochmals um die Bildung eines Kuratoriums gebeten. Der MSV sei mit der Arbeit überfordert und benötige dringend Unterstützung durch die Stadt. Gleichzeitig erhoffe man sich aber auch finanzielle Hilfe durch den Bund.³⁹ Eine Unterbringung in der Alten Feuerwache wurde nun auch öffentlich diskutiert.⁴⁰

Wie bereits erwähnt wurde im Verein auch immer wieder mit anderen deutschen Initiativen zur musealen Aufbereitung des Schifffahrtswesens verglichen. Diese wurden jedoch nicht als *echte Konkurrenz für unser Museum* angesehen.⁴¹ Selbstbewusst wurde die Qualität der eigenen Arbeit im Vergleich zu beispielsweise *irritierende[n] Maßstäbe[n]!*⁴² im Landesmuseum Koblenz hervorgehoben. Die Mannheimer Sammlung sei wissenschaftlich einwandfrei und in der Anschauung für den Betrachter bestens geeignet.⁴³

Die Konstituierung der Fördergesellschaft

Die zahlreichen Beratungen zu einer Fördergesellschaft und das Werben um die Gründungsinitiative sowohl bei der Stadt, als auch bei den Reiss-Museen oder städtischen Persönlichkeiten verliefen zuvor immer wieder im Sande. Im Dezember 1976 beschlossen deshalb die Herren Ernst Hartmann und Helmut Kühnle, dass eine solche Gesellschaft vereinsintern gegründet werden müsse.⁴⁴

Im Januar 1977 wurden schließlich die Vorarbeiten zur Gründung eines *Kuratorium Deutsches Rheinschiffahrtsmuseum* aufgenommen.⁴⁵ Im April desselben Jahres wurde der Gruppe 1.000 DM als Startkapital zur Verfügung gestellt, im Juni die Satzung verabschiedet.

Im August konnte schließlich die Fördergesellschaft gegründet werden. Die Gründung fand im Mannheimer Rathaus in Anwesenheit des 1. Bürgermeisters Manfred David statt.⁴⁶ Zu Beginn der Versammlung wurde die Notwendigkeit der Gründung eines solchen Vereines erläutert: Es bedürfe gezielter Öffentlichkeitsarbeit, um der Bevölkerung eine intensivere Beziehung zur Schifffahrt zu ermöglichen. Dafür sei ein Museum notwendig, zu dessen Gründung eben der entsprechende Verein erforderlich sei.⁴⁷ Der Zusammenschluss hörte auf den Namen *Gesellschaft zur Förderung des Deutschen Rheinschiffahrtsmuseums in Mannheim*.⁴⁸ Als Gründungsmitglieder waren 26 Personen anwesend.⁴⁹ Dr. Specht übernahm den Vorsitz, Ernst Hartmann die Rolle des Schriftführers. Der MSV stellte zudem zwei ständige Mitglieder für ein Kuratorium ab.⁵⁰ Zu diesem Zeitpunkt waren die Bestände des zu erstellenden Museums mit 39 stadt-eigenen Modellen und 18 vereinseigenen Modellen angegeben.⁵¹

Die Fördergesellschaft arbeitete sehr erfolgreich. Die vormalige Zurückhaltung des Reiss-Museums und der Stadt wichen nun Unterstützung. Der 1. Bürgermeister David etwa, der zu der Zeit Kulturdezernent der Stadt war, wurde Mitglied des Kuratoriums.⁵²

Der Wunsch einer finalen Unterbringung konnte trotz der Gründung des Förderkreises nicht sofort erfüllt werden. Im Oktober 1980 konnte die kleine, von der Stadt als *Rheinschiffahrtssammlung* benannte, Ausstellung im Collini-Center untergebracht werden.⁵³ Die Eröffnung, bei der unter anderem Ministerpräsident Gerhard Weiser anwesend war, wurde als erster Schritt zur Eröffnung des Rheinschiffahrtsmuseums betrachtet. Weiser brachte bei der Schau auch seine Hoffnung zum Ausdruck, viele der Ausstellungsteile im geplanten Landesmuseum für Technik unterzubringen.⁵⁴ Die Stadt hatte sich auf das von Stuttgart geplante technische Landesmuseum, beworben. Als Mannheim den Zuschlag erhielt, konkretisierten sich die Pläne hier das Schifffahrtsmuseum zu integrieren.⁵⁵ Denn *Schifffahrt und Technik in ihrem geschichtlichen Werden darzustellen, sei eine Notwendigkeit. Es bedürfe der eigenen Einordnung in die Geschichte, wie auch die Erkenntnis von den*

*Grenzen des Machbaren an der geschichtlichen Wirklichkeit zu erkennen sei.*⁵⁶

Ab 1983 konzentrierte sich die Fördergesellschaft darauf, den ausgemusterten Personenraddampfer Mainz, von dem sie einst schon ein Modell hatte erwerben wollen, gleichsam als Ausstellungsstück und als Ort der Ausstellung zu finanzieren.⁵⁷

Die MAINZ

Das Schiff entstammte der Werft Christof Ruthofs, die 1872 gegründet wurde, ihren Sitz in Mainz-Kastel hatte und sich zunächst mit dem Bau von Holzschiffen beschäftigte. Der Schnelldampfer, der auf den Namen MAINZ getauft wurde, war das tausendste Schiff, das die Werft verließ. Gebaut wurde es für den Schnelldienst der Köln-Düsseldorfer Rheindampfschifffahrt.

Der Auftrag für den Seitenrad-Fahrgastdampfer wurde am 17. Januar 1928 gegeben. Die Werft machte zunächst verschiedene Experimente, um den Auftrag bestmöglich umzusetzen. Der Baubeginn war dann im Juli desselben Jahres. Am 19. März 1929 lief die MAINZ vom Stapel und wurde zum 1. Juni 1929 in Dienst gestellt.⁵⁸

Die MAINZ hat eine Länge von 83 Metern, eine Breite (über den Radkästen) von 16 Metern und eine Seitenhöhe von 2,95 Meter. Der betriebsfertige Tiefgang betrug 1,05 Meter. Im Inneren waren die Wände mit kaukasischem Nußbaum und die Decken mit mattlackiertem Birnbaum verkleidet. Die Maschinenleistung betrug 900 PSI.⁵⁹

Das Schiff war bei der Indienstellung das Flaggschiff der Weißen Flotte der Köln-Düsseldorfer.⁶⁰ Mit seiner Zulassung auf mehr als 2000 Passagiere konnte für genügend Ausstellungsfläche gesorgt werden.⁶¹ Ein weiteres Schiff der Ruthof-Werft, das 1922 gebaut wurde, liegt seit 1983 als Museumsschiff in Regensburg.⁶² Hier hatte die Werft ehemals eine Zweigstelle betrieben.

Den Zweiten Weltkrieg überstand der Schnelldampfer nahezu unbeschadet. Es war das einzige fahrfähig gebliebene Schiff der Köln-Düsseldorfer. Im Anschluss an den Zweiten Weltkrieg, zwischen 1945 und 1948, diente es zunächst als Ausflugsschiff für amerikanische Truppen.⁶³ In den Wintermonaten dieser Jahre wurde es auch als Hotelschiff genutzt. Damit wurden Übernachtungsmöglichkeiten geschaffen. Ab 1949 nahm die MAINZ wieder die Fahrt für die Köln-Düsseldorfer auf. 1956 kam es bei Koblenz zu einem Zusammenstoß mit dem Motorschiff MS ELISE, bei der das Schiff binnen von 20 Minuten sank. Bei der Wiederinstandsetzung wurde auch das Interieur zeitgemäß angepasst.⁶⁴ Die MAINZ hatte also selbst eine sehr bewegte Historie, die das Schiff selbst zu einem musealen Großexponat macht.⁶⁵



Die MAINZ in der Werft Signatur – Ansicht von Backboard (2. November 1985). (MARCHIVUM, Bildsammlung, AB01816-005)

Auf dem Weg zu einem Museumsschiff

Der ausgemusterte Raddampfer MAINZ ging 1985 für den symbolischen Buchwert von einer Mark in das Eigentum der *Mannheimer Gesellschaft zur Förderung eines Deutschen Rheinschiffahrtsmuseums* über. Die Schenkung der Köln-Düsseldorfer Rhein-Dampfschiffahrtsgesellschaft erfolgte unter der Bedingung, dass *der letzte für den Rhein gebaute Schaufelraddampfer*⁶⁶ einem musealen Zweck zugeführt werden müsse.⁶⁷

Das Schiff wurde für die zahlreichen Renovierungsarbeiten zur Schiffswerft Braun in Speyer gebracht. Da der Dampfer nicht mehr fahrtüchtig war, wurde er mit einem Schubmotorschiff der Reederei Haniel von Köln in die Werft in Speyer verbracht.⁶⁸ Dort wurden zahlreiche Mängel entdeckt. Der Raddampfer hatte überall Rost und zahllose Schäden, die es zu beheben gab.⁶⁹ Der Vorsitzende der Fördergesellschaft beschrieb die Zeit auf der Werft wie folgt: *Immer wieder standen wir vor überraschenden Situationen, die zusätzliche Arbeiten notwendig machten, die wir nicht vorgesehen und auch nicht in unserer Finanzierung eingeplant hatten.*⁷⁰

Erschwerend kam hinzu, dass es sich beim dem Personendampfer um ein *Sommerschiff* handelte, das heißt um einen Dampfer, der im Frühjahr seine Fahrt aufnahm und bis Herbst fuhr, im Winter aber stillgelegt war. Demnach musste zunächst eine Heizung und entsprechende Dämmung installiert werden.⁷¹

Es mussten neue sanitäre Anlagen errichtet werden, aber auch behördliche Auflagen, die die Sicherheit für Besuchende gewährleisten sollten, mussten erfüllt werden.⁷²



Besichtigung des Schiffs durch Oberbürgermeister Widder (zw. Von rechts) und Lothar Suhling, Direktor des LTA (dritter von links), 2.11.1985 – MARCHIVUM, AB01816-021.

Ein Sachverständiger hatte 1985 die Kosten der Renovierung auf etwa 500.000 DM geschätzt. Bereits im darauffolgenden Jahr im Sommer stellte sich heraus, dass mit dieser Summe die Renovierungsarbeiten nicht gedeckt werden konnten. Schnell wurde die Grenze zu einer Million DM überschritten. *Trotz aller Hilfen brauchten wir in jenen Tagen allen Mut, um wegen der Kostenentwicklung nicht zu verzweifeln und nicht aufzugeben.*⁷³

Erneute finanzielle Zusagen von Stadt und dem heutigen Techno-seum, sowie zahlreiche private Spenden sorgten dafür, dass die Summe von letztlich über 1,4 Millionen DM zusammenkam und die Renovierung abgeschlossen werden konnte.⁷⁴ Zusätzlich zu dieser Summe wurden aber auch Sachspenden getätigt. So wurde beispielsweise die Einrichtung der Gaststätte übernommen.

Letztlich dürfte das Schiff einen Wert von etwa drei Millionen DM erreicht haben. Die tausenden freiwilligen Arbeitseinsätze der Mitglieder des MSV und der Fördergesellschaft nicht eingerechnet⁷⁵, denn sowohl die Vorsitzenden als auch die Mitglieder mitsamt ihren Familien verbrachten etliche Stunden auf dem Schiff. Zudem verbrachte die Mannheimer Marinekameradschaft rund 1000 freiwillige Arbeitsstunden mit dem Ausbau der Küche.⁷⁶

Das Museumsschiff vor Anker

Am 17. Oktober 1986 wurde ein Festakt zur Einweihung des Schiffes in Mannheim abgehalten. Eine große Schar von Ehrengästen verfolgte die

Einweihung des nun auf den Namen MANNHEIM getauften Dampfers. Ab 15.30 Uhr begleitete der Polizeimusikkorps des Polizeipräsidiums Mannheim die Feierlichkeiten. In seiner Ansprache betonte Oberbürgermeister Widder die Bedeutung des Museumsschiffes:

Das Museums- und Restaurationsschiff macht die Stadt Mannheim um eine Attraktion reicher und unterstreicht zudem einmal mehr die enge Verknüpfung der Stadt mit der freien Schifffahrt auf dem Rhein, wodurch die Entwicklung zum Zentrum eines der großen wirtschaftlichen Ballungsräume in der Bundesrepublik erst möglich war.⁷⁷

Oberbürgermeister Widder dankte dem Land für die gute Zusammenarbeit, rund eine der insgesamt 1,4 Millionen (ohne Sachmittel) kam aus dessen Kasse.

Dafür wurde der Dampfer dem Land, beziehungsweise dem Landesmuseum für Technik und Arbeit als *größtes Exponat* symbolisch übergeben. Dr. Ludwig Specht übergab das Schiff an den baden-württembergischen Wissenschaftsminister Prof. Dr. Helmut Engler. Der Akt wurde durch einen Flaggen austausch untermalt; nun wehten die Fahnen des Landes und der Stadt Mannheim.

Besonderer Dank wurde Dr. Ludwig Specht, dem Vorsitzenden des Vereins, sowie seinem Stellvertreter und Vorsitzenden des Mannheimer Schifffahrtsvereins, Helmut Kühnle, zuteil. Die Männer hatten ein Jahr unermüdlich Gelder gesammelt, um die immer weiter steigenden Summen auszugleichen. Die Arbeit der Beiden wurde unter anderem durch den Minister anerkannt, der ihnen die Staufer-Medaille des Landes überreichte. Oberbürgermeister Widder schloss sich dieser Anerkennung an und überreichte den *Silbernen Rheindukaten*.

Die Einweihung der MANNHEIM wurde als wichtiger Tag für die Binnenschifffahrt und die Stadt hervorgehoben.⁷⁸ Der Erste Bürgermeister Manfred David zeigte große Freude über die Eröffnung. *Die Odyssee der Schifffahrtssammlung habe nun ein Ende gefunden.*⁷⁹

Die Gäste, mit Ausnahme der Redner, mussten sich bis zum Ende der Ansprachen vor dem Schiff aufhalten und durften erst im Anschluss an das offizielle Programm die MANNHEIM besichtigen. Dies hatte den praktischen Grund, dass alle die Redner sehen können sollten. Diese standen auf der Kommandobrücke und sprachen von dort über ein Mikrofon zu den geladenen Gästen.⁸⁰ Aus einem internen Schreiben geht hervor, dass dies zunächst nicht unbedingt gut aufgenommen wurde und sich die Gäste dadurch zunächst *ausgeschlossen* fühlten.⁸¹ Danach wurde der praktische Nutzen wohl aber erkannt.

Nach dem Flaggenwechsel, der gleichzeitig das Ende der Reden einläutete, wurde das Schiff noch durch den damaligen evangelischen und katholischen Mannheimer Schifferpfarrer gesegnet.⁸²

MUSEUMSSCHIFF MANNHEIM



SCHIFFFAHRTSGESCHICHTLICHE
SAMMLUNG

LANDESMUSEUM
FÜR TECHNIK
UND ARBEIT
IN MANNHEIM

ÖFFNUNGSZEITEN:
DI - SA 10:00 - 13:00 / 14:00 - 17:00
SO 10:00 - 17:00
MO. GESCHLOSSEN

FÜHRUNGEN
NACH
VEREINBARUNG
TEL: 0621
292-8810

WILHELM SCHMIDT



AN DER KURPFALZBRÜCKE

Die Eröffnung hatte im Voraus nicht mehr umgelegt werden können und überschritt sich mit dem Mannheimer Schifffahrtsbankett. Gegen 17.30 Uhr mussten die Gäste, die zu dessen Empfang geladen waren, die Veranstaltung verlassen. Für Gäste ohne eigenen PKW stand hierfür sogar ein Bus der Stadt zur Verfügung.⁸³

Am nächsten Tag konnte das Schiff dann von allen Interessierten an einem Tag der offenen Tür besichtigt werden. Das Schiff wurde gut angenommen. Im Jahr darauf hatte das Museumsschiff bereits 70.000 Besucher*innen empfangen.⁸⁴

Der Vorstand der Fördergesellschaft musste 1987 notgedrungen wechseln. Nachdem im Juli der ehemalige Vorsitzende Dr. Ludwig Specht verstarb, übernahm Helmut Kühnle auch den Vorsitz der Fördergesellschaft. Unterstützung erhielt er dabei weiterhin von Dr. Grit Arnscheidt und Artur Hussal.⁸⁵

Ab dem 1. Januar 1987 ging das Museumsschiff durch eine Schenkung in das Eigentum des Landesmuseums für Technik und Arbeit, dem heutigen Technoseum, über. *Ab diesem Zeitpunkt trägt das Landesmuseum, welches das Schiff als eine Außenstelle betreibt, alle Gefahren und Lasten desselben.*⁸⁶ 1993 kamen zum Museumsschiff noch zwei weitere ›Oldies‹ hinzu.

Der MSV übergab die Peniche WILLI, ein kleines Frachtschiff mit mittlerer Tragkraft, welches 1909 gebaut worden war, und das Oberrhein-Schleppboot HANS-PETER an das LTA. Das Herzstück des letzteren war eine Maybach-8-Zylinder-Maschine, als Wunderwerk der Technik bezeichnet, die der Reederei Kühnle gehört hatte.⁸⁷

Im Herbst desselben Jahres kam es zur Fusion der Fördergesellschaft und dem Museumsverein des LTA. Die Fördergesellschaft sah sich zu diesem Zeitpunkt in Gewissheit ihr Ziel erreicht zu haben.⁸⁸ Außerdem gab es zuvor immer wieder kommunikative Probleme, weil beide Vereine das Museum zwar bestmöglich unterstützen wollten, aber die Arbeit dadurch erschwert wurde.⁸⁹

Im *Arbeitskreis Binnenschifffahrt* des Museumsvereins des LTA machte sich Arthur Hussal als Leitung verdient. Er war unermüdlicher Motor und profunder Kenner des Schiffs; er kannte jede einzelne Schraube. Hussal half besonders beim weiteren Ausbau des Museumsschiffes und war bei jeglichen Instandhaltungs- und Restaurierungsfragen an vorderster Front anzutreffen.⁹⁰ Auch im Vorstand des MSV war er für das Schiff zuständig, weshalb er später auch die Ehrenmitgliedschaft erhielt.

Die Arbeit an und auf dem Schiff endete jedoch keinesfalls nach Übergabe und feierlicher Eröffnung. Auch in den folgenden Jahren kostete der Dampfer sowohl Zeit als auch Geld. In einem Artikel des Mannheimer Morgen aus dem Jahr 1997 wurde auf die zahlreichen Mängel hingewiesen. Das Schiff musste generalüberholt werden und brauchte eine Art neue Haut, da die Wände deutlich zu dünn geworden waren.⁹¹ Das Geld dafür musste hart erkämpft werden. Ein Zitat Helmut Kühnles

Auf der gegenüberliegenden Seite: Plakat zur Eröffnung des Museumsschiffs.



Die Peniche WILLI
(Archiv des MSV)

aus dem Mai desselben Jahres wies darauf hin: *Die Untersuchung und der Fortbestand des Raddampfers, der am Neckarufer bei der Kurpfalzbrücke liegt, drohten angesichts der leeren Kassen im Land zu scheitern.*⁹² Doch die Gelder sollten kommen.⁹³

2003 wurde zwischen dem Mannheimer Schiffsverkehrsverein und dem Landesmuseum für Technik und Arbeit ein Schenkungsvertrag ausgearbeitet, der die Schiffsmodelle an das LTA übereignete.⁹⁴ Mit der Schenkung ging man auf einen Wunsch des Museums ein. Die Exponate, die man langfristig ausstellen wollte und um deren Aufrechterhaltung man sich kümmerte, sollten auch als Eigentum verzeichnet werden. Zudem war die Arbeit an den Modellen erschwert gewesen, da zuvor immer die Zustimmung der Eigentümer (also des MSV) erforderlich gewesen sei. Die Übereignung leistete diesen Problemen Abhilfe.⁹⁵

Doch nicht nur 1997 auch 2004 wurde um das Überleben der MANNHEIM gekämpft. Ein Brief Helmut Kühnles an Oberbürgermeister Widder erläutert die aktuelle Lage. Das LTA hatte zum damaligen Zeitpunkt wohl mit größeren Geldsorgen zu kämpfen. Neben der Verschrottung der historischen Peniche WILLI und dem Schiffsexponate-Motorschlepper *Hans-Peter* wurde auch darüber nachgedacht die MANNHEIM aufzugeben. Die Peniche konnte in letzter Sekunde durch das Engagement mehrerer MSV-Mitglieder doch noch vor der Verschrottung gerettet werden. Der Verein der historischen Binnenschifffahrt in Muttenz betrieb von nun an den Willi, dennoch bleibt er mit dem MSV verbunden. Helmut Kühnle fand rührende Worte zu dem Kampf um das Museumsschiff:

*[E]s geht um den Erhalt eines Denkmals inmitten der Stadt Mannheim, der Schifffahrtsmetropole am Oberrhein, eingedenk der ‚Mannheimer Akte v. 1868‘ in dieser Stadt, aber auch um ein Vermächtnis der Landesstiftung an unsere Bürger, den Menschen an zwei Flüssen.*⁹⁶

Ernst Hartmann findet in seinem Bericht *Der lange Weg* von 1993 folgende abschließende Worte, die Entwicklungen des Museums betreffend, die auch heute noch ihre Gültigkeit haben dürften. *Möge das kleine aber feine Schifffahrtsmuseum Bestand haben und stets Interesse finden. Lykurgos wird nachgesagt: ‚Wer die Vergangenheit nicht ehrt, hat keine Zukunft.‘*⁹⁷

Das Museumsschiff heute

Diese Worte könnten auch heute noch gelten. Die Mitglieder des MSV investierten enorm viel Zeit in das Schiff. – Das Ziel war es dabei immer die MANNHEIM mit ihrem musealen Charakter zu erhalten. Gerade in der Zeit, in der die Schifffahrt längst eine andere Bedeutung einnimmt, als sie es noch vor hundert Jahren tat. Der Wunsch, die Entwicklung

der Schifffahrt für weite Kreise der Bevölkerung zugänglich zu machen, besteht weiterhin⁹⁸.

Dr. Heinz Durgeloh, Geschäftsführer im Bundesverband der deutschen Binnenschifffahrt e.V., erläuterte die Bedeutung des Schiffes wie folgt:

*[...] denn obwohl der Rhein einer der ältesten Transportwege Europas ist, weiß die Öffentlichkeit auch heute noch viel zu wenig von der Bedeutung dieses Stroms und seiner Schifffahrt. [...] Geschichte ist ein wertvolles Gut, das es der Nachwelt zu verdeutlichen gilt. [...] In diesem Sinne ist die selbstgewählte Aufgabe, industrielles Kulturgut schlechthin für jedermann sichtbar zu machen, ein Anliegen, das es zu fördern gilt.*⁹⁹

Der Arbeitskreis Binnenschifffahrt des Technoseums, der hauptsächlich aus den Mitgliedern des MSV besteht, die dem Schiff seit seiner Inbetriebnahme als Museumsschiff eng verbunden sind, führte regelmäßige Einsätze durch, die den Erhalt des Schiffes garantieren sollten. Dabei wurde mit Hilfe von weiteren Ehrenamtlichen gereinigt, gemalert und ausgebessert.¹⁰⁰



Arthur Hussal beim Außeneinsatz.
(Archiv des MSV)



Einsatz im Rahmen des Freiwilligentags 2016 unter dem Motto »Wir schaffen was«. (Archiv des MSV)

Dennoch: Seit 2018 ist das Museumsschiff, inklusive seiner Gastronomie und Ausstellungen nun nicht mehr zugänglich. Damit fiel auch ein wichtiger Ort für kulturelle Veranstaltungen weg und ein Ort um das

Gedächtnis der (Mannheimer Rhein-)Schifffahrt aufrecht zu erhalten. Ursprünglich war nur eine Erneuerung des Schiffes geplant, doch die Meinungen zur Nutzung und zur Erhaltungswürdigkeit waren sehr unterschiedlich.¹⁰¹

Durch eine große bürgerschaftliche Initiative sowie zahlreichen, auch politischen, Unterstützer*innen kam es zumindest zu Gesprächen zwischen der Stiftung Technoseum und der Stadt.

Hier wurde festgestellt, dass die damalige *Gesellschaft zur Förderung des Deutschen Rheinschiffahrtsmuseums in Mannheim e.V.* wegen nicht erfolgter Austragung aus dem Vereinsregister nicht aufgelöst war und noch immer bestand. Zunächst sondierte sich ein Arbeitskreis, der vorbereitend agierte. Im September 2020 konnte die Arbeit der Fördergesellschaft dann unter einem neuen Vorstand wiederaufgenommen werden.

Aktuell [Stand Oktober 2021] laufen Verhandlungen mit der Stadt, dem Land und dem Bund. Verschiedene Betreiberkonzepte wurden und werden entwickelt.¹⁰²

In der Geschichte des Museumsschiff gab es schon viele Hürden zu überwinden, sei es zunächst die mangelnde Unterbringungsmöglichkeit der Sammlung bis hin zu immer wieder anstehenden Restaurierungsarbeiten, für die Geld beschafft werden musste. Bisher konnte jede dieser Hürden für das Museum genommen werden.

Und ein Funken Hoffnung bleibt, dass auch diesmal wieder dafür gesorgt werden kann, dass die MANNHEIM an ihrem Anker am Museumsufer verbleiben kann.

ANMERKUNGEN

- ¹ Vgl. Kühnle, Aus der Chronik (1969), S.12.
- ² Vgl. Hartmann, Schiffahrtsmuseum (1993), S. 1.
- ³ Vgl. ebd., S. III.
- ⁴ MSV, Ordner »Hr. Kühnle«, Bericht über den Besuch bei Hr. Wilhelm, vom 2.10.1962.
- ⁵ Vgl. MSV, Hartmann, Schiffahrtsmuseum (1993), S. 1.
- ⁶ Vgl. ebd.
- ⁷ Vgl. ebd., S. 2.
- ⁸ Vgl. ebd.
- ⁹ Vgl. ebd., S. 3.
- ¹⁰ MSV, Ordner »Hr. Kühnle«, Bericht über den Besuch bei Hr. Wilhelm, vom 2.10.1962.
- ¹¹ Vgl. Kühnle, Aus der Chronik (1969), S. 12.
- ¹² Vgl. MSV, Hartmann, Schiffahrtsmuseum (1993), S. 4.
- ¹³ Vgl. ebd.
- ¹⁴ Vgl. Kühnle, Aus der Chronik (1969), S. 12.
- ¹⁵ Vgl. MSV, Hartmann, Schiffahrtsmuseum (1993), S. 7.
- ¹⁶ Vertrag vom 8.10.1965, zit. nach MSV, Hartmann, Schiffahrtsmuseum (1993), S. 7.
- ¹⁷ Vgl. Kühnle, Aus der Chronik (1969), S. 12.
- ¹⁸ Vgl. MSV, Hartmann, Schiffahrtsmuseum (1993), S. 7.
- ¹⁹ Vgl. MSV, unverzeichnet, Notizen des Stefan Wilhelm für eine Führung durch die im Gartensaal des Mannheimer Schlosses aufgestellten Schiffsmodellsammlung, um 1964.
- ²⁰ Vgl. MSV, Hartmann, Schiffahrtsmuseum (1993), S. 8.
- ²¹ Vgl. ebd.
- ²² Vgl. ebd.
- ²³ Vgl. ebd., S. 3.
- ²⁴ Vgl. ebd., S. 9.
- ²⁵ Vgl. ebd., S. 11.
- ²⁶ Ebd., S.12.
- ²⁷ Vgl. ebd.
- ²⁸ Vgl. MSV, unverzeichnet, Mannheimer Morgen, 2.6.1974, Nr. 124.
- ²⁹ Vgl. MSV, unverzeichnet, VDI-Nachrichten, 15.4.1970, Nr. 15.
- ³⁰ Vgl. MSV, Hartmann, Ernst, Schiffahrtsmuseum, S. 14.

- ³¹ Ebd., S.15.
- ³² Vgl. ebd.
- ³³ Vgl. ebd., S. 16.
- ³⁴ Vgl. MSV, Ordner »Rheinschiffahrtsmuseum«, Kurfürst Carl Theodors Lustyacht kreuzt im Rathaus den Weg des Amtsschimmels, Mannheimer Morgen 6.11.1972.
- ³⁵ Vgl. MSV, Hartmann, Schiffahrtsmuseum (1993), S. 17.
- ³⁶ Ebd., S. 19.
- ³⁷ Vgl. ebd., S. 21.
- ³⁸ Vgl. ebd., S. IV.
- ³⁹ Vgl. ebd., S. 21.
- ⁴⁰ Vgl. ebd., S. 24.
- ⁴¹ MSV, Ordner »Rheinschiffahrtsmuseum« Aktennotiz für die Herren Dr. Specht und E. Hartmann in Bezug auf die Pressebesprechung 8.4.76.
- ⁴² Ebd.
- ⁴³ Ebd.
- ⁴⁴ Vgl. MSV, Hartmann, Schiffahrtsmuseum (1993), S. 25.
- ⁴⁵ Vgl. ebd., S. 26.
- ⁴⁶ Vgl. ebd., S. 27.
- ⁴⁷ Vgl. MSV, Ordner »GBM – Vereinsgründung«, Dokument vom 19.8. 1977, Protokoll der Gründungsversammlung der Gesellschaft zur Förderung des Deutschen Rheinschiffahrtsmuseum in Mannheim e.V..
- ⁴⁸ Vgl. MSV, Hartmann, Schiffahrtsmuseum (1993), S. 27.
- ⁴⁹ Vgl. Specht, »Museumsschiff Mannheim« (1987), S. 28.
- ⁵⁰ Vgl. MSV, Hartmann, Schiffahrtsmuseum (1993), S. 27.
- ⁵¹ Vgl. ebd.
- ⁵² Vgl. ebd., S. XI.
- ⁵³ Vgl. ebd., S. XII.
- ⁵⁴ Vgl. MARCHIVUM, 34/2000_00107 Zeitungsausschnitte, 1969-1986, Mannheimer Morgen, 24.10.1980, Nr.248.
- ⁵⁵ Vgl. Hartmann, Schiffahrtsmuseum (1993), S.XII.
- ⁵⁶ MARCHIVUM, 34/2000_00107 Zeitungsausschnitte, 1969-1986, Mannheimer Morgen, 24.10.1980, Nr.248.
- ⁵⁷ Vgl. MSV, Hartmann, Schiffahrtsmuseum (1993), S. XII.
- ⁵⁸ MARCHIVUM, 35/2013_00053 Museumsschiff Mannheim (ehemals Schnelldampfer »Mainz«), 1929-1954 (Akte), Christof Ruthof, Zur Vollendung des Tausendsten Schiffes.
- ⁵⁹ Ebd.

- ⁶⁰ Vgl. MARCHIVUM, 35/2013_00053 Museumsschiff Mannheim (ehemals Schnelldampfer »Mainz«), Brief Lothar Haas aus Wiesbaden an OB MA betreff. Museumsschiff Mannheim 13.2.1986.
- ⁶¹ Vgl. Specht, »Museumsschiff Mannheim« (1987), S. 29.
- ⁶² Vgl. MARCHIVUM, 35/2013_00053 Museumsschiff Mannheim (ehemals Schnelldampfer »Mainz«) Brief Lothar Haas aus Wiesbaden an OB MA betreff. Museumsschiff Mannheim 13.2.1986.
- ⁶³ Vgl. David, Vom Raddampfer Mainz (1991), S. 6.
- ⁶⁴ Vgl. ebd., S. 8.
- ⁶⁵ Vgl. Specht, »Museumsschiff Mannheim« (1987), S. 29.
- ⁶⁶ MARCHIVUM, Mannheim, 34/2000_00107 Zeitungsausschnitte, 1969-1986. Mannheimer Morgen, Sa./So. 19./20. Oktober 1986, Mannheimer Lokalnachrichten von Redaktionsmitglied Harald Sawatzki, Nr. 241.
- ⁶⁷ Ebd.
- ⁶⁸ Vgl. Specht, »Museumsschiff Mannheim« (1987), S. 29.
- ⁶⁹ MARCHIVUM, Mannheim, 34/2000_00107 Zeitungsausschnitte, 1969-1986. Mannheimer Lokalnachrichten, Mannheimer Morgen, Sa./So. 26./27.7. 1986, Nr. 169. Harald Sawatzki,
- ⁷⁰ Specht, »Museumsschiff Mannheim« (1987), S. 29.
- ⁷¹ Vgl. ebd.
- ⁷² Vgl. ebd., S. 30.
- ⁷³ Ebd.
- ⁷⁴ Vgl. ebd.
- ⁷⁵ Vgl. ebd., S. 31.
- ⁷⁶ MARCHIVUM, Mannheim, 34/2000_00107 Zeitungsausschnitte, 1969-1986, Mannheimer Lokalnachrichten, Mannheimer Morgen, Sa./So. 26./27.7.1986, Nr. 169, von Redaktionsmitglied Harald Sawatzki.
- ⁷⁷ MARCHIVUM, 29/1999_00448 Einweihung Museumsschiff Mannheim, 1986 (Akte), Grußwort Oberbürgermeister Widder zur Einweihung des Museumsschiffes.
- ⁷⁸ Vgl. ebd.
- ⁷⁹ Ebd.
- ⁸⁰ Vgl. MARCHIVUM, S2/0523 Museumsschiff Mannheim, Schreiben 13.10.1986, Offizielle Übergabe.
- ⁸¹ Vgl. MARCHIVUM, 29/1999_00448 Einweihung Museumsschiff Mannheim, 1986, Internes Dokument, Abteilung Repräsentation, 11.11.1986.
- ⁸² Vgl. MARCHIVUM, S2/0523 Museumsschiff Mannheim, Schreiben 13.10.1986, Offizielle Übergabe.

- ⁸³ Vgl. ebd.
- ⁸⁴ Vgl. MSV, unverzeichnet, Artikel des Mannheimer Morgen vom 13.10.1987.
- ⁸⁵ Vgl. ebd.
- ⁸⁶ Specht, »Museumsschiff Mannheim« (1987), S. 31.
- ⁸⁷ Vgl. MSV, Ordner »von 1969-2003, Modellsammlung und Bestand, Historie, Übergabe an das LTA«, Artikel im Mannheimer Morgen vom 5./6.6.1993.
- ⁸⁸ Vgl. MSV, Ordner »von 1969-2003, Modellsammlung und Bestand, Historie, Übergabe an das LTA«, Dokument vom 29.4.2003.
- ⁸⁹ Vgl. Hartmann, Ein langer Weg (1996), S. 23.
- ⁹⁰ Vgl. MSV, Ordner »Geschäftsberichte I«, Geschäftsbericht vom 1.4.1997.
- ⁹¹ Vgl. MARCHIVUM, S2/0523 Museumsschiff Mannheim, Mannheimer Morgen Nr. 174, 31.7.1997.
- ⁹² Ebd.
- ⁹³ Vgl. ebd., Mannheimer Morgen, Nr. 99, 30.4/1.5.1997,
- ⁹⁴ Vgl. MSV, Ordner »von 1969-2003, Modellsammlung und Bestand, Historie, Übergabe an das LTA«, Dokument vom 3.6.2004.
- ⁹⁵ Vgl. ebd.
- ⁹⁶ Ebd.
- ⁹⁷ MSV, Hartmann, Schiffahrtsmuseum (1992), S. XIII.
- ⁹⁸ Vgl. Specht, »Museumsschiff Mannheim« (1987), S. 31.
- ⁹⁹ David, Vom Raddampfer Mainz (1991), S. 6.
- ¹⁰⁰ Vgl. <https://www.mannheimer-schiffahrtsverein.de/projekte/museumsschiff-co-am-museumsufer/arbeitseins%C3%A4tze-ergebnisse/>, (zuletzt aufgerufen am 21.9.2021).
- ¹⁰¹ Vgl. <https://www.mannheimer-schiffahrtsverein.de/projekte/museumsschiff-co-am-museumsufer/museumsschiff> (zuletzt aufgerufen am 15.10.2021).
- ¹⁰² Vgl. <https://www.raddampfer-mannheim.de> (zuletzt aufgerufen am 17.10.2021).

Die Mannheimer Akte – Bewahren und Verbreiten

Maike Sambaß

Jubiläen und Festlichkeiten

Die Mannheimer Akte bildet die zentrale internationale Bestimmung für die freie Rheinschifffahrt. Sie gilt als revidierte Version der 1831 in Mainz ausgestellten Akte. Die Rheinzentralkommission (ZKR), die diese Akte erarbeitet hatte, siedelte 1860 von Mainz nach Mannheim über.¹ Dies lag vor allem an der angespannten Situation zwischen den deutschen Staaten und dem französischen Kaiserreich, aber auch daran, dass Mannheim der bedeutendste Binnenhafen dieser Zeit war.² Die Alterserscheinungen der Akte wurden hier wohl oder übel langsam offensichtlich. Die Akte war zu einem, mit 109 Artikeln und mehr als 20 weiteren Bestimmungen, unübersichtlichem Konvolut geworden. Zudem musste den neuen technischen Entwicklungen Rechnung getragen werden. Ende der 1850er verschwanden die letzten Segelschiffe auf dem Rhein, die Dampfschiffe übernahmen die beherrschende Rolle. Diese und weitere, auch politische, Entwicklungen verschiedener Rheinuferstaaten, sollten Einfluss auf eine Neugestaltung der Mainzer Akte nehmen.

Am 17. Oktober 1868 konnte im Mannheimer Schloss die revidierte Rheinakte von sechs Mitgliedstaaten unterzeichnet werden. *Sie ist und bleibt das große Manifest des Rechts zur freien Schifffahrt auf dem Rhein und zwar jusqu'à la pleine mer. Alles was dieser Freiheit noch entgegengestanden hatte, war beseitigt.*³ Sämtliche Schifffahrtsabgaben wurden durch Artikel 3 gestrichen. Die Wirkung der Akte hatte einen ungeahnten wirtschaftlichen Aufschwung zur Folge.⁴

Die Rheinkommission hatte ihren Sitz bis 1919 in Mannheim. Im Nachklang des Ersten Weltkriegs wurde der Sitz nach Straßburg verlegt.⁵

1936 wurden im Rahmen der Machtergreifung der Nationalsozialisten alle deutschen Vertreter aus der Zentralkommission abgezogen. Doch auch nach dem Zweiten Weltkrieg galt die Mannheimer Akte fort. Seit 1950 nehmen an den Sitzungen der Zentralkommission auch wieder deutsche Abgeordnete teil.⁶

Das Jubiläum der Mannheimer Akte wurde stets gebührend gefeiert. Sowohl auf den Schifffahrtsbanketten als auch bei anderen Jubiläumsfeierlichkeiten. Im Folgenden soll es um das 150-jährige Jubiläum der Mannheimer Akte gehen, welche am 17.10.2018 in Mannheim gefeiert wurde. Ausgetragen wurden die Feierlichkeiten offiziell vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, gemeinsam mit der

ZKR sowie dem MSV und der GBM (*Gesellschaft zur Förderung des Binnenschiffrechts an der Universität Mannheim*).⁷ Für die Zentralkommission diente die ehemalige stellvertretende Generalsekretärin Kathrin Moosbrugger als direkte Ansprechpartnerin. Die Planungen für die Feierlichkeiten waren demnach über viele Partnerinstitutionen erstreckt und es herrschte großer Ideenreichtum.

Am Tag vor dem großen Festakt sollte die Mannheimer Tagung für Binnenschifffahrtsrecht stattfinden.⁸

Die Planungsstränge zu koordinieren, lag in weiten Teilen in der Verantwortung des MSV. Dass diese Planung bei dem Mitwirken der zahlreichen Partner nicht immer reibungslos verlief, verdeutlicht folgendes Zitat Thomas Hartmanns: *Eine schwierige Geburt ist der Festakt zur Mannheimer Akte in der Tat*.⁹ Dennoch: Die Planung verlief zielstrebig und mit dem Anspruch, dass allen Akteuren entsprochen werden konnte.

Die ZKR wollte vor allem den Kongress, der im Rahmen der Feierlichkeiten am 18.10. stattfand, nicht nur zum Zelebrieren der Akte nutzen, sondern auch *politische Wirkkraft entfalten*¹⁰. Die Relevanz und die Entwicklungspotentiale der Akte sollten sowohl unter juristischen als auch unter politischen Aspekten betrachtet werden.¹¹

Für den Festakt konnten noch weitere Partner gewonnen werden. Der MSV arbeitete hierzu mit der Universität Mannheim zusammen. Durch die GBM ist der Verein ohnehin mit dieser verbunden, konnte nun aber auch eine enge Verbindung zum Lehrstuhl für Spätmittelalter und Frühe Neuzeit knüpfen. Schnell kam die Idee eine Ausstellung zur Mannheimer Akte zu konzipieren. Federführend waren hier Prof. Dr. Hiram Kümper und Benedikt Bego-Ghina M.A., aus dieser Zusammenarbeit erwachsen später weitere Kooperationen.

Für die Ausstellung sollte die Originalakte mitsamt sechs Ratifizierungsurkunden auf dem Wasserweg nach Mannheim gebracht werden. Dabei gab es einige Vorschriften zu beachten: Die Belichtung sollte etwa bei 50 Lux gegeben sein, außerdem sollte die Luftfeuchtigkeit einem gewissen Wert entsprechen.¹² Das Wichtigste aber: *Niemand darf den Dokumenten was tun, nicht knicken, schneiden, heften oder andere Bastelarbeiten daran vornehmen*.¹³

Die Ausstellung unter dem Titel *Freie Fahrt voraus: 150 Jahre Mannheimer Rheinakte* stellte den Rhein sowohl als Verkehrs- und Wirtschaftsader als auch als Politikum dar. Im Mittelpunkt dieser Dimensionen stand dann die Mannheimer Akte. Die lokale Ebene wurde über den Ausstellungsbereich *Mannheim und sein Rhein* eingebunden¹⁴

Die Mannheimer Akte kam schließlich, wie gewünscht, auf dem Schiffsweg nach Mannheim. Sie wurde von der deutsch-französischen Wasserschutzereinheit in Kehl auf einem Polizeiboot nach Mannheim gebracht, wo sie in Empfang genommen und anschließend ins Schloss zur Ausstellung gebracht wurde. Neben dem ZKR-Kongress zur Mannheimer Akte erfolgte auch die Besichtigung des Schiffermastes an Rheinkilometer 424, der 50 Jahre zuvor anlässlich des 100. Jubiläums der Mannheimer Akte vom MSV errichtet und an die Stadt übergeben worden war.¹⁵ Der Eröffnungsakt auf den Rheinterrassen wurde von Wasserfontänen durch das Boot der Mannheimer Berufsfeuerwehr begleitet.

Neben den offiziellen Veranstaltungen mit exklusivem Charakter, allein aufgrund der Dichte an hochrangigen politischen Persönlichkeiten, wurde auch im Stadtbild auf die Mannheimer Akte aufmerksam gemacht. Bereits 2016 war die Mannheimer Akte Teil der *Allee der Innovationen*. Hierfür wurde die Augustaanlage von Oktober bis Dezember 2016 durch die Stadtmarketing GmbH zu einem Freiluftmuseum.¹⁶

Im Rahmen des 150-jährigen Jubiläums wurde des Weiteren auch eine Festschrift in der Schriftenreihe des Instituts für Transport- und Verkehrsrecht der Universität Mannheim publiziert.¹⁷ In dieser, durch die GBM und den MSV unterstützten, Schrift wird die Bedeutung der Mannheimer Akte aus unterschiedlichen Blickwinkeln, sowohl historisch als auch juristisch, äußerst vielfältig beleuchtet.



Die Mannheimer Akte legt am Ort ihrer ursprünglichen Unterzeichnung an. (Archiv des MSV)



Die Akte zurück an Land – mit dem Ersten Bürgermeister Christian Specht, dem Vorsitzenden des MSV, Thomas Hartmann, sowie dem Direktor der ZKR, Bruno Georges. (Archiv des MSV)



Das ›Ausstellungsstück‹, das im Rahmen der Allee der Innovationen ausgestellt wurde, hier auf dem Ehrenhof des Mannheimer Schlosses (Archiv des MSV)

Mannheimer Schiffahrtsbankette

Das 1. Mannheimer Schiffahrtsbankett wurde erstmalig 1978 anlässlich des 110. Jahrestages der Mannheimer Akte im Rittersaal des Mannheimer Schlosses abgehalten. Thematisch ging es hauptsächlich um dieses Dokument.

Sie sollte wirklich haltbar sein –
die Schiffahrtsfreiheit auf dem Rhein.
Drum wurde, was seit Wien entsprossen,
in Mainz dann als Vertrag beschlossen
und hier in Mannheim revidiert –
die Schiffahrtsakte jubiliert –
in hundertzehn Rheinwasserjahren
ist man seit damals gut gefahren
und ungehindert, permanent
mit diesem klaren Dokument
im Gegensatz sonst zu Gesetzen,
die sich doch laufend selbst verletzen,
weil man sie ständig novelliert
und immer wieder umprobiert.¹⁸

Allerdings war das Bankett auch eine gute Plattform, um die Arbeit des MSV in die Öffentlichkeit zu tragen, schließlich war nicht nur lokales, sondern auch internationales Publikum aus den Rheinanliegerstaaten geladen.¹⁹ So wurden im Jahr des ersten Banketts auch die Bestrebungen bezüglich des Rheinschiffahrtsmuseums öffentlich diskutiert. Generell sollten die Bankette aber vor allem zum kritischen Austausch dienen. *Nicht nur Artigkeiten wurden ausgetauscht; man setzte und setzt sich auch kritisch mit der Binnenschiffahrts-Politik der jeweils anderen Anliegerstaaten, aber auch mit der EG, auseinander.*²⁰



Publikum bei der Banketteröffnung. (Archiv des MSV)

Die Bankette fanden und finden noch heute international großen Anklang. Helmut Kühnle sprach 1985 davon, dass der MSV auf die Geschichte der Verkehrspolitik keinen Einfluss habe, *er will aber ein Glied sein in der Kette, die den großen Anker auf dem Rheinstrom mit seinem Flaggschiff – der ZKR – verbindet.*²¹



Der 1. Vorsitzende des MSV - Thomas Hartmann auf dem Bankett 2014. (Archiv des MSV)

Seit 1984 verleiht die Stadt Mannheim *Rheinschiffahrts-Plaketten*. Diese Auszeichnung wurde gemeinsam mit dem Mannheimer Schifferverein erarbeitet und vergeben.²²

Bereits 1982 schlug der Verein Oberbürgermeister Wilhelm Varnholt vor, die Schaffung einer solchen Plakette zu übernehmen. Die Plakette soll das Ansehen und die Bedeutung Mannheims für die Schifffahrt verdeutlichen.²³

*Sehr geehrter Hr. Oberbürgermeister, gerade heute, in dieser oft so gleichgültigen Gesellschaft mit ihrer gern geübten, kritischen Distanz zu Stadt, Staat und in unserem Falle zu Europa, sollte ein äußeres Zeichen des Dankes nicht überflüssig sein, deshalb bitte ich Sie um Befürwortung und Einleitung des Verfahrens.*²⁴

Mit dieser Begründung geht einher, dass die Plakette als besondere Auszeichnung für jene Personen gelten soll, die sich um die internationale Rheinschifffahrt besonders verdient gemacht haben. 1984 wurde die Anfrage dann mit Oberbürgermeister Widder besprochen²⁵ und in der Sitzung des Hauptausschusses der Stadt am 9. Oktober 1984 auf den Weg gebracht.²⁶

Zunächst gab es Bedenken, ob immer die richtigen Preisträger*innen gefunden werden können, da sich der Kreis über verschiedene Länder, die Unterzeichner der Mannheimer Akte, erstreckt. Letztlich konnten aber zahlreiche Personen ausgezeichnet werden, die sich für die Vereinbarung von 1868 einsetzen.

Im ersten Jahr ging die Plakette an den schweizerischen Rechtsanwalt und Notar Dr. Walter Müller, der als offizieller Delegierter der Schweizer Regierung sein Land in der Rheinzentralkommission vertrat. Zudem war er Präsident der schweizerischen Schifffahrtsvereinigung und des Verwaltungsrates der schweizerischen Reedereien.²⁷ *Dr. Müller war stets ein großer Kämpfer für die Belange der Mannheimer Akte. Sein Wort ist europaweit geachtet.*²⁸

Seit dieser erstmaligen Auszeichnung wurde die Plakette zunächst jährlich vergeben, seit 1991 dann zwei- oder dreijährig. Die Überreichung fand und findet während der Eröffnung bzw. im Verlauf des Mannheimer Schifffahrtbanketts statt.²⁹ Zu weiteren Würdenträgern gehören Persönlichkeiten aus der Schweiz, Deutschland, den Niederlanden, Frankreich und Belgien. 1998 ging der Preis nicht an eine Persönlichkeit, sondern an die Zentral-Kommission der Rheinschifffahrt in Straßburg.



Die Rheinschiffahrtsplakette der Stadt Mannheim (Archiv des MSV)

Die Plakette besteht aus einer ovalen Tonscheibe mit einem Rheinmotiv, das an die Mannheimer Akte erinnert.³⁰

Träger der Rheinschiffahrtsplakette seit 1984

1984	Prof. Dr. Walter Müller	Schweiz
1985	Dr. Caspar Düttemeyer	Deutschland
1986	Dr. W. van den Boos	Niederlande
1987	G. Guillaume (Auswärtiges Amt)	Frankreich
1988	Johannes Sengpiel (Ministerialrat BVM)	Deutschland
1989	Dr. Karl Heinz Kühl	Deutschland
1990	Dr. H. U. Pabst	Deutschland
1990	Helmut Kühnle	Deutschland
1991	Claude Meistermann	Frankreich
1993	Pierre Pflimlin	Frankreich
1995	Max Wehrli	Schweiz
1996	Dr. Günther Wiese	Deutschland
1997	Dr. Philippe Grulois	Belgien
1998	Central-Kommission der Rheinschiffahrt	Sitz in Strasbourg
2000	R. Walthuis	Niederlande
2002	Heribert Becker	Deutschland
2005	Prof. Dipl.-Ing. Dierk Schroeder	Deutschland
2007	Rudolf Feierabend	Schweiz
2010	Dr. Werner Koriöth	Deutschland
2014	Cathérine Trautmann MdEU	Frankreich



Oberbürgermeister Widder übergibt die Rheinschiffahrtsplakette an den Preisträger von 2002: Heribert Becker (Archiv des MSV)



ANMERKUNGEN

- ¹ Vgl. <https://www.ccr-zkr.org/11010100-de.html>.
- ² Vgl. Bego-Ghina, Über einen Fluss (2018), S. 87.
- ³ MSV, Ordner »MSV Geschichte«, Dokument von 1969, S. 7.
- ⁴ Vgl. Böhm, Einleitung (1969), S. 1.
- ⁵ Vgl. Bego-Ghina, Über einen Fluss (2018), S. 90.
- ⁶ Vgl. <https://www.ccr-zkr.org/11010100-de.html>.
- ⁷ Vgl. MSV, Ordner »150 Jahre MA«, Brief vom 10.7.2017.
- ⁸ Vgl. ebd.
- ⁹ Vgl. ebd., Mail vom 18.1.2018.
- ¹⁰ Vgl. ebd.
- ¹¹ Vgl. ebd., Protokoll vom 19.7.2017.
- ¹² Vgl. ebd., Mail vom 20.12.2017.
- ¹³ Ebd., Mail vom 20.12.2017.
- ¹⁴ Vgl. ebd., erstes Ausstellungskonzept, 14.1.2018.
- ¹⁵ Vgl. ebd., Programm, 30.11.2017.
- ¹⁶ Vgl. <https://www.visit-mannheim.de/stadtmarketing/aktivitaeten/allee-der-innovationen>, zuletzt aufgerufen: 14.09.2021, 17:31.
- ¹⁷ Vgl. Kümper/Maurer, 150 Jahre Mannheimer Akte (2018.).
- ¹⁸ Vgl. MSV, Ordner »1. Mannheimer Bankett«, Gedicht vom 13.10.1978.
- ¹⁹ Ebd., Teilnehmerliste.
- ²⁰ MSV, unverzeichnet, Rede vom 17.10.1985.
- ²¹ Ebd.
- ²² Vgl. MSV, Ordner »Bankette/ Drucksachen«, Artikel des Mannheimer Morgen vom 12.10.1984.
- ²³ Vgl. ebd., Brief vom 28.6.1982.
- ²⁴ Ebd.
- ²⁵ Ebd., Brief vom 13.6.1984.
- ²⁶ Vgl. ebd., Artikel des Mannheimer Morgen vom 1.10.1984.
- ²⁷ Vgl. ebd., Brief vom 5.10.1984.
- ²⁸ Ebd.
- ²⁹ <https://www.mannheimer-schiffahrtsverein.de/projekte/rheinschiffahrtsplakette-und-mannheimer-schiffahrtsbankett>.
- ³⁰ Vgl. MSV, Ordner »MSV-Geschichte«, Artikel im Mannheimer Morgen vom 12.10.1984.

Die GBM und das Institut für Binnenschifffahrtsrecht

Maike Sambaß

Die Gründung der *Gesellschaft zur Förderung des Binnenschifffahrtsrechts an der Universität Mannheim e.V.* entstammte erneut einer Idee des Mannheimer Schifffahrtsvereins.

Bereits 1970 regte der damalige Amtsgerichtsdirektor Dr. Specht die Gründung eines Instituts für Binnenschifffahrts- und Flussrecht an der Universität an. 1971 stellte die juristische Fakultät, die den Vorschlag mit Begeisterung aufnahm, einen entsprechenden Antrag. Die Idee konnte jedoch nicht sofort umgesetzt werden, da es an finanziellen Mitteln des Landes mangelte.

Der Wunsch nach einem solchen Institut kam auch immer wieder aus den Kreisen des Binnenschifffahrtsrechts selbst. Ein Grund warum diese Idee nicht aufgegeben wurde, war die überaus positive Rückmeldung auf die 1975 erstmals stattfindenden Tagungen zum Binnenschifffahrtsrecht. Hierzu hatten sich Mitglieder der Fakultät mit Praktikern des Gewerbes zusammengetan, um aktuelle Belange öffentlich zu besprechen. Nicht nur Mannheimer, sondern auch internationales Publikum war hierbei zugegen. Etwa 200 Zuhörer fanden sich am 11. und 12. Juni im Kongresszentrum des Mannheimer Rosengartens ein.¹

Die rechtswissenschaftliche Fakultät, federführend hier Prof. Dr. Günther Wiese, beförderte die wissenschaftliche Erforschung des Binnenschifffahrtsrechts durch Gründung der Schriftenreihe *Mannheimer Beiträge zum Binnenschifffahrtsrecht*. Zudem wurde eine Fachbibliothek aufgebaut, die nach dem Bundesgerichtshof mit über 3000 Bänden die größte Sammlung zur Binnenschifffahrt führt. Seit 1998 führt eDr. Eibe Riedel die Schriftenreihe fort.²

1993 schließlich wurde dann die *Gesellschaft zur Förderung des Binnenschifffahrtsrechts an der Universität Mannheim e.V.*, kurz GBM, gegründet. Neben Mitgliedern des MSV war es vor allem der damalige Geschäftsführer des *Vereins für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V.*, Dr. Herrmann Ulrich Pabst, der diese Gründung vorantrieb.

Thomas Hartmann berichtete in seiner Rede anlässlich des Festaktes zur Einrichtung eines Lehrstuhls für Transportrecht im Juli 2021 folgendes über die Gründung der GBM:

Überbordender Aufwand, Finanzierung und Organisation der Tagungen Rechtsgespräche und Veröffentlichungen haben schließlich – ebenfalls nach abendlichen Sitzungen, Zigarettenrauch und

einem guten Riesling - zur Gründung der gemeinnützigen ›Gesellschaft für Binnenschifffahrtsrecht an der Universität Mannheim‹ am 25.06.1993 im Ratssaal der Stadt Mannheim geführt.³

Anwesend waren 51 Personen.⁴

Zweck der Gesellschaft ist die Pflege des Binnenschifffahrtsrechts in Zusammenarbeit mit der Fakultät für Rechtswissenschaft der Universität Mannheim.⁵

Diese Förderung soll sich insbesondere beziehen auf

- a) Unterstützung bei der Einrichtung eines Lehrstuhls für Bürgerliches Recht und Transportrecht unter besonderer Berücksichtigung des Binnenschifffahrtsrechts sowie bei der Errichtung eines Instituts für Binnenschifffahrtsrecht an der Fakultät für Rechtswissenschaft der Universität Mannheim,
- b) Ausbau und Unterhaltung einer Bibliothek und Dokumentation von Literatur und Entscheidungen auf dem Gebiet des deutschen und internationalen Binnenschifffahrtsrechts,
- c) Feststellung und Dokumentation von rechtserheblichen Bräuchen in der Binnenschifffahrt,
- d) Veröffentlichungen zum Binnenschifffahrtsrecht,
- e) Meinungs austausch und Veranstaltungen mit interessierten Personen und Institutionen aus dem In- u. Ausland über Fragen des Binnenschifffahrtsrechts; das gilt insbesondere für die Mannheimer Tagungen für Binnenschifffahrtsrecht und die Mannheimer Akte.⁶

Im Vorstand der GBM war immer auch der MSV vertreten, vorrangig durch Fink von Waldstein und Thomas Hartmann, die auch heute noch im Beirat des Vorstands vertreten sind.

Der Vereinigung ist es unter anderem zu verdanken, dass 1996 das Institut für Binnenschifffahrtsrecht an der Universität Mannheim ins Leben gerufen werden konnte.⁷ Als Begründung hierfür wird unter anderem folgendes aufgeführt: *Die Fakultät für Rechtswissenschaft der Universität Mannheim ist die einzige juristische Fakultät der Bundesrepublik Deutschland, an der die wissenschaftliche Durchdringung des Binnenschifffahrtsrechts als gemeinsame Aufgabe wahrgenommen wird.*⁸

Ziel des Instituts sollte es sein, die Fragen des Binnenschifffahrtsrechts aus der Sicht aller einschlägiger Rechtsgebiete zu bearbeiten und immer wieder auch das Ziel einer ordentlichen Professur zu verfolgen.⁹

Dieses Institut wurde mit einem Festakt am 24. Oktober 1996 im Rittersaal des Schlosses der Öffentlichkeit vorgestellt.¹⁰



Prof. Dr. Schäfer, Erster Bürgermeister Dr. Specht und Prof. Dr. Andreas Maurer.
(Foto: Kira Hinderfeld)

Zum 1. Januar 2010 ist das Institut für Transportrecht- und Verkehrsrecht aus der Forschungsstelle für Europäisches Transport- und Verkehrsrecht und dem Institut für Binnenschiffahrtsrecht entstanden.¹¹

Von Anfang an war an das Institut eine Juniorprofessur für Bürgerliches Recht mit dem Schwerpunkt Transportrecht mit besonderer Berücksichtigung des Binnenschiffahrtsrechts angeknüpft. 2020 konnte aus dieser Juniorprofessur ein Lehrstuhl für Bürgerliches Recht mit dem Schwerpunkt Transportrecht erwachsen. Lehrstuhlinhaber ist der vorherige Juniorprofessor Andreas Maurer.¹²

Die Tagungen zu aktuellen Problemen des Binnenschiffahrtsrechts finden nach wie vor statt. In einem dreijährlichen Turnus konnte 2018 schon die 15. Mannheimer Tagung für Binnenschiffahrtsrecht stattfinden.¹³

ANMERKUNGEN

- ¹ Vgl. <https://www.uni-mannheim.de/transportrecht/itvr/hintergrund/#c229863> (zuletzt aufgerufen am 16.10.2021).
- ² Vgl. ebd.
- ³ MSV, unverzeichnet, Rede Festakt vom 7.7.2021.
- ⁴ Vgl. MSV, Ordner »GBM – Vereinsgründung«, Dokument vom 25.6.1993, Protokoll der Gründungsversammlung.
- ⁵ Vgl. <http://www.gbm-mannheim.com/satzung> (zuletzt aufgerufen am 16.10.2021).
- ⁶ Ebd.
- ⁷ Vgl. ebd.
- ⁸ MSV, Ordner »GBM – Vereinsgründung«, Dokument vom 11.3.1991.
- ⁹ Vgl. ebd.
- ¹⁰ Vgl. ebd., Dokument vom 22.10.1996.
- ¹¹ Vgl. <https://www.uni-mannheim.de/transportrecht/itvr/hintergrund/#c229863> (zuletzt aufgerufen am 16.10.2021).
- ¹² Vgl. <http://www.gbm-mannheim.com/satzung> (zuletzt aufgerufen am 16.10.2021).
- ¹³ Vgl. <https://www.uni-mannheim.de/transportrecht/itvr/hintergrund/#c229863> (zuletzt aufgerufen am 16.10.2021).

Im Laufe der Zeit – Veränderungen und Kontinuitäten

Maike Sambaß

Umbenennung und veränderte Aufgaben

Namensänderungen gab es im Laufe der Vereinsgeschichte mehr als einmal. Gegründet wurde der Verein 1894 mit dem Namen *Internationaler Schifferverein*. In das Vereinsregister wurde er schließlich 1911 unter dem Namen *Mannheimer Schifferverein* eingetragen. 1945 wurden durch einen Beschluss des Alliierten Kontrollrats zwangsweise alle Vereine aufgelöst. Die Neukonstituierung erfolgte 1949 dann unter dem Namen *Mannheimer Schifferverein von 1894 e.V.* 1962 regte Helmut Kühnle eine erneute Namensänderung an. Diese sollte der Tatsache Rechnung tragen, dass es immer weniger fahrende Mitglieder im Verein gab. Von nun an sollte der Verein unter dem Namen *Mannheimer Schifffahrtsverein von 1894 e.V.* gelistet werden. Doch weder 1962, 1963, noch im März und April 1966 stimmte der Vorstand dieser Änderung zu. Erst im Dezember desselben Jahres wurde die Satzungsänderung von den Mitgliedern des Vorstands ermöglicht. Doch nicht nur die Vorstandsmitglieder waren zögerlich, auch auf den Jahreshauptversammlungen in den Jahren 1967 und 1973 gab es keine erforderliche zwei Drittel Mehrheit. Im Jahr 1975 wurde der Vorschlag dann endlich angenommen und die Umbenennung vollzogen.¹

Frauen im Verein

1967 beriet der Vorstand über eine neue Satzung. Laut dieser dürften von nun an auch Frauen Mitglieder im Verein werden. Im März wurde auf der Jahreshauptversammlung diese Satzung angenommen. Paragraph drei der Satzung lautete wie folgt: *Mitglied kann werden, wer das 18. Lebensjahr vollendet hat. [...] Er soll dem Schifferstande angehören.* Der zweite Satz, der aus der Satzung von 1949 übernommen wurde, wurde in neuer Vorstandschaft, mit anderer Besetzung, zum Anlass genommen, Frauen dennoch keine Vereinsmitgliedschaft zu ermöglichen. Als am 3. März 1980 die Inhaberin einer Schiffswerft den Antrag stellte in den Verein aufgenommen zu werden, wird dieser mit fünf gegen zwei Stimmen und zwei Enthaltungen abgelehnt.²

Das Thema kam immer wieder auf, auch 1992 und 1993 wurde auf den Jahreshauptversammlungen über Satzungsänderungen gesprochen, vorerst änderte sich aber nichts.

Diese Entwicklung ist gerade deshalb so wenig verständlich, da bereits Mitte der 1840er Jahre auch Frauen auf den Schiffen mitfuhren, denen oftmals kein Platz im öffentlichen Gedenken zukam, die aber dennoch eine bedeutende Rolle in der Schifffahrt einnahmen.³

In der *Gesellschaft zur Förderung des Deutschen Rheinschiffahrtsmuseums in Mannheim e.V.* war es bei der Gründung beispielweise auch eine Frau, Dr. Arnscheidt, welche die Rolle der 1. Stellvertreterin Dr. Spechts übernahm.⁴

1994 wurde erneut ein Antrag zur Satzungsänderung, gestellt von Ernst Hartmann, noch mit 33 von 54 Stimmen abgelehnt.⁵ Aus demselben Jahr findet sich ein Leserbrief mit dem Titel *Anachronistische Struktur* im Mannheimer Morgen. Die Autorin zeigt sich angesichts des 100-jährigen Vereinsjubiläums überrascht, dass nach wie vor keine Frauen zugelassen wurden. Die Autorin gibt an, dass ein Verein, der sich der Förderung der Binnenschifffahrt verschrieben hat, größtmögliche Unterstützung erfahren sollte.

Daher erscheint es umso überraschender und befremdlich, daß der Mannheimer Schifffahrtsverein auch 1994 noch die Aufnahme von weiblichen Mitgliedern prinzipiell ablehnt und das vor dem Hintergrund, daß die Partikulierschifffahrt ohne die Mitarbeit der Frauen – viele von ihnen besitzen das Rheinschiffahrtspatent – heute nicht mehr existenzfähig wäre. Ich frage mich, ob ein Verein mit solch anachronistischer Struktur wirklich eine Hilfe für die in der Binnenschifffahrt Tätigen darstellt.⁶

Im Mannheimer Morgen vom 20. April 1995, also ein Jahr später, konnte es dann aber endlich heißen:

Im Mannheimer Schifffahrtsverein von 1894 können seit kurzem auch Frauen Mitglied werden. Ein entsprechender Antrag fand bei der jüngsten Hauptversammlung des Vereins [...] die notwendige Zweidrittelmehrheit der stimmberechtigten Mitglieder.⁷

Bei der Abstimmung über die Zulassung von Frauen im Verein ging es jedoch keineswegs leidenschaftslos zu. Es wurde ein Plädoyer für die aktive Teilnahme von Frauen am Vereinsleben von Ernst Hartmann vorgetragen. Die Rede gegen eine weibliche Teilnahme wurde von Helmut Kühnle geführt. 37 Ja-Stimmen gegen 9 Nein-Stimmen und eine Enthaltung sorgten aber endlich für die nötige Zweidrittelmehrheit.⁸ *Ob damit allerdings auch der erhoffte Friede eingekehrt ist, bleibt abzuwarten.⁹* Aber immerhin können nun bei den folgenden Mitgliederversammlungen auch Frauen begrüßt werden – *ohne Prügel fürchten zu müssen.¹⁰* Und die Entscheidung schlug sich auch prompt in den Mitgliedereingängen nieder, mindestens 7 Frauen traten noch im selben Jahr dem Verein bei.¹¹ Die Ersten waren Paula Hartmann, Petra Hula und Ute Nagel.

ANMERKUNGEN

- ¹ Vgl. MSV, Ernst Hartmann, Aus den Protokollen der Jahre 1957 bis 1980, Denkwürdige Initiativen, bestimmte Veranstaltungen und andere Besonderheiten, anlässlich des Studiums für die Arbeit über die Geschichte des Schifffahrtsmuseums in Mannheim zum eigenen Plä-sier aufgelistet.
- ² Vgl. ebd.
- ³ Vgl. Schirges, Der Rheinstrom (1857), S. 78.
- ⁴ Vgl. MSV, Ordner »GBM – Vereinsgründung«, Dokument vom 19.8. 1977, Protokoll der Gründungsversammlung der Gesellschaft zur För-derung des Deutschen Rheinschifffahrtsmuseum in Mannheim e.V.
- ⁵ Vgl. MARCHIVUM, S2/0790 Mannheimer Schifferverein, Mannheimer Morgen, Nr. 103, 5.5.1994.
- ⁶ Vgl. MSV, Ordner »Mannheimer Schifffahrtsverein, verschiedene Veran-staltungen, Schifffahrtsball, 100 Jahre MSV«, Artikel im Mannheimer Morgen vom 21.3. 1994.
- ⁷ MARCHIVUM, S2/0790 Mannheimer Schifferverein, Mannheimer Mor- gen, Nr. 91, 20.4.1995.
- ⁸ Vgl. MSV, Ordner »Geschäftsberichte I«, Geschäftsbericht vom 18.4. 1996.
- ⁹ Vgl. ebd.
- ¹⁰ Ebd.
- ¹¹ Vgl. ebd.

Weil es die Personen sind, die einen Verein machen

Maike Sambaß

Während sich die politischen und strukturellen Vorzeichen des Vereins änderten, durchlief auch die Mitgliederzusammensetzung des MSV einen Wandel.

Im Laufe der Zeit wurden besonders die fahrenden Mitglieder immer weniger, was auch dazu führte, dass der Name sich von Schiffer- zu Schifffahrtsverein änderte. In einer Mitgliederumfrage aus dem Jahr 1971 gaben lediglich 4,7% der Mitglieder an auf Schiffen tätig zu sein, wohingegen 56,4% einer Bürotätigkeit nachgehen würden. Der Rest sei selbstständig.¹ Über die Genauigkeit der Studie kann keine Aussage getroffen werden, da nicht bekannt ist, wie viele Mitglieder teilnahmen und wie viele nicht, dennoch lässt sich eine große Schere zwischen den fahrenden und den sonstigen Mitgliedern feststellen. Diese dürfte heute noch deutlich größer ausfallen. Dem Engagement tat dies allerdings keinen Abbruch.

Für einen Verein sind neben den Mitgliedern vor allem auch ihre Vorsitzenden wichtig. Um Helmut Kühnle und den aktuellen Vorstand des MSV soll es im Folgenden gehen.

Die Kühnles – eine Ära?!

Besondere Persönlichkeiten prägten den MSV und sein Gesicht. Entscheidend wirkte hier etwa der langjährige Vorsitzende Helmut Kühnle. Dieser kam selbst aus einer Familie, die der Schifffahrt mehr als nah stand. In einem Schreiben vom 15. November 1993 an den damalige Ministerpräsidenten Erwin Teufel, steht hinter den Geburtsdaten Kühnles (7. Oktober 1930) *als Sohn eines Reeders* geboren. Dieser Tradition wurde der 20-jährige nicht abtrünnig und studierte selbst das Schiffs- und Maschinenbauingenieurwesen, um im Anschluss die Reederei Kühnle zu leiten. 1952, zwei Jahre nach Studienbeginn, trat er dann in den MSV ein. Auch sein Bruder Peter war Reeder, betrieb die Schifffahrt mit der MS Einigkeit, und verdientes Mitglied des MSV. Sein Sohn Christian ist heute im Vorstand des Vereins.

Helmut Kühnle wurde bereits 1958 in den Vorstand gewählt, 1963 zum stellvertretenden Vorsitzenden ernannt und 1970 schließlich zum ersten Vorsitzenden gewählt, der er 20 Jahre bleiben sollte. Zudem übernahm er auch den Vorsitz der Gesellschaft des Deutschen Rheinschifffahrts-Museums und war Teil des Vorstands der evangelischen

Schifferkinderheime Mannheim sowie des Museumsvereins des Landesmuseums für Technik und Arbeit. Insgesamt war er Mitglied in 16 weiteren Vereinen, die sich größtenteils auch mit der Schifffahrt befassten. Sein Engagement blieb nicht ohne Anerkennung. Er zeichnete sich nicht nur durch zahlreiche Mitgliedschaften, sondern auch durch große Auszeichnungen aus. Mit 50 Jahren erhielt er unter anderem 1980 das Verdienstkreuz am Bande des Verdienstordens der BRD durch den Bundespräsidenten Carstens. Unter Bundespräsident Richard von Weizsäcker erhielt er dann 1987 das Verdienstkreuz erster Klasse des Verdienstordens der BRD.²

Im Geschäftsjahr 1994, indem Kühnle bereits 43 Jahre Mitglied des Vereins war, davon 24 Jahre als erster und sieben Jahre als zweiter Vorsitzender, wurde er zum Ehrenvorsitzenden ernannt.³

Helmut Kühnle wurde neben den offiziellen Ehrungen auch viel Lob und Zuneigung aus den Reihen des MSV heraus zuteil.

Aus einem Gedicht, anlässlich des 1. Rheinschiffahrtsbanketts:

Nun lasst [...] den Dank der Gäste nicht vergessen für Helmut Kühnle den Motor, er trieb den Grundgedanken vor, indem er unermüdlich schürte und der zu dem Ereignis führte. Er war und bleibt ein Idealist, der immer schiffsverwachsen ist und der mit seiner Mannschaft steuert.⁴



Peter Kühnle sen.
(Archiv des MSV)

Wohl kaum einer der nachfolgenden und vorherigen Vorstände schaffte es den eigenen Namen mit dem Namen des Vereins so eng zu verknüpfen, auch in der Öffentlichkeit.

Schon der Vater Helmut Kühnles, Peter, der den Verein unter anderem in der Zeit des Zweiten Weltkriegs leitete, war angesehenes Mitglied und auch nach seiner Zeit als Vorstand als Ehrenvorsitzender tätig. Und auch Peter Kühnle und Ingeborg Lutz, die Kinder Helmut Kühnles, sind bis heute dem MSV sehr verbunden und unter anderem im aktuellen Vorstand oder in der Fördergesellschaft für das Museumschiff engagiert. Rechnet man die Vorstandsjahre von Vater und Sohn zusammen, und vor allem den Einfluss, den beide auf den Verein nahmen, lässt sich berechtigt von einer ›Ära Kühnle‹ sprechen.

Auf der gegenüberliegenden Seite: Helmut Kühnle bei einer Rede im Verein. (Archiv des MSV)



Der Vorstand heute

Das Erbe Helmut Kühnles dürfte nach der langen Vorstandszeit und anschließendem Ehrenvorsitz kein leichtes gewesen sein. Dennoch: Es musste auch an der Vereinsspitze weitergehen. Nach Manfred Holz und Werner Ronneburger-Schlamp sind die letzten Jahre relativ kontinuierlich [Stand Oktober 2021].

Auch der heutige erste Vorsitzende Thomas Hartmann tritt in seinem Amt das Erbe seines Vaters Ernst Hartmann an. Bereits 1981 trat er dem MSV bei. In einer Laudatio aus dem Jahr 2021 heißt es allerdings: *Übrigens war es damals schon vorher der Wunsch des ganzen Vorstandes, dass Thomas in den MSV eintritt, denn wir kannten schon seine Fähigkeiten.*⁵



Der aktuelle Vorstand: Werner Weidl, Bernhard Sommer, Thomas Hartmann, Petra Hula, Willi Göttert, Klaus-Peter Geis. Es fehlen: Christian Kühnle, Martin Hoffmann, Klaus Urmetzer und Manfred Bauer (Archiv des MSV)

Mit Petra Hula findet sich im Vorstand die erste Frau, die diesen Posten bisher übernommen hat. Werner Weidl, der mittlerweile Ehrenmitglied ist, aber auch viele der anderen Vorstandsmitglieder schwören dem Verein bereits seit Jahrzehnten die Treue.

ANMERKUNGEN

- ¹ Vgl. ebd., Geschäftsbericht vom 24.3.1972.
- ² Vgl. MSV, Ordner »100 Jahre, Festakt, Ball« Schreiben an Ministerpräsident Erwin Teufel, 15.11.1993.
- ³ Vgl. MSV, Ordner »Geschäftsberichte I«, Geschäftsbericht vom 10.3.1995.
- ⁴ MSV, Ordner »1. Mannheimer Bankett«, Gedicht vom 13.10.1978.
- ⁵ MSV, unverzeichnet, Laudatio Werner Weidl vom 15.7.2021.

Die Menschen am Rhein – Bestandsaufnahme und Ausblick

Maike Sambaß

Der »Mannheimer Schifffahrtsverein von 1894 e.V.« blickt auf mehr als 125 Jahre bewegte Geschichte zurück. Beeinflusst von deutscher und internationaler Geschichte schrieb der Verein seine eigene Historie.

Nach Auflösung bestehender Zünfte und Gilden trat der MSV als Interessensvertretung in eben jene Fußstapfen. Aus der Vereinigung, die sich zunächst vor allem mit dem geselligen Leben der Schifffahrenden befasste, erwuchs eine zunehmend professionalisierte Gemeinschaft. Bereits im »Internationalen Schifffahrtsverein Mannheim« war die Zusammensetzung der Mitglieder auffällig. Es finden sich nicht nur Schiffer in ihr, sondern auch andere der Schifffahrt verbundene Personen. Mit der Eintragung in das Vereinsregister wird der Anspruch, die Interessen der Schifffahrt zu heben, festgehalten.

Die Verwebung der Geschichte des Vereins mit der deutschen Geschichte wird spätestens im ersten Weltkrieg und zur Zeit des Nationalsozialismus offensichtlich. Ideologien machten auch vor der Vereinsarbeit keinen Halt.

Diese bleibt jedoch auch nach Kriegen und anderen Krisen bedeutend. Die Mitglieder setzten sich neue Ziele, die es zu erreichen galt. Dass sie dabei langen Atem bewiesen, zeigen der Schiffermast am Rheinkilometer 424 und das Museumsschiff MANNHEIM, sowie die Errichtung des Instituts für Transportrecht und die damit verbundene Professur. Der Verein und seine Mitglieder traten für ihre Interessen ein, auch wenn das Ergebnis manchmal jahrelang auf sich warten ließ. Das Engagement des Vereins für die akuten Nöte der Schiffer, aber auch für ihre Kinder trat dabei trotz dieser großen Entwicklungen nicht in den Hintergrund.

Der MSV steht aufgrund seiner Geschichte zwischen Tradition und Moderne, Änderungen können jedoch nicht ausbleiben. Es lässt sich die Frage stellen, inwieweit der Verein seine einstigen Ziele noch vertreten kann und welche in den Hintergrund rücken oder neuen Aufgaben weichen müssen.

Eine Expertise im Auftrag des Bundesministeriums für Familien, Senioren, Frauen und Jugend über das Vereinswesen in Deutschland untersuchte Gründe für eine Mitgliedschaft in Vereinen. Neben der Möglichkeit zur Partizipation und der Geselligkeit steht auch die Interessenvertretung.¹ Lange Zeit konnte man den MSV hauptsächlich als Interessenvertretung für alle verstehen, die der Binnenschifffahrt nahestanden. Mit dem Wegfall der großen Unternehmen in Mannheim, dem Rückgang der Binnenschifffahrt und einem generellen strukturellen

Wandel kann dies in Zukunft vielleicht nicht länger die Hauptaufgabe des Vereins sein. Betrachtet man die Entwicklungen der letzten knapp 125 Jahre, so ist eine Verschiebung der Vereinsaufgaben deutlich sichtbar. Von der anfänglichen Austragung der Bälle und der Vertretung der Nöte einfacher Schiffersleute gegenüber Institutionen veränderte der Verein sich und seine Aufgaben und Ziele im Laufe der Jahrzehnte immer wieder.

Dabei befand sich der MSV im ständigen Spannungsfeld seiner vergangenen und aktuellen Herausforderungen. Es finden sich immer wieder Phasen, *in denen um neues Selbstverständnis gerungen werden* musste.² Gerade in der Abgrenzung zu seinen Töchtern, GBM und der Fördergesellschaft des Museums, mussten die eigenen Aufgaben neu definiert werden. Anpassungen waren aufgrund des bereits erwähnten strukturellen Wandels nötig, aber auch die Rolle der einzelnen Mitglieder ist hierbei nicht zu unterschätzen. Schließlich kommt es in einem Verein auch immer darauf an, inwieweit unter den Mitgliedern Bereitschaft zur Veränderung herrscht. Manchmal ist diese jedoch auch unvermeidbar. Im MSV wurde sich aufgrund der jahrzehntelangen Tradition mancher Veränderung nur zögerlich genähert, es kam zu Querelen und wilden Diskussionen.

Manche der in der Satzung festgelegten Aufgaben gelten auch heute noch. Als Beispiel ist hier die Wahrung der Mannheimer Akte zu nennen. Die Zusammenarbeit mit der Universität zu beispielsweise den verkehrsrechtlichen Themen legt einen neuen, eher wissenschaftlichen Fokus. Immer mehr tritt aber auch eine erinnernde Dimension in den Mittelpunkt. Das Museumsschiff machte hier den Anfang. Über die Jahre und den stetigen Rückgang der Binnenschifffahrt scheint es unausweichlich die Geschichten der Menschen am Rhein auch weiterhin zu sammeln und zu bewahren. Die Binnenschifffahrt nicht an den Rand zu drängen, sondern ihr eine öffentliche Plattform zu bieten, ist ein zentrales Thema der Zukunft. Mit dem Erscheinen dieses Buches ist hierfür ein erster Grundstein gelegt; zeitgleich wird die Forschungsstelle »Gedächtnis der Rheinschifffahrt« eröffnet werden.

Die Menschen am Rhein gaben dem Verein sein Gesicht. Im Umkehrschluss wirkte der Verein auf das Leben und Wirken am Rhein ein. Die Mitglieder des »Mannheimer Schifffahrtsverein von 1894 e.V.« haben in ihrem Engagement viel bewirkt, Einfluss genommen und auch in schwierigen Zeiten zusammengehalten. Die Geschichte des Vereins findet hier kein Ende. Das vorliegende Buch bietet aber einen Überblick über das Erlebte und das Erreichte und zeigt, dass ein Verein mit einer solchen Geschichte vielleicht immer im Spannungsfeld steht: Zwischen Tradition und Moderne.

ANMERKUNGEN

- ¹ Vgl. Agricola, Vereinswesen in Deutschland (1993), S. 83f.
- ² MSV, Ordner »Geschäftsberichte I«, Geschäftsbericht vom 1.4.1997.

Nachwort

Thomas Hartmann, erster Vorsitzender des MSV

»Menschen am Rhein« – der übergreifende Titel des Buches klingt nach persönlichen Geschichten am und auf dem europäischen Strom, nach der von Menschen mitgestalteten Arbeitswelt, Industrie, Politik, und Kultur im großen und im kleinen Rahmen und macht neugierig auf die Lektüre.

Der Focus liegt hierbei auf dem kleinen, aber wichtigen Bereich der Binnenschifffahrt mit deren Protagonisten, den Partikulieren, den Reedereien, den Häfen, Vereinen, Organisationen und Dienstleistern. Mannheim, der »Mannheimer Schifffahrtsverein von 1894 e.V.« und seine Vorläufer sind ein Teil davon.

Unentrinnbares Schicksal und göttliche Vorsehung sind seit der Vorzeit der französischen Revolution nicht mehr die fest gesetzten Eckpfeiler der Geschichtsschreibung.

Die Aufklärung mit der einhergehenden Emanzipation des Menschen gesteht diesem erstmals eigenständiges Denken und Handeln zu und somit auch die Fähigkeit, die vorgegebenen Bahnen der Vorsehung zu verlassen und seine Geschicke selbst in die Hand zu nehmen.

Menschen selbst sind die Geschichte - in ihren Familien in den Vereinen und beruflichen Tätigkeiten.

Gerade deshalb gibt es das »Gedächtnis der Rheinschifffahrt« der »Carl-Theodor-Professur« für die Geschichte der frühen Neuzeit der Universität Mannheim und aus diesem Grund ist dieses Buch geschrieben, um die Vergangenheit und ihre persönlichen Geschichten begreifen und die anstehende Zukunft dieser Idee ins Auge nehmen zu können.

Es war wohl eine Herkulesaufgabe die Historie und die Hintergründe, die handelnden Personen und Veranstaltungen, Glanz und Tiefpunkte des Vereins und der Vorläufer über 200 Jahre zurückzuverfolgen, vorhandene und nicht mehr vorhandene Unterlagen, teilweise loses und unsortiertes Material und Erkenntnisse aus vielen persönlichen Gesprächen zusammen zu tragen, zu ergänzen, zu ordnen und daraus ein Bild zur wechselvollen Geschichte des Mannheimer Schifffahrtsvereins von 1894 e.V. und seiner Vorgänger zu zeichnen, Schwerpunkte und Themen zu bilden und Entwicklungslinien in einen größeren historischen Kontext zu setzen.

Auch manches bisher Unentdeckte und Verschwundene ist aus dem Dunkel der Archive aufgetaucht und ins Licht gelangt. Die bisher verschollene Zeit zwischen 1936 und 1945 gehört nun auch wieder zum Mannheimer Schifffahrtsverein und seiner Biografie.

Die anspruchsvolle Aufgabe ist unserer Autorin und Stipendiatin des 2020 erstmals vergebenen »Lucien-Febvre-Stipendium« des Mannheimer Schifffahrtsvereins in hervorragender Weise gelungen.

Da man nicht immer wieder beim Urknall oder den Römern im frühen Germanien beginnen sollte, bieten sich die Ereignisse um die Französische Revolution und den Wiener Kongress als Startpunkt der Betrachtungen an.

Mannheimer Akte, die Geburtsstunde der »freien Schifffahrt«, das Ende der Zünfte, Zölle, Stapelrechte und nationalen Beschränkungen lassen den Hauch von grenzüberschreitender Freiheit über das Wasser wehen, kräuseln die Wellen und gelegentlich auch die nationalen Empfindlichkeiten, überlagern die rein wirtschaftlichen Interessen und den Mythos, den sich der unschuldige und diesbezüglich wehrlose Strom auf einem Teil seines Weges zu eigen machen musste. Professor Hiram Kümper hat diesen Teil des Abenteuers für die Leser in Wort und Bild gesetzt.

Das reichhaltige Werk liegt nun vor uns, um zuallererst den Mitgliedern einen umfassenden Einblick in Ursprung, Vergangenheit und Gegenwart zu ermöglichen, sich zu freuen, sich zu erinnern und um anzuregen, gemeinsam über den künftigen Weg dieses Vereins, dieser Idee, nachzudenken.

Wie wir bei der vorangegangenen Lektüre schon erfahren haben, ist der historische Rucksack den die Agierenden auf diesem Weg mit sich tragen prall gefüllt und wiegt schwer.

Da geht es nicht nur um Weinfeste, Weihnachtsfeiern und fröhliches Beisammensein, sondern, wie uns der Blick in die geschichtlichen und aktuellen Satzungen zeigt, um einen Berufsstand der Binnenschiffer, um das älteste noch existierende, europäische Vertragswerk, um Rechtsfragen der Schifffahrt, um ein Museum für die Binnenschifffahrt, um die Schifferseelsorge, Schifferkinder und andere soziale Belange. Die Altvorderen haben sich schon früh viel vorgenommen und aufgeladen, hatten aber mit ungewollten Pausen auch fast 130 Jahre-Zeit.

Diese Ziele zu bewahren und umzusetzen sollte eigentlich vorrangige Aufgabe des Vorstands sein. Das erwarten gegebenenfalls auch die Mitglieder, die bisher der Idee gefolgt sind.

Aber die Zeiten und die mit ihnen lebenden Menschen ändern sich. Es fließt nicht nur immer weniger Wasser den Rhein herunter, auch die politische und gesellschaftliche Umgebung, Gewerbe, Anschauungen und Bedürfnisse der potenziellen Akteure*innen, Bereitschaft und Prioritäten sich im Ehrenamt für etwas zu engagieren sind im Fluss. Panta Rhei!

Lebt man legitimerweise Traditionen zum eigenen Vergnügen weiter, beschäftigt sich im Wesentlichen mit sich selbst oder stellt man sich auch den Veränderungen, weil sich das Gewerbe selbst und das Umfeld radikal verändert haben?

Große nationale und internationale Organisationen haben längst Aufgaben übernommen, die früher zum Selbstverständnis der Vereine gehörten, die heute aber im Ehrenamt und europäisch übergreifend mit den vorhandenen Aktiven und Ressourcen nicht mehr in bisherigem Umfang leistbar sind.

Vieles ist auch erreicht worden und hat sich einfach mit der Realisierung »erledigt«.

Die nach langem Weg zur Welt gebrachten Töchter wie die »Gesellschaft zur Förderung des Binnenschiffrechts an der Universität Mannheim e.V.« (GBM) oder der »Verein Museumsschiff Mannheim e.V.« sind inzwischen erwachsen geworden und gehen – nach wie vor eng verbunden mit dem Verein - eigene Wege. Die Mannheimer Akte hat in einer tollen Kooperation zwischen der ZKR, Mannheimer Schifffahrtsverein und historischen Institut in Mannheim Ihren 150-igsten Geburtstag gefeiert. Der Schiffermast – ein Kind des MSV – hat, gala-beflaggt, die Jubilarin am Rheinufer begrüßt.

Die Peniche WILLI des Schweizer »Verein historische Binnenschifffahrt« begleitet viele unserer Veranstaltungen und ist uns inzwischen zur zweiten »grenzüberschreitenden« Heimat geworden.

Ereignisse und Stationen, auf die alle mit Recht stolz sein können und die Mut zum Weitermachen geben.

Und nun? Quo Vadis, Mannheimer Schifffahrtsverein?

Lässt man sich von den vielfältig sprudelnden Ideen der Engagierten und Interessierten in den letzten Monaten der bereits auch durch dieses Werk angestoßenen Diskussion mitreißen, trifft man auf Altbekanntes, Neues und Überraschendes.

In ungeordneter Reihenfolge geben sich unter anderem Kooperationen, Mannheim am Wasser, Tourismus, Museumsschiff, neue Berufsgruppen rund um das Thema Hafen und Schifffahrt, mediale soziale Netzwerke, Außendarstellung, Sponsoren, Flusskreuzfahrer, Vortragsreihen, etc. die Klinke in die Hand.

Die Themen gehen sicherlich nicht aus, wenn man nur erstmal den Kopf frei räumt und Platz macht für neue Gedanken.

Hat man dann endlich einen großen Korb mit Ideen gefüllt, stolpert die erste Begeisterung regelmäßig über die Umsetzbarkeit in den eigenen Reihen – sei es Vorstand sei es Mitgliedschaft oder seien es letztendlich die Finanzen.

Ach ja, und dann wäre da auch noch die Nachhaltigkeit. Sozial, ökologisch und ökonomisch nachhaltig unter dem Label »Sustainable Development Goals« (SDGs), soll es ja dann sicher auch noch sein.

Wohin geht die Reise also? Mehr jüngere Mitglieder, mehr Frauen in den Vorstand, mehr Social-Media, sicherlich von jedem ein bisschen

oder ein bisschen mehr. Aber dazu braucht es Mann- und Frauenpower, Anreize und Offenheit auch für andere Themen. Die Alteingesessenen brauchen wir aber auch dringend, nicht nur zum Erzählen der Geschichten, denn sie müssen schließlich den historischen Rucksack mit der wertvollen Wegzehrung tragen.

Ein bisschen Herzblut gehört natürlich auch dazu. Es dient als Eintrittskarte in das Vereinsleben. Also Rucksack auf und los geht es mit hehrem Ziel und offenem Ende.

Alle Mitglieder, interessierten Leser*innen und Freunde*innen sind dazu aufgerufen, sich an dem spannenden Weg in die Zukunft und an der Diskussion zu beteiligen und den Verein in diesem Prozess zu begleiten.

Bevor wir gleich motiviert, freudig und gespannt in die Zukunft starten, wollen auch wir uns herzlich bedanken, bei allen die dieses Projekt geboren, gedacht, umgesetzt und unterstützt haben und hoffentlich auch künftig begleiten werden.

Professor Hiram Kümper gebührt zuvorderst Dank für die gemeinsame Idee, die Leidenschaft für das ganze Rhein-Projekt und die Menschen der Flussschifffahrt, die er von Anfang an geteilt hat, für die Vorbereitung, für Projektierung und letztendliche Umsetzung des nun vorliegenden Buches.

Wir bedanken uns bei dem Ehrenmitglied Werner Weidl, dem unermüdlichen Motor und wandelnden Gedächtnis des Vereins sowie bei Petra Hula für die tolle Unterstützung bei der Erstellung der Veranstaltungsübersichten und Vorstandslisten.

Wir danken den Sponsoren, sowie den Mitgliedern für die großzügige finanzielle und notwendige mentale Unterstützung.

Der Stipendiatin und Autorin der ersten vollständig geschriebenen Geschichte des Vereins sei mit großer Freude das ausschließlich für sie verfasste Nachwort zum Nachwort gewidmet.

Mannheimer Schifffahrtsverein von 1894 e.V.
Thomas Hartmann

Dank an Maike

Es ist so schön, ein Buch zu schreiben,
wenn die Erinnerungen bleiben.
Dann, wenn Menschen, Daten, Zahlen
ein Bild von der Geschichte malen.

Doch leider wird es schwierig dann,
wenn man es nicht beenden kann.
Weil die einen Vieles finden,
um es dann doch noch einzubinden
in den schon gut gestylten Text;
Mensch ! – manchmal ist es wie verhext.
Mal fehlt ein »Vor...« – dann fehlt das »Nach.. « –
und auch der »Gruß« macht Ungemach.

Drum: »Vor-« und »Nach-« erfüll'n den Zweck,
das in der Mitte lässt man weg.

Da irrt der Dichter ganz gewaltig!
Das Werk das wäre nicht mehr ... haltig.
Man hätte sich umsonst bemüht,
wär' ohne Lob und Dank verblüht.
Der Leser bliebe alle Tage
ohne Erkenntnis – keine Frage.

Das letzte Wort ist nun geschrieben,
das Werk in Schrift und Bild gesetzt.
Freude und Stolz - die sind geblieben,
die Zweifel fliehen auch zuletzt.

Aus dem Zeitenebel der Geschichten
geborgen und ins Licht gerückt,
um Rück- und Vorschau zu gewichten;
was lange währt – es ist geglückt.

Dem Buch und den Autoren allzeit gute Fahrt
und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel.

Anhänge

Ordnung der Mannheimer Schifferzunft, 1730

Die Ordnung ist in der Archivaliensammlung des Mannheimer Altertumsvereins (Urkunden, Nr. 512) erhalten, die von den Reiss-Engelhorn-Museen Mannheim verwahrt wird.

Von Gottes Gnaden. Wir, Carl Philipp, Pfalzgraf bey Rhein, des Heiligen Römischen Reichs Erzschatzmeister undt Churfürst in Bayern, zu Jülich Cleve und Berg Herzog, Fürst zu Mörß, Graff zu Veldenß, Sponheim, der Marck und Ravensberg, Herr zu Ravenstein, sagen hiemit zu wißen:

Demnach bey Unß die hießigen Schiff-Leuthe die unterthänigste Ansuchung getahn, [dass] Wir gnädigst geruhen wolten, ihre von Unß-erem Statt- Raths unterm 30ten May 1702 erhaltene Zunfft Ordnung Articul um Articul zu confirmiren und zu bestetigen, und nach derselben in ihren Zunfft-Sachen desto besser Richtigkeit halten – und allen Unordnungen und Missverständnuß vorbeigen, fort bey der auff der Schifffahrt Suchender Wahrung desto kräftigere manutenens haben, auch ihre Kinder, haltendes Gesind und Jungen, an derer Orthen, wo es zünftig, unterbringen zu können etc. etc., daß Wir darauff, sothanem ihrem unterthänigsten Gesuch in Gnaden statt gethan, mithin obangezogene Unß übergebene Ordnung übersehen, darnach folgende Articul einreichen, außfertigen und bestetigen lassen, thuen auf solches hiermit und Krafft disses, daß sich die besagten hißigen Schiffleuthe in ihren Zunfft-Sachen nach disser Ordnung richten und verhalten und ohne Unsser gnädigstes Vorwissen und Approbation keine andere Vergleichung unter sich errichten oder machen sollen bey Vermeidung Unsserer Ungenad und schwerer Bestraffung.

[§1.] Zum ersten: Wann künfftig einer in dießer, der Mannheimer Schiff-Leuthe Bruderschaft angenommen zu werden, verlanget welcher frembdt wäre, der soll zuvorderist dahier das Bürgerrecht erlangen, alßdann bey der Zunfft sich anmeldten, daselbst glaubhafte Attestata beybringen, daß er von ehrlichen Elteren seye und redlich gelehret habe, und darauff ein solcher Fremd fünfzig Gulden Meistergeld, eines hiesigen Bürgers Sohn aber zwanzig Gulden und eines zu dießer Zunft gehörigen Meisters Sohn, wie auch derjenige, so eins Meisters Tochter oder Wittib heyrathet, zehen Gulden bey der Zunfft zu erlegen hat.

[§2.] Desgleichen: Weilen auch die Schiffbauere zu dieser Zunft gehörig, also soll auch inskünfftig dahir keiner gelitten werden, er seye dann zuvor Bürger und Meister worden. Undt wann ein hießiger Schiffbauer-Meister mit einem fremden oder hießigen Schiffmann über eine Arbeit einen Accord gemacht hätte, und ein andrer suchte dergleichen

schon veraccodirte Arbeith an sich zu bringen und dem ersteren zu entziehen, ein solcher soll, wann darüber betreten wird, in Straff von 3 Gulden verfallen seyn.

[§3.] Eß soll aber keiner mehr dann zwey Geschirr halten, alß nemlich ein Schiff und neben dießem ein Schelch für kommende Reyßen, wie dann einem jeden freystehet, mit einem großen und kleinen Geschirr seine Reyßen zu verrichten, doch daß er mit beyden Geschirr zugleich abfahrn, und nicht erlaubt seye, eines nach dem anderen hinweg zu führen. Wer darwider handelt, soll umb die völlige Fracht gestraffet werden. Wann auch einer mehr Schelch halten würde, demselben sollen die übrigen abgestellt und, so es nöthig, obrigkeitliche Hülff deßselben angerufen wird.

[§4.] Zur Meß-Zeith aber soll das Fahren umbgehen und soll kein anderer befugt seyn, vom 14. Tag der Mess ahn bis zu Endt derselben, ohn die Reyhe an einen kombt, dahir oder zu Mayntz oder Frankfurt Güther einzuladen, deßgleichen auch das Fass- oder Tonnen-Fahren dahir umbgehen solle, undt wann einer im Fass- oder Tonnen-Laden begriffen ist, umb die Kaufleuthe nicht aufzuhalten, mit zwey und zwanzig Stück abzufahren schuldig sey.

[§5.] Hingegen und damit kein Unglück und Schaden geschehe: Einem jeden obliegt, sich mit gutem Schiff und Geschirr zu versehen, und damit aller Gefahr desto mehr vorgekommen würde, solches beym Einladen durch vier Zunfftige durchsucht werden solle, und wo es nicht tüchtig befunden wird, vom Fahren ausgeschlossen seye, deßgleichen auch keiner, der nicht sein aigen Geschirr hat, zu fahren befugt ist.

[§6.] Nachdem auch wegen vorkommender Rayßen allerhand Zwie-tracht ab deme entstanden, daß einer den anderen verkleinert, die Reiß verstümpelt, in Accord gefallen oder wohl einer zwo, drey oder mehr Reyßen alß er verrichten können, verdungen, solche nachgehends widerhandelt und einen unzulässigen Wucher darunter getrieben hat, also ist zu Vorkommung dessen die Verordnung hiermit, daß kein lediger Schiffer oder Schiffmans-Sohn oder -Frau, sondern der Vater oder Mann selbst eine Reyße, sie seye nahe oder weit, dingen solle, bey Straff des ganzen Lohns. Bey denen Wittiben aber solle der älteste Sohn die Reiß dingen.

[§7.] Und solle keiner mehr alß eine Rayß dingen, und wan er selbige gedungen, solche auch verrichten und bis zu deren Endigung keine mehr dingen, wann er schon durch sein Gesind mehrere verrichten lassen könnte, bey Straff die halbe Fracht, so der Verbrecher auff solche Weiß verdienen würde. Welches auch dahin zu extendieren, daß auch kein Vater für seinen Sohne ein Reyß zu dingen befugt, jedoch demselben eine zuzuweißen ohnbenommen seyn solle. Worbey dann aller Wucher mit denen Reyßen dergestalt verboten wird, daß so viel Batzen einer erwuchert, so viel Gulden Straff soll ein solcher, der hiergegen handelt, erliegen.

[§8.] Imgleichen auch das Schreiben, Raithen, Aufpaßen vor den Thoren auff Strassen und in denen Wirtshäußeren, auch heimliche Veranstaltungen mit denen Wirthen, und dardurch vortheilhaftigerweiß darzu zu gelangen, hiemit gänzlich bei Straff 3 Gulden verboten seyn solle, welches jedoch also zu verstehen, daß einem sich in der Statt umb eine Reyß umbzuthun und, wo er die Gelegenheit hierzu antrifft, solche zu dingen, oder auch, wann ihm ohne sein vorheriges Schreiben oder Gesuch deßwegen von anderen Orthen zugeschrieben wird, darauff zu Antwortt und schriftlich zu accordieren nicht verwehrt seyn soll.

[§9.] Wann aber es einer ohngefähr zu einer Reyß kombt, mag er solche allein dingen, und wo noch einer dazu käme, sollen beyde die Reyß miteinander dingen, mehrere aber sollen sich nicht darein schlagen, noch bey dem Dingen eine Einrede thuen bey Straff 1 Reichsthaler. Begeben sich aber, daß eine Reyß außkäme, da viele Schiffleuthe bey-sammen wären und der Reyßende nicht selbst jemand außwehlen täte, solle keiner dem anderen vorlaufen oder einander verstümpfen, sondern sie sollen darumb spielen, welche zwey auß ihnen die Reyß thuen sollen, ohne daß denen übrigen derentwegen Abtrag zu thun, wobey manniglich alles ernstes eingebunden wird, die Reyßende über die Billigkeit nicht zu übernehmen, bey Vermeydung willkührlicher Straff.

[§10.] Es soll auch keiner bey Straff vier Gulden fremde Schiff entlehen, solange hier noch zu bekommen sind, deßgleichen auch keine fremde Knechte angerichtet werden solle, wann hier auß der Zunfft noch taugliche Leuthe zu haben, bey Vermeydung obgedachter Straff,

[§11.] deßgleichen auch keiner einen frembden Schiffknecht anrichten, mit ihme zu fahren, er seye dann zünfftig und bürgerlich und habe auch zunfftiglich gelehret, bey Straff zwey Gulden.

[§12.] Der einen frembden Jungen zum Fahren annimbt, der solle ihn bey unßerem hießigen Stratt-Rath und sodann bey der Zunfft einschreiben lassen, und der Meister jedes Orthes einen Gulden Einschreib-Gelt wegen deß Jungen erlegen.

[§13.] So auch einer dem anderen ohne Vorwissen aus seinen Gefährten einiges Geschirr, es mag auch Nahmen haben, wie es wolle, nehmen würde, so soll ein solcher, ohngeachtet er es ihme auch wiederumb zustellte, dennoch nebst Ersezung des Schadens umb fünf Gulden gestrafft werden, deßgleichen auch, wann einer ohne deß anderen Vorwissen den Nachen hinweg führen thätte.

[§14.] Bey angekündeten Herren- oder Zunfft-Gebott soll ein jeder, so darzu eingeladen worden, erscheinen, er wäre dann durch Leibschwachheit oder anderer erheblicher Ursachen davon verhindert, welchenfalls er sich ordentlicherweise entschuldigen lassen solle, und solches bey einer Straff von 6 Batzen.

[§15.] Wann eine Deiche ist, soll dabey altem üblichen Gebrauch nach ein jeder Zünfftiger, so zu Haus ist, und ihn das Deich-Gebott betrifft, erscheinen, bey sechzehn Kreuzer Straff. Und damit sich ein jeder darnach zu richten wissen, solle das Gebott ein jederzeiter ein Tag vorhero beschehen. Bey denen Wittiben aber soll der älteste Sohn bey denen zunfftigen Deichen erscheinen.

[§16.] Unter denen vier jüngsten in der Zunfft solle einer umb den anderen in der Zunfft gebiethen, und da derjenige, an deme die Ordnung zu gebiethen ist, nicht zu Hauß wäre, solle der nechste nach ihm gebiethen, und dieserhin gegen zu einer anderen Zeit, den, so vor ihm gebotten, mit dergleichen vertreten, welches sie dann gütlich miteinander zu unterreden, und dahin zu frachten haben, daß kein Fehlen und Klag vorkommen, bey Straff 1 Gulden.

[§17.] So die Zunfft beyeinander auff der Zunfft versamblet ist, soll keiner den anderen Lügen straffen, noch dabey oder sonsten einer den anderen schänden, schelten, schmähen oder mit ehrenrührischen Wortts oder Wercken anfahren, deßgleichen auch kein Gezank oder Unruhe anfangen, noch vielweniger aber es von Wortts gar zu Schlägen oder anderer Thätlichkeiten kommen lassen, alles bey erkenntlichen Bestrafung. Nur sobald sich dergleichen bey einer Versammlung erreichen hätte, soll der Brudermeister oder älteste Zunfft-Genosse, der gegenwärtig wäre, abröhren, und den Frieden gebiethen, dann auch die streitende Partheyen alsofort gleich zu gehorsamen, bey Straff das 1st Mahl 30 Kreuzer, das zweyte Mahl zweyfach und das 3te Mahl dreyfach.

[§18.] Es sollen auch dergleichen Schelt- oder Streit-Händel inner nechstfolgenden vierzehnen Tagen verglichen oder bey der Zunfft mittels Anstellung eines Gebott angebracht und erörteret, auch gestalten Dingen nach biß auf drey Gulden auffgestrafft und als wieder beygelegt werden bey Straff 1 Gulden 30 Kreuzer, so der sauamige zu erlegen. Wofern doch einer durch rechtlichen Beweis des Bezüchtigten und noch nicht verbüßeten Verbrechens obengesetzten Straff sich entbinden wollte, soll er damit gehört und hingegen der schuldig Befundene zur Straff gezogen [werden], folglich werde das Verbrechen noch Schelten ohngestraft gelassen, auch da die Sach etwas wichtige wäre, solche von der Obrigkeit zu weiteren strafflichen Einsehen gebracht werden.

[§19.] Wann bey der Zunfft von einem Spruch, der alda gegeben worden, sich jemand beschwehrt befindet, und sich deßwegen auff einem allhießigen Statrath beruffet, solle es demselben, um seine Sache allda weiter untersuchen und ausfindig machen zu lassen, wohl verstatet seyn, und die Zunfft einem solchen bey ernsthafter Straff an seinem suchenden Recht nichts in Weeg legen noch deßwegen anfeinden. Und wann hingegen auch sich darthuen solte, daß solches beruffen auf unßeren hießigen Statrath nur aus Muthwillen und nicht er-

heblicher Ursachen wegen geschehn, alßdann auch ein solcher muthwilliger Provocant mit empfindlicher Straff befindenden Dingen nach von Obrigkeits wegen angesehen werden soll.

[§20.] Wann die Zunfft ihren Jahres-Tag halten will, soll solches ein paar Tag zuvor unßerem hießigen Stattrath, umb darzu jemanden zu deputirn, angezeigt, deßgleichen alle Zünfftigen einige Tag vorhero dazu eingeladen werden, wo alßdann ein jeder zu erscheinen, bey Straff eines Guldens, und welcher sich der Zunfft Jahr und Tag mit Muthwill und sonder erhebliche Ursach äußeren hätte, solches mit zweyen Gulden wieder einkauffen.

[§21.] Bey welchem Jahrestag alßdann der Zunfft-Meister alßdann über die daß Jahr über bey der Zunfft eingegangenen und etwa herwieder Außgaben-Geltene in Gegenwart sämbtlicher Meistereen auffrichtig und redliche Rechnung zu leisten, fort die von denen Straff-auch Meister-Gelderen gnädigsten Herrschaft zukommende Halbscheid dem verrechnenden Cameral-Bedienten mit einer von dem Stattraths-Deputato und einigen Mitmeistereen attestirten Verzeichnus aufzuliffen hatt. Das der Zunfft verbleibende Gelt aber soll nicht unnützlich verthan, sondern zu gemeinsamem Besten der Zunfft verwandt werden. Im Übrig sich dieße Zunfft auch den Reichs- und Unßern Special-Verordnungen sich zu verhalten.

Unßerm Statt-Directorn, Anwald, Schultheißen, Bürgermeistereen und Rath dahir gnädigst befehlend, daß ihr dieße Schiffers-Bruderschaft bey obbeschriebener ihnen also ertheilter Ordnung schützen und handhaben, dagegen nicht beschweren oder beschwert und beeinträchtigt zu werdne gestatten sollet; vorbehaltlich jedannoch selbe zu mindern, zu mehren, zu erläuteren, ganz oder zum Theil aufzuheben und abzustellen, wann und wie Unß oder Unßeren Nachkommen gnädigst gefällig seyn mögte.

In Urkunde dessen Wir Unßer churfürstlich Kanzley-Insiegel hier anfügen lassen. So geschehen in Unßerer churfürstlichen Residenzstatt Mannheim, den 19ten Monats-Tag Septembris im Jahre nach Christi, unsers lieben Herrn und Seeligmachers, Geburt siebenzehen hundert und dreyßig.

Älteste Satzung des Mannheimer Schifferverein, 1911

Die Satzung des Mannheimer Schifferverein von 1911 ist die älteste heute noch im Vereinsarchiv erhaltene Vereinssatzung. Leider sind die Seiten teilweise verklebt und haben durch die Jahre an manchen Stellen leichten Textverlust erlitten. Entsprechende Passagen sind mit <...> gekennzeichnet.

1. Name.

Der Name des Vereins ist: »Mannheimer Schifferverein«. Der Verein wird in das Vereinsregister in Mannheim eingetragen und es erhält der Name des Vereins den Zusatz: »Eingetragener Verein«. Der Sitz des Vereins ist Mannheim.

2. Zweck.

Der Zweck des Mannheimer Schiffervereins ist: Die Interessen des Schifferstandes zu heben und zu fördern, die Geselligkeit und Einigkeit im Schifferstande zu pflegen, notleidende Mitglieder zu unterstützen, bei Hochwasser und Eisgefahren Hilfe zu leisten und bei Todesfall eines Mitgliedes diesem die letzte Ehre zu erweisen.

3. Organe des Vereins.

Organe des Vereins sind: Der Vorstand, der geschäftsführende Ausschuß und die Mitgliederversammlung.

4. Mitgliedschaft.

Mitglied des Vereins kann werden, wer das 18. Lebensjahr zurückgelegt und einen unbescholtenen Lebenswandel geführt hat. Derselbe muß den Reedern, dem Schifferstande, den Steuerleuten oder sonstigen mit der Schifffahrt interessierten Berufszweigen angehören, gleichviel ob sein Wohnsitz in Mannheim und Ludwigshafen oder auswärts ist.

Um den Verein oder das Schiffergewerbe verdiente Männer können durch Beschluß der Mitgliederversammlungen zu Ehrenmitgliedern ernannt werden.

5. Erlöschen der Mitgliedschaft.

Die Mitgliedschaft erlischt durch freiwilligen Austritt oder wenn ein Mitglied mit der Zahlung des Beitrages über 1 Jahr im Rückstande bleibt. Wenn ein Mitglied sich einer unehrenhaften Handlungsweise schuldig macht oder wenn dies den Vereinszwecken beharrlich zuwiderhandelt, kann die Ausschließung desselben durch <...> erfolgen.

Gegen den Beschluß des Ausschusses steht dem Betroffenen die Berufung an die Mitgliederversammlung zu. Die Berufung ist schriftlich

beim Vorstände binnen einer Frist von 14 Tagen nach Empfang der Entscheidung des Ausschusses einzureichen. Bestätigt bleibt der Beschluss des Ausschusses, wenn $\frac{2}{3}$ der in der Versammlung anwesenden Mitglieder diesen bejahen, ein weiterer Rechtsweg ist ausgeschlossen. Ausscheidende und ausgeschlossene Mitglieder haben kein Recht mehr am Vermögen des Vereins.

6. Beitrag.

Der Mitgliederbeitrag beträgt für ein Jahr fünf Mark, welche zusammen oder in halbjährlichen Raten jeweils im Juni und Dezember im voraus an den Kassier oder dessen Beihilfen zu entrichten sind. Die von diesen ausgefolgte Quittung bildet jeweils den Ausweis der Mitgliedschaft für die bezahlte Zeitdauer.

7. Vorstand.

Der Vorstand besteht aus einer Person, dem Vorsitzenden des Ausschusses. Derselbe vertritt den Verein gerichtlich und außergerichtlich; er hat die Stellung eines gesetzlichen Vertreters. Dem Verein gegenüber ist er an die Beschlüsse des Ausschusses und der Mitgliederversammlung gebunden, deren Ausführung ihm obliegt. Er beruft die Ausschusssitzungen und die Mitgliederversammlungen.

Für den Fall der tatsächlichen oder rechtlichen Verhinderung des Vorsitzenden gehen alle Rechte und Pflichten desselben auf den zweiten Vorstand des Ausschusses über.

8. Ausschuß.

Der Ausschuß wird von der Mitgliederversammlung alljährlich zur hälftigen Zahl auf 2 jährige Amtsdauer bis zum Schlusse des entsprechenden Mitgliederversammlung gewählt und besteht aus:

Dem Vorsitzenden,
dem zweiten Vorstände bzw. Stellvertreter,
dem Schriftführer,
dem Kassier
und sechs Beisitzern.

Der Ausschuß hat die Interessen des Vereins zu <...> Ordnung für die Mitgliederversammlung aufzustellen und den Jahresbericht zu erstatten.

Es liegt ihm insbesondere die Verwaltung des Vereinsvermögens ob.

Der Ausschuß ist beschlussfähig, wenn mindestens <...> Mitglieder und der erste und zweite Vorsitzende anwesend sind.

9. Ersatzwahl.

Scheidet ein Mitglied des Ausschusses während seiner Amtsdauer aus, so ist von dem verbleibenden Ausschuß bis zur nächsten Mitgliederversammlung eine Ergänzungswahl für die Restdauer vorzunehmen.

10. Schriftführer und Kassier.

Der Schriftführer hat die schriftlichen Arbeiten zu erledigen, sowie die Protokolle in den Ausschußsitzungen und Mitgliederversammlungen zu führen.

Der Kassier hat das Vereinsvermögen zu verwalten, Zahlungen auf Anweisung des Vorstandes zu leisten und der Bericht über den Kassenbestand in den Vereinsversammlungen zu erstatten. Zur Prüfung des Jahresabschlusses werden in der ordentlichen Mitgliederversammlung zwei Revisoren durch Akklamation auf das kommende Jahr ernannt.

11. Vereinsversammlungen.

Die Vereinsversammlungen sind:

- a) Ordentliche Mitgliederversammlungen, welche alljährlich im Dezember stattfinden.

Zu deren Geschäftskreis gehören:

1. Die Wahl des Vorstandes und Ausschusses.
2. Entgegennahme des Geschäfts- und Kassenberichtes.
3. Entscheidung über Ausschluß von Mitgliedern gemäß § 5 dieser Satzung.
4. Änderungen dieser Satzungen.
5. Beratungen von Berufsangelegenheiten im Interesse des Schifferstandes und Steuermannswesen, sowie bezüglich des Vereins.

Die Abstimmungen bezüglich Punkt 1 und 3 sind geheim, die übrigen öffentlich vorzunehmen.

- b) Außerordentliche Mitgliederversammlungen können jederzeit vom Ausschusse einberufen werden, wenn die Interessen des Vereins dies erfordern. In diesen Versammlungen kommen nur die in Ziffer 5 bezeichneten Punkte zur Beratung.

Zu einer Versammlung werden die Mitglieder acht Tage zuvor durch Bekanntgabe im Mannheimer <...> eingeladen.

12. Beschlüsse.

Bei der Beschlußfassung der Mitgliederversammlung entscheidet mit Ausnahme von Ziffer 3 die Stimmenmehrheit, bei Ziffer 3 zweidrittel der Stimmen der anwesenden Mitglieder.

13. Todesfälle.

Bei Todesfall eines Mitgliedes wird zur Erweisung der letzten Ehre ein Kranz gestiftet. Bei Beerdigungen in Mannheim und Ludwigshafen wird außerdem der Leichenzug mit Vereinsfahne und Musik begleitet.

14. Unterstützungen.

Durch Beschluß des Ausschusses kann im Notfalle bei Gefahr oder Unglück an bedürftige Mitglieder oder deren Angehörige eine Unterstützung gewährt werden.

15. Festlichkeiten.

Alljährlich möglichst im Januar wird ein Winterfest oder Ball abgehalten, doch können vom Ausschusse auch weitere Veranstaltungen eingefügt werden.

16. Auflösung des Vereins.

Bei Auflösung des Vereins, welche nur mit Zustimmung von 4/5 der bestehenden Mitgliederzahl erfolgen kann, verfällt das gesamte Inventar an das Mannheimer Stadtarchiv; der noch vorhandene Kassenbestand wird zu Gunsten armer Schiffer, Steuerleute oder für Wohltätigkeitseinrichtungen <...>.

17. Gesetzliche Bestimmungen.

Insoweit in diesen Satzungen nichts bestimmt ist, kommen die gesetzlichen Bestimmungen in Betracht.

Beschlossen, Mannheim, den 18.März 1911.

Der Verein wurde heute zum Vereinsregister

Band IV, <...> eingetragen.

Mannheim, 18. August 1911.

Amtsgericht Mannheim.

Gerichtsschreiberei für Registerwesen.

Kissel, Kanzleirat.

Satzung des Mannheimer Schifffahrtsvereins von 1894 e.V., Juli 2013

Die Satzung vom 22. Juli 2013 ist die aktuell gültige Fassung der Satzung bei Drucklegung. Die jeweils aktuelle Vereinsatzung findet sich auf der Vereinswebsite: www.mannheimer-schifffahrtsverein.de.

§ 1 Name

Der Verein führt den Namen: *Mannheimer Schifffahrtsverein von 1894 e. V.* Er hat seinen Sitz in Mannheim und ist in das Vereinsregister Mannheim eingetragen.

§ 2 Zweck

Die Tätigkeit des Vereins gilt der Binnenschifffahrt und den in ihr tätigen Personen. Sie bezweckt insbesondere:

- a) die Hebung und Förderung der Interessen des Schifferstandes
- b) einen regelmäßigen Gedankenaustausch und die Unterrichtung der Mitglieder über aktuelle Probleme
- c) die Pflege der geselligen und kameradschaftlichen Bindungen
- d) die Förderung und Pflege des Gedankens der Mannheimer Akte von 1868
- e) die Unterstützung von Schifferkinderheimen und sonstigen sozialen Einrichtungen
- f) die Unterstützung von Schifffahrtsmuseen
- g) die Pflege und Förderung des nationalen und internationalen Binnenschifffahrtsrechts.

Die Tätigkeit ist in keiner Weise auf Erwerb ausgerichtet.

§ 3 Mitgliedschaft

Mitglieder des Vereins können natürliche und juristische Personen sowie Personengesellschaften des Handelsrechts werden. Die Mitgliedschaft wird durch Beitrittserklärung erworben, welche der Zustimmung des Vorstands bedarf.

Der Vorstand kann bei Vorliegen besonderer Gründe außerordentliche Mitglieder benennen.

Mitglieder, die sich um den Verein, das Schifffahrtsgewerbe oder um die Schifffahrt besonders verdient gemacht haben, können von der Jahreshauptversammlung auf Vorschlag des Vorstandes zu Ehrenmitgliedern ernannt werden. Ein vormaliger Vorstandsvorsitzender des Vereins kann auf einstimmigen Vorschlag des Vorstandes durch die Jahreshauptversammlung mit einfacher Mehrheit zum Ehrenvorsitzenden auf Lebenszeit gewählt werden. Der Ehrenvorsitzende hat das Recht,

an jeder Vorstandssitzung teilzunehmen, aber keinen Sitz und keine Stimme im Vorstand.

Die Mitgliedschaft erlischt durch Tod, Austritt oder Ausschluss. Der Austritt aus dem Verein kann nur mit vierwöchiger Frist auf den Schluss eines Kalenderjahres erklärt werden. Diese Erklärung muss schriftlich erfolgen.

Ein Mitglied kann durch Beschluss des Vorstandes ausgeschlossen werden, wenn es durch sein Verhalten das Ansehen und die Belange des Vereins schädigt oder seinen Beitrag trotz schriftlicher Aufforderung nicht bezahlt.

Ein ausgeschlossenes Mitglied kann innerhalb von 8 Tagen gegen den Beschluss schriftlich Einspruch erheben. Über diesen Einspruch entscheidet die nächstfolgende Mitgliederversammlung mit einfacher Stimmenmehrheit.

§ 4 Leitung und Verwaltung

Organe des Vereins sind:

- a) die Jahreshauptversammlung
- b) der Vorstand

§ 5 Jahreshauptversammlung

Die Jahreshauptversammlung hat alljährlich innerhalb der ersten 4 Monate stattzufinden. Zu ihr muß spätestens 2 Wochen zuvor schriftlich unter Mitteilung der Tagesordnung eingeladen werden. Die Tagesordnung soll wenigstens folgende Punkte umfassen:

- a) Geschäftsbericht
- b) Kassenbericht
- c) Bericht der Kassenprüfer
- d) Entlastung des Vorstandes
- e) Wahlen für ausscheidende Vorstandsmitglieder
- f) Wahlen für Kassenprüfer
- g) Festlegung der Beiträge
- h) Satzungsänderungen

Der Verein hat zwei Kassenprüfer. Die Jahreshauptversammlung wählt jährlich einen Kassenprüfer auf die Dauer von 2 Jahren, der nicht Mitglied des Vorstandes sein darf.

Bei Beschlussfassungen in der Jahreshauptversammlung entscheidet außer bei Satzungsänderungen (§ 10) die einfache Stimmenmehrheit. Bei Stimmengleichheit entscheiden in allgemeinen Fragen die Stimme des Vorsitzenden, bei Wahlen das Los. Bei Satzungsänderungen entscheiden zwei Drittel der Stimmen der anwesenden Mitglieder.

§ 6 Außerordentliche Mitgliederversammlung

Der Vorstand kann mit einer Frist von 2 Wochen unter Bekanntgabe der Tagesordnung jederzeit eine außerordentliche Mitgliederversammlung einberufen.

Ein Zehntel der Mitglieder kann die Einberufung einer außerordentlichen Mitgliederversammlung verlangen.

Eine solche außerordentliche Mitgliederversammlung hat dann die gleichen Befugnisse wie die Jahreshauptversammlung (siehe auch § 11).

§ 7 Vorstand

Der Vorstand besteht aus:

- dem/der ersten Vorsitzenden
- den beiden stellvertretenden Vorsitzenden
- dem/der Schriftführer(in)
- dem/der Kassenwart(in)
- und 3 bis maximal 7 weiteren Vorstandsmitgliedern.

Der/Die erste Vorsitzende vertritt den Verein gerichtlich und außergerichtlich. Er/Sie hat die Stellung eines gesetzlichen Vertreters im Sinne der §§ 26 ff. BGB. Er/Sie leitet das Vereinsleben und beruft die Mitgliederversammlungen sowie die Vorstandssitzungen ein.

Auch die beiden stellvertretenden Vorsitzenden vertreten den Verein gerichtlich und außergerichtlich, jedoch nur gemeinsam.

Der/Die Schriftführer(in) erledigt die schriftlichen Arbeiten und führt, falls kein(e) besondere(r) Protokollführer(in) ernannt wird, in den Mitgliederversammlungen und in den Vorstandssitzungen das Protokoll. Die Protokolle sind von dem/der Schriftführer(in) (Protokollführer (-in)) und von dem/der Vorsitzenden zu unterzeichnen.

Der/Die Kassenwart(in) verwaltet das Vereinsvermögen und leistet Zahlungen nach den Richtlinien des Vorstandes.

Ein Mitglied soll in Besonderheit die Betreuung der geselligen Veranstaltungen übernehmen.

Die Mitglieder des Vorstandes werden von der Jahreshauptversammlung auf die Dauer von 2 Jahren gewählt. Eine Wiederwahl ist nach Ablauf der zweijährigen Amtsperiode möglich. Die Wahlen sollen tunlichst so stattfinden, dass immer nur die Hälfte der Vorstandsmitglieder neu zu wählen ist.

Der Vorstand ist beschlussfähig, wenn wenigstens fünf Vorstandsmitglieder anwesend sind. Für Beschlüsse gilt die einfache Stimmenmehrheit der Anwesenden. Bei Stimmengleichheit entscheidet die Stimme des Vorsitzenden.

Die Tätigkeit im Vorstand ist ehrenamtlich.

§ 8 Mitgliedsbeitrag

Der Mitgliedsbeitrag wird alljährlich auf der Jahreshauptversammlung beschlossen. Fahrende Mitglieder und Mitglieder, die weder ihren Wohnsitz noch Arbeitsplatz im Umkreis von ca. 50 km von Mannheim/Ludwigshafen haben, zahlen den halben Beitrag. Ehrenmitglieder und außerordentliche Mitglieder zahlen keinen Beitrag.

§ 9 Vereinsjahr

Vereinsjahr ist das Kalenderjahr.

§ 10 Satzungsänderung

Über Satzungsänderungen kann nur die Jahreshauptversammlung mit Zwei-Drittel- Mehrheit beschließen. Anträge auf Satzungsänderungen sind spätestens 4 Wochen vor der Jahreshauptversammlung schriftlich zu stellen. Sie sind in die Tagesordnung aufzunehmen.

§ 11 Auflösung

Über die Auflösung des Vereins kann nur die Jahreshauptversammlung beschließen. Für die Gültigkeit eines solchen Beschlusses ist es erforderliche, dass mehr als die Hälfte der Vereinsmitglieder anwesend ist und drei Viertel der Anwesenden der Auflösung zustimmen. Kommt hiernach ein gültiger Beschluss nicht zustande, so entscheidet in einer zweiten einzuberufenden außerordentlichen Mitgliederversammlung (§ 6) die einfache Stimmenmehrheit der anwesenden Mitglieder.

Das nach Auflösung des Vereins und nach der Beendigung seiner Liquidation vorhandene Umlaufvermögen fällt anteilmäßig an die vom MSV geförderten Mannheimer Schifferkinderheime, das Sachvermögen (Modelle, etc.) an den Museumsverein für Technik & Arbeit e.V. beim Landesmuseum Mannheim.

§ 12

Soweit in diesen Satzungen nicht anderes bestimmt ist, gelten die gesetzlichen Bestimmungen.

Diese Satzungsneufassung ist in der Jahreshauptversammlung am 18. April 2013 beschlossen worden und entspricht der Fassung vom 22. Juli 2013.

Vorstände und Ehrenmitglieder des MSV, 1894–2022

Jahr	Position	Name
1894	1. Vorsitzender	Melchior Stammel
	2. Vorsitzender	Joseph Bornhofen
1903	1. Vorsitzender	Joseph Bornhofen
	2. Vorsitzender	Wihelm Boßmann
1911	1. Vorsitzender	Dr. Friedrich Moeckel
	2. Vorsitzender	Joseph Bornhofen
1922	1. Vorsitzender	Dr. Friedrich Moeckel
	2. Vorsitzender	Hermann Stachelhaus
1924	1. Vorsitzender	Hermann Stachelhaus
	2. Vorsitzender	Wilhelm Bossmann
1926	1. Vorsitzender	Hermann Stachelhaus
	2. Vorsitzender	Peter Kühnle
1933	1. Vorsitzender	Peter Kühnle
	2. Vorsitzender	Dr. Fritz Morgenroth
1934	1. Vorsitzender	Peter Kühnle
	2. Vorsitzender	---
1936	1. Vorsitzender	Peter Kühnle
	2. Vorsitzender	Martin Schreck
1941	Vereinsführer	Peter Kühnle
	stellv. Vereinsführer	Martin Schreck
	Schriftführer	Karl Müssig
	Kassenwart	Georg Staab
	weitere Vorstandsmitglieder	Ludwig Kühnle
		Jean Schömb's
		Christian Bretzel
		Heinrich Klein
		Karl Simon
		Karl Deutsch
		Alfons Nowag
1949	1. Vorsitzender	August Frank
	2. Vorsitzender	Peter Kühnle
	Schriftführer	Karl Müssig
	Kassenwart	Alfons Nowag
	weitere Vorstandsmitglieder	Herr Simon
		Herr Schreck jr.
	Herr Hartmann	
	Herr Lerch	
	Herr Deutsch	
	Herr Reinehr	
1950	1. Vorsitzender	August Frank
	2. Vorsitzender	Peter Kühnle (handschriftl. daneben L[othar] Fasbender)

	Schriftführer	Karl Müssig
	Kassenwart	Alfons Nowag
	weitere Vorstandsmitglieder	Reinehr Simon Schreck jr. Hartmann Lerch Deutsch
1951	1. Vorsitzender	August Frank
	2. Vorsitzender	Lothar Fasbender
	Schriftführer	Karl Müssig
	Kassenwart	Alfons Nowag
	weitere Vorstandsmitglieder	Reinehr Simon Schreck jr. Hartmann Lerch Deutsch
1952	1. Vorsitzender	August Frank
	2. Vorsitzender	Lothar Fasbender
	Schriftführer	Karl Müssig
	Kassenwart	Alfons Nowag
	weitere Vorstandsmitglieder	Reinehr Simon Schreck jr. Hartmann jr. Kimpel Lindner
1953	1. Vorsitzender	August Frank
	2. Vorsitzender	Lothar Fasbender
	Schriftführer	Karl Müssig
	Kassenwart	Alfons Nowag
	weitere Vorstandsmitglieder	Reinehr Simon Schreck jr. Hartmann jr. Kimpel Lindner
1954	1. Vorsitzender	August Frank
	2. Vorsitzender	Lothar Fasbender
	Schriftführer	Karl Müssig
	Kassenwart	Alfons Nowag
	weitere Vorstandsmitglieder	Reinehr Simon Schreck jr. Hartmann jr. Kimpel Lindner
1955	1. Vorsitzender	August Frank

	2. Vorsitzender Schriftführer Kassenwart weitere Vorstandsmitglieder	Lothar Fasbender Carl Schreck Alfons Nowag Simon Reinehr Karl Müssig Hartmann jr. Kimpel Lindner
1956	1. Vorsitzender 2. Vorsitzender Schriftführer Kassenwart weitere Vorstandsmitglieder	August Frank Lothar Fasbender Carl Schreck Alfons Nowag Simon Reinehr Karl Müssig Hartmann jr. Kimpel Lindner
1957	1. Vorsitzender 2. Vorsitzender Schriftführer Kassenwart weitere Vorstandsmitglieder	August Frank Lothar Fasbender Ernst Hartmann Alfons Nowag Kimpel Lindner (gleichz. Pressewart) Karl Müssig Reinehr Simon von Waldstein
1958	1. Vorsitzender 2. Vorsitzender Schriftführer Kassenwart weitere Vorstandsmitglieder	August Frank Lothar Fasbender Ernst Hartmann Alfons Nowag Lindner (gleichz. Pressewart) Eugen Müßig Karl Müßig Simon v. Waldstein Walz
1959	1. Vorsitzender 2. Vorsitzender Schriftführer Kassenwart weitere Vorstandsmitglieder	August Frank Lothar Fasbender Ernst Hartmann Alfons Nowag Helmut Kühnle (gleichz. Fahnenwart) Willi Kühnle (gleichz. Organisations- leiter) Lindner Eugen Müßig (gleichz. Pressewart) v. Waldstein (gleichz. Protokollfüh- rer)

1960	1. Vorsitzender 2. Vorsitzender Schriftführer Kassenwart weitere Vorstandsmitglieder	Walz (gleichz. Vergütungskommissar) Ernst Hartmann Lothar Fasbender Dr. Sigwalt v. Waldstein Alfons Nowag Helmut Kühnle (gleichz. Fahnenwart) Willi Kühnle (gleichz. Organisationsleiter) August Linder Eugen Müßig (gleichz. Pressewart) Herr Common (gleichz. Protokollführer) Heinrich Walz (gleichz. Vergütungskommissar)
1961	1. Vorsitzender 2. Vorsitzender Schriftführer Kassenwart weitere Vorstandsmitglieder	Ernst Hartmann Lothar Fasbender Dr. Sigwalt v. Waldstein Alfons Nowag Helmut Kühnle (gleichz. Fahnenwart) Willi Kühnle (gleichz. Organisationsleiter) August Linder Eugen Müßig (gleichz. Pressewart) Herr Common (gleichz. Protokollführer) Heinrich Walz (gleichz. Vergütungskommissar)
1962	1. Vorsitzender 2. Vorsitzender Schriftführer Kassenwart weitere Vorstandsmitglieder	Heinrich Walz Lothar Fasbender Ernst Hartmann Alfons Nowag Heinrich Common (Protokollführer) Willi Kühnle (gleichz. Organisationsleiter) August Linder Herbert Rennig Dr. Sigwalt v. Waldstein (Pressewart)
1963	1. Vorsitzender 2. Vorsitzender Schriftführer Kassenwart weitere Vorstandsmitglieder	Heinrich Walz Helmut Kühnle Ernst Hartmann Alfons Nowag Heinrich Common (Protokollführer) Lothar Fasbender (Vergütungskommissar) Willi Kühnle (gleichz. Organisationsleiter)

	Kassenprüfer	August Linder Herbert Rennig Dr. Sigwalt v. Waldstein (Presse- wart) Max Glaser Karl Wellenreuther
1964	1. Vorsitzender 2. Vorsitzender Schriftführer Kassenwart weitere Vorstandsmitglieder	Heinrich Walz Helmut Kühnle Ernst Hartmann Alfons Nowag Heinrich Common Lothar Fasbender Hubert van Hoogstraeten Willi Kühnle August Linder Dr. Sigwalt v. Waldstein
	Kassenprüfer	Dieter Glaser Karl Wellenreuther
1965	1. Vorsitzender 2. Vorsitzender Schriftführer Kassenwart weitere Vorstandsmitglieder	Heinrich Walz Helmut Kühnle Ernst Hartmann Alfons Nowag Heinrich Common Hubert van Hoogstraeten Willi Kühnle August Linder Alfred Schubert Dr. Sigwalt v. Waldstein
	Kassenprüfer	Dieter Glaser Karl Wellenreuther
1966	1. Vorsitzender 2. Vorsitzender Schriftführer Kassenwart weitere Vorstandsmitglieder	August Linder Helmut Kühnle Ernst Hartmann Alfons Nowag Hermann Frank Willi Kühnle Gerhard Lehnen Alfred Schubert Dr. Sigwalt v. Waldstein Heinrich Walz
	Kassenprüfer	Dieter Glaser Karl Wellenreuther
1967	1. Vorsitzender 2. Vorsitzender Schriftführer Kassenwart weitere Vorstandsmitglieder	August Linder Helmut Kühnle Ernst Hartmann Alfons Nowag Hermann Frank Gerhard Lehnen Alfred Schubert

		Willi Seyer
		Dr. Sigwalt v. Waldstein
		Heinrich Walz
	Kassenprüfer	Dieter Glaser
		Hans Peter Kühnle
1968	1. Vorsitzender	August Linder
	2. Vorsitzender	Helmut Kühnle
	Schriftführer	Ernst Hartmann
	Kassenwart	Alfons Nowag
	weitere Vorstandsmitglieder	Hermann Frank
		Gerhard Lehnen
		Alfred Schubert
		Willy Seyer
		Dr. Sigwalt v. Waldstein
		Heinrich Walz
	Kassenprüfer	Dieter Glaser
		Hans Peter Kühnle
1969	1. Vorsitzender	August Lidner
	2. Vorsitzender	Helmut Kühnle
	Schriftführer	Ernst Hartmann
	Kassenwart	Alfons Nowag
	weitere Vorstandsmitglieder	Hermann Frank
		Manfred Senk
		Alfred Schubert
		Willy Seyer
		Dr. Sigwalt v. Waldstein
		Heinrich Walz
	Kassenprüfer	Dieter Glaser
		Hans Peter Kühnle
1970	1. Vorsitzender	Helmut Kühnle
	2. Vorsitzender	Willy Seyer
	Schriftführer	Josef Nowag
	Kassenwart	Alfons Nowag
	weitere Vorstandsmitglieder	Hermann Frank
		Arthur Grüne
		Johann Reinhard
		Alfred Schubert
		Manfred Senk
		Dr. S. v. Waldstein
	Kassenprüfer	Dieter Glaser
		Hans Peter Kühnle
1971	1. Vorsitzender	Helmut Kühnle
	2. Vorsitzender	Willy Seyer
	Schriftführer	Josef Nowag
	Kassenwart	Alfons Nowag
	weitere Vorstandsmitglieder	Hermann Frank
		Arthur Grüne
		Johann Reinhard
		Alfred Schubert

	Kassenprüfer	Manfred Senk Dr. S. v. Waldstein Dieter Glaser Hans Peter Kühnle
1972	1. Vorsitzender 2. Vorsitzender Schriftführer Kassenwart weitere Vorstandsmitglieder	Helmut Kühnle Walter Nagel Johann Reinhard Alfons Nowag Hermann Frank Arthur Grüne Werner Weidl Manfred Senk Willy Seyer Dr. S. v. Waldstein
	Kassenprüfer	Dieter Glaser Hans Peter Kühnle
1976	1. Vorsitzender 2. Vorsitzender Schriftführer Kassenwart weitere Vorstandsmitglieder	Helmut Kühnle Herbert Rennig Johann Reinhard Raimund Stubenrauch Alfons Nowag Walter Nagel Manfred Senk Willi Seyer Dr. S. v. Waldstein Werner Weidl
	Kassenprüfer	Dieter Glaser Hans Peter Kühnle
1977	1. Vorsitzender 2. Vorsitzender Schriftführer Kassenwart weitere Vorstandsmitglieder	Helmut Kühnle Herbert Rennig Johann Reinhard Raimund Stubenrauch Alfons Nowag Walter Nagel Manfred Senk Willi Seyer Dr. S. v. Waldstein Werner Weidl
	Kassenprüfer	Dieter Glaser Hans Peter Kühnle
1978	1. Vorsitzender 2. Vorsitzender Schriftführer Kassenwart weitere Vorstandsmitglieder	Helmut Kühnle Herbert Rennig Johann Reinhard Raimund Stubenrauch Gerhard Geissler Wilhelm Göttert Helmut Schall Manfred Senk Dr. S. v. Waldstein

	Kassenprüfer	Werner Weidl Dieter Glaser Hans Peter Kühnle
1979	1. Vorsitzender	Helmut Kühnle
	2. Vorsitzender	Herbert Rennig
	Schriftführer	Johann Reinhard
	Kassenwart	Raimund Stubenrauch
	weitere Vorstandsmitglieder	Gerhard Geissler Wilhelm Göttert Helmut Schall Manfred Senk Dr. S. v. Waldstein Werner Weidl
	Kassenprüfer	Dieter Glaser Hans Peter Kühnle
1980	1. Vorsitzender	Helmut Kühnle
	2. Vorsitzender	Herbert Rennig
	Schriftführer	Johann Reinhard
	Kassenwart	Raimund Stubenrauch
	weitere Vorstandsmitglieder	Gerhard Geissler Wilhelm Göttert Helmut Schall Manfred Senk Dr. S. v. Waldstein Werner Weidl
	Kassenprüfer	Dieter Glaser Hans Peter Kühnle
1981	1. Vorsitzender	Helmut Kühnle
	2. Vorsitzender	Herbert Rennig
	Schriftführer	Johann Reinhard
	Kassenwart	Raimund Stubenrauch
	weitere Vorstandsmitglieder	Dr. Jürgen Frommelt Gerhard Geissler Helmut Schall Dr. S. v. Waldstein Harald Walz Werner Weidl
	Kassenprüfer	Dieter Glaser Hans Peter Kühnle
1982	1. Vorsitzender	Helmut Kühnle
	2. Vorsitzender	Herbert Rennig
	Schriftführer	Johann Reinhard
	Kassenwart	Raimund Stubenrauch
	weitere Vorstandsmitglieder	Dr. Jürgen Frommelt Gerhard Geissler Helmut Schall Dr. S. v. Waldstein Harald Walz Werner Weidl

	Kassenprüfer	Dieter Glaser Hans Peter Kühnle Helmut Kühnle Herbert Rennig Johann Reinhard Raimund Stubenrauch Heinrich Hill Helmut Schall Dr. S. v. Waldstein Werner Weidl Dieter Glaser Hans Peter Kühnle
1983	1. Vorsitzender 2. Vorsitzender Schriftführer Kassenwart weitere Vorstandsmitglieder	T. Scheib Helmut Kühnle Herbert Rennig Johann Reinhard Raimund Stubenrauch Heinrich Hill Peter Kühnle Helmut Schall Werner Weidl
	Kassenprüfer Stellv. Kassenprüfer	
1984	1. Vorsitzender 2. Vorsitzender Schriftführer Kassenwart weitere Vorstandsmitglieder	
	Kassenprüfer Stellv. Kassenprüfer Kassenprüfer Stellv. Kassenprüfer	
1985	1. Vorsitzender 2. Vorsitzender Schriftführer Kassenwart weitere Vorstandsmitglieder	Helmut Kühnle Herbert Rennig Johann Reinhard Raimund Stubenrauch Heinrich Hill Peter Kühnle Helmut Schall Werner Weidl
1986	1. Vorsitzender 2. Vorsitzender Schriftführer Kassenwart weitere Vorstandsmitglieder	Helmut Kühnle Herbert Rennig Johann Reinhard Raimund Stubenrauch Heinrich Hill Peter Kühnle Helmut Schall Werner Weidl
1988	1. Vorsitzender 2. Vorsitzender Schriftführer Kassenwart weitere Vorstandsmitglieder	Helmut Kühnle Herbert Rennig Johann Reinhard Raimund Stubenrauch Heinrich Hill Peter Kühnle Helmut Schall

1989	1. Vorsitzender 2. Vorsitzender Schriftführer Kassenwart weitere Vorstandsmitglieder	Werner Weidl Helmut Kühnle Johann Reinhard Peter Kühnle Reimund [sic!] Stubenrauch Werner Weidl [sic!] Fink v. Waldstein Helmut Schall
1990	1. Vorsitzender 2. Vorsitzender Schriftführer Kassenwart weitere Vorstandsmitglieder	Helmut Kühnle Johann Reinhard Fink v. Waldstein Raimund Stubenrauch Manfred Holz Peter Kühnle Winfried Lenz Werner Weidl
1991	1. Vorsitzender 2. Vorsitzender Schriftführer Kassenwart weitere Vorstandsmitglieder	Helmut Kühnle Johann Reinhard Fink v. Waldstein Raimund Stubenrauch Manfred Holz Peter Kühnle Winfried Lenz Werner Weidl
1992	1. Vorsitzender 2. Vorsitzender 2. Vorsitzender Schriftführer Kassenwart weitere Vorstandsmitglieder	Helmut Kühnle Johann Reinhard Manfred Holz Fink v. Waldstein Raimund Stubenrauch Thomas Hartmann Peter Kühnle Winfried Lenz Werner Weidl
1993	1. Vorsitzender 2. Vorsitzender 2. Vorsitzender Schriftführer Kassenwart weitere Vorstandsmitglieder	Helmut Kühnle Johann Reinhard Manfred Holz Fink v. Waldstein Winfried Lenz Thomas Hartmann Peter Kühnle Klaus Urmetzer Werner Weidl
1994	1. Vorsitzender 2. Vorsitzender 2. Vorsitzender Schriftführer Kassenwart weitere Vorstandsmitglieder	Manfred Holz Peter Kühnle Fink v. Waldstein Thomas Hartmann Winfried Lenz Horst Buckermann Wilhelm Grieshaber

		Rolf Nagel
		Klaus Urmetzer
		Werner Weidl
1995	1. Vorsitzender	Manfred Holz
	2. Vorsitzender	Peter Kühnle
	2. Vorsitzender	Fink v. Waldstein
	Schriftführer	Thomas Hartmann
	Kassenwart	Winfried Lenz
	weitere Vorstandsmitglieder	Horst Buckermann
		Wilhelm Grieshaber
		Rolf Nagel
		Klaus Urmetzer
		Werner Weidl
1996	1. Vorsitzender	Manfred Holz
	2. Vorsitzender	Peter Kühnle
	2. Vorsitzender	Fink v. Waldstein
	Schriftführer	Thomas Hartmann
	Kassenwart	Winfried Lenz
	weitere Vorstandsmitglieder	Horst Buckermann
		Wilhelm Grieshaber
		Dr. Rolf Nagel
		Klaus Urmetzer
		Werner Weidl
1997	1. Vorsitzender	Manfred Holz
	2. Vorsitzender	Thomas Hartmann
	2. Vorsitzender	Fink v. Waldstein
	Schriftführer	Dr. Rolf Nagel
	Kassenwart	Winfried Lenz
	weitere Vorstandsmitglieder	Horst Buckermann
		Wilhelm Grieshaber
		Hermann Leutz
		Klaus Urmetzer
		Werner Weidl
1998	1. Vorsitzender	Manfred Holz
	2. Vorsitzender	Thomas Hartmann
	2. Vorsitzender	Fink v. Waldstein
	Schriftführer	Dr. Rolf Nagel
	Kassenwart	Winfried Lenz
	weitere Vorstandsmitglieder	Horst Buckermann
		Wilhelm Grieshaber
		Hermann Leutz
		Klaus Urmetzer
		Werner Weidl
1999	1. Vorsitzender	Manfred Holz
	2. Vorsitzender	Thomas Hartmann
	2. Vorsitzender	Fink v. Waldstein
	Schriftführer	Dr. Rolf Nagel
	Kassenwart	Winfried Lenz
	weitere Vorstandsmitglieder	Horst Buckermann

		Wilhelm Grieshaber
		Hermann Leutz
		Klaus Urmetzer
		Werner Weidl
2000	1. Vorsitzender	Manfred Holz
	Stellv. Vorsitzender	Thomas Hartmann
		Fink v. Waldstein
	Schriftführer	Dr.Rolf Nagel
	Kassenwart	Werner Schlamp
	weitere Vorstandsmitglieder	Wilhelm Grieshaber
		Werner Weidl
		Willi Göttert
		Klaus Urmetzer
	Kassenprüfer	Peter Scheib
		Peter Boss
2001	1. Vorsitzender	Werner Schlamp
	Stellv. Vorsitzender	Thomas Hartmann
		Fink v. Waldstein
	Schriftführer	Dr.Rolf Nagel
	Kassenwart	Willi Göttert
	weitere Vorstandsmitglieder	Wilhelm Grieshaber
		Werner Weidl
		Klaus Urmetzer
	Kassenprüfer	Peter Scheib
		Peter Boss
2002	1. Vorsitzender	Werner Schlamp
	Stellv. Vorsitzender	Thomas Hartmann
		Fink v. Waldstein
	Schriftführer	Klaus Urmetzer
	Kassenwart	Willi Göttert
	weitere Vorstandsmitglieder	Dr.Rolf Nagel
		Werner Weidl
		Hermann Leutz
		Manfred Franz
	Kassenprüfer	Peter Scheib
		Peter Boss
2003	1. Vorsitzender	Werner Schlamp
	Stellv. Vorsitzender	Thomas Hartmann
		Fink v. Waldstein
	Schriftführer	Klaus Urmetzer
	Kassenwart	Willi Göttert
	weitere Vorstandsmitglieder	Dr.Rolf Nagel
		Werner Weidl
		Hermann Leutz
		Manfred Franz
	Kassenprüfer	Peter Scheib
		Peter Boss
2004	1. Vorsitzender	Werner Schlamp
	Stellv. Vorsitzender	Thomas Hartmann

	Schriftführer	Fink v. Waldstein
	Kassenwart	Bernhard Sommer
	weitere Vorstandsmitglieder	Willi Göttert
		Peter Kühnle
		Werner Weidl
		Torsten Neu
		Klaus Urmetzer
		Manfred Franz
		Dr.Rolf Nagel
	Kassenprüfer	Peter Scheib
		Peter Boss
2005	1. Vorsitzender	Werner Schlamp
	Stellv. Vorsitzender	Thomas Hartmann
		Fink v. Waldstein
	Schriftführer	Bernhard Sommer
	Kassenwart	Willi Göttert
	weitere Vorstandsmitglieder	Peter Kühnle
		Werner Weidl
		Torsten Neu
		Manfred Franz
		Dr. Rolf Nagel
	Kassenprüfer	Peter Scheib
		Peter Boss
2006	1. Vorsitzender	Werner Schlamp
	Stellv. Vorsitzender	Thomas Hartmann
		Fink v. Waldstein
	Schriftführer	Bernhard Sommer
	Kassenwart	Willi Göttert
	weitere Vorstandsmitglieder	Hermann Leutz
		Werner Weidl
		Torsten Neu
		Manfred Franz
		Dr.Rolf Nagel
	Kassenprüfer	Peter Scheib
		Peter Boss
2007	1. Vorsitzender	Werner Schlamp
	Stellv. Vorsitzender	Thomas Hartmann
		Fink v. Waldstein
	Schriftführer	Bernhard Sommer
	Kassenwart	Willi Göttert
	weitere Vorstandsmitglieder	Hermann Leutz
		Werner Weidl
		Torsten Neu
		Manfred Franz
		Dr.Rolf Nagel
	Kassenprüfer	Peter Scheib
		Peter Boss
2008	1. Vorsitzender	Werner Ronneburger-Schlamp
	Stellv. Vorsitzender	Thomas Hartmann

	Schriftführer	Fink v. Waldstein
	Kassenwart	Bernhard Sommer
	weitere Vorstandsmitglieder	Willi Göttert
		Dr.Rolf Nagel
		Werner Weidl
		Andreas Stade
	Kassenprüfer	Peter Scheib
		Peter Boss
2009	1. Vorsitzender	Werner Ronneburger-Schlamp
	Stellv. Vorsitzender	Thomas Hartmann
		Fink v. Waldstein
	Schriftführer	Bernhard Sommer
	Kassenwart	Willi Göttert
	weitere Vorstandsmitglieder	Dr.Rolf Nagel
		Werner Weidl
		Andreas Stade
		Gutherle Tino
	Kassenprüfer	Peter Scheib
		Peter Boss
2010	1. Vorsitzender	Werner Ronneburger-Schlamp
	Stellv. Vorsitzender	Thomas Hartmann
		Fink v. Waldstein
	Schriftführer	Bernhard Sommer
	Kassenwart	Willi Göttert
	weitere Vorstandsmitglieder	Dr.Rolf Nagel
		Werner Weidl
		Andreas Stade
		Gutherle Tino
	Kassenprüfer	Peter Scheib
		Peter Boss
2011	1. Vorsitzender	Werner Ronneburger-Schlamp
	Stellv. Vorsitzender	Thomas Hartmann
		Christian Kühnle
	Schriftführer	Bernhard Sommer
	Kassenwart	Willi Göttert
	weitere Vorstandsmitglieder	Klaus Peter Geis
		Werner Weidl
		Petra Hula
		Hussal Artur
		Gutherle Tino
	Kassenprüfer	Peter Scheib
		Peter Boss
2012	1. Vorsitzender	Werner Ronneburger-Schlamp
	Stellv. Vorsitzender	Thomas Hartmann
		Christian Kühnle
	Schriftführer	Bernhard Sommer
	Kassenwart	Willi Göttert
	weitere Vorstandsmitglieder	Klaus Peter Geis
		Werner Weidl

		Petra Hula Hussal Artur Gutherle Tino Peter Scheib Peter Boss
	Kassenprüfer	
2013	1. Vorsitzender Stellv. Vorsitzender	Werner Ronneburger-Schlamp Thomas Hartmann Christian Kühnle
	Schriftführer	Bernhard Sommer
	Kassenwart	Willi Göttert
	weitere Vorstandsmitglieder	Klaus Peter Geis Werner Weidl Petra Hula Hussal Artur Gutherle Tino Peter Scheib Peter Boss
	Kassenprüfer	Werner Ronneburger-Schlamp Thomas Hartmann Christian Kühnle
2014	1. Vorsitzender Stellv. Vorsitzender	Bernhard Sommer Willi Göttert Klaus Peter Geis Werner Weidl Petra Hula Hussal Artur Gutherle Tino Peter Scheib Peter Boss
	Schriftführer	Werner Ronneburger-Schlamp
	Kassenwart	Thomas Hartmann
	weitere Vorstandsmitglieder	Christian Kühnle Bernhard Sommer Willi Göttert Klaus Peter Geis Werner Weidl Petra Hula Hussal Artur Gutherle Tino Peter Scheib Peter Boss
	Kassenprüfer	Thomas Hartmann Christian Kühnle Petra Hula Bernhard Sommer Willi Göttert Peter Boss Peter Scheib Werner Weidl Artur Hussal Klaus Peter Geis
2015	1. Vorsitzender 2. Vorsitzender 2. Vorsitzender Schriftführer Kassenwart Kassenprüfer	Thomas Hartmann Christian Kühnle Petra Hula Bernhard Sommer Willi Göttert Peter Boss Peter Scheib Werner Weidl Artur Hussal Klaus Peter Geis
	weitere Vorstandsmitglieder	Thomas Hartmann Christian Kühnle Petra Hula Bernhard Sommer Willi Göttert Günther Johannes Barth Peter Scheib Werner Weidl Klaus Urmetzer Klaus Peter Geis
2016	1. Vorsitzender 2. Vorsitzender 2. Vorsitzender Schriftführer Kassenwart Kassenprüfer	
	weitere Vorstandsmitglieder	

2017	1. Vorsitzender	Thomas Hartmann
	2. Vorsitzender	Christian Kühnle
	2. Vorsitzender	Petra Hula
	Schriftführer	Bernhard Sommer
	Kassenwart	Willi Göttert
	Kassenprüfer	Günther Johannes Barth
	weitere Vorstandsmitglieder	Peter Scheib
		Werner Weidl
		Klaus Urmetzer
		Klaus Peter Geis
2018	1. Vorsitzender	Thomas Hartmann
	2. Vorsitzender	Christian Kühnle
	2. Vorsitzender	Petra Hula
	Schriftführer	Bernhard Sommer
	Kassenwart	Willi Göttert
	Kassenprüfer	Günther Johannes Barth
	weitere Vorstandsmitglieder	Peter Scheib
		Werner Weidl
		Klaus Urmetzer
		Klaus Peter Geis
		Manfred Bauer
2019	1. Vorsitzender	Thomas Hartmann
	2. Vorsitzender	Christian Kühnle
	2. Vorsitzender	Petra Hula
	Schriftführer	Bernhard Sommer
	Kassenwart	Willi Göttert
	Kassenprüfer	Günther Johannes Barth
	weitere Vorstandsmitglieder	Peter Scheib
		Werner Weidl
		Klaus Urmetzer
		Klaus Peter Geis
		Manfred Bauer
2020	1. Vorsitzender	Thomas Hartmann
	2. Vorsitzender	Christian Kühnle
	2. Vorsitzender	Petra Hula
	Schriftführer	Klaus Urmetzer
	Kassenwart	Willi Göttert
	Kassenprüfer	Günther Johannes Barth
	weitere Vorstandsmitglieder	Peter Scheib
		Werner Weidl
		Bernhard Sommer
		Klaus Peter Geis
		Manfred Bauer
2021	1. Vorsitzender	Thomas Hartmann
	2. Vorsitzender	Christian Kühnle
	2. Vorsitzender	Petra Hula
	Schriftführer	Klaus Urmetzer
	Kassenwart	Willi Göttert
	Kassenprüfer	Günther Johannes Barth

	weitere Vorstandsmitglieder	Peter Scheib Werner Weidl Bernhard Sommer Klaus Peter Geis Manfred Bauer Martin Hoffmann
2022	1. Vorsitzender	Thomas Hartmann
	2. Vorsitzender	Martin Hoffmann
	2. Vorsitzender	Petra Hula
	Schriftführer	Klaus Urmetzer
	Kassenwart	Willi Göttert
	Kassenprüfer	Günther Johannes Barth
	weitere Vorstandsmitglieder	Peter Scheib Werner Weidl Bernhard Sommer Klaus Peter Geis Manfred Bauer Christian Kühnle

Ehrenvorsitzender ab 1994

Helmut Kühnle

verstorben Oktober 2008

Ehrenmitglieder ab 1965

Ernst Hartmann

verstorben Oktober 2000

Dieter Glaser

verstorben

Dr. Karlheinz Kühl

verstorben

Johannes Sengpiel

verstorben Januar 2012

Dr. Herrmann Ulrich Pabst

verstorben März 2002

Johann Reinhard

verstorben März 2019

Artur Hussal

verstorben 2015

Wilhelm Munning

verstorben 2022

Werner Ronneburger-Schlamp

Werner Weidl

Thomas Hartmann

Aus dem Veranstaltungsprogramm des Vereins, 1962–2022

Herrenausflüge

- 24.10.1994 Südzucker Waghäusel
25.05.1993 Badische Stahlwerke, Kehl
28.05.1992 Schiffswerft Speyer.
09.05.1991 Besuch Atomkraftwerk Philippsburg
24.05.1990 Straßburg – Münster und Bootsfahrt
04.05.1989 Dillingen – Mettlach, der Fa. Villeroy & Boch
12.05.1988 Bad Ems, Schiffsreise – Nassau – Obernhof – Busfahrt nach Limburg, Dom-Besichtigung
08.05.1986 Maulbronn, Kloster-Besichtigung
07.05.1985 Kobern-Gondorf, Schiffsfahrt Mosel talwärts bis Deutsches Eck, Koblenz, Burg Ehrenbreitstein
31.05.1984 Basel: Schifferhaus, Schifffahrtsschule, Fahrt Schulschiff LAI DA TUMA ,Schweizerisches Schifffahrtsmuseum
12.05.1983 Sinsheim: Museum & Saline Kochendorf
20.05.1982 Arzviller/Lothringen. Fahrt mit dem Schrägaufzug des Rhein-Marne-Kanals mit dem Boot PARIS, Tal- und Bergschleuse über die schiefe Ebene und kleiner Rundfahrt. Fahrt mit einer »romantischen Waldeisenbahn«
28.05.1981 Amorbach – Miltenberg, Bootsfahrt, Jagdschloß Euhbach
15.05.1980 Iffezheim mit Besichtigung Kieswerk
24.05.1979 Landau, Fußwanderung zur Burg Trifels
04.05.1978 Heilbronn: Besichtigung Neckarmuseum, Hafenrundfahrt, anschließend Fußballspiel MSV-Vorstand gegen lokalen Verein
19.05.1977 Mit Fahrgastboot OBERRHEIN von Mannheim nach Speyer, Besichtigung Werkanlage und Mülldeponie BASF
27.05.1976 Besichtigung der Baustelle Schleuse Iffezheim.
08.05.1975 Besuch an der TU Stuttgart, bei Prof. Dr. Gilles, Vortrag: »Automatisierung von Schifffahrtstraßen«, Erprobung ferngelenkter Steuerung auf dem Neckar
23.05.1974 Saarbrücken: Vortrag über Ausbau der Großschifffahrtsstraße und Besichtigung der Saarschleife
31.05.1973 Besichtigung von Wackteilen eines Binnenschiffs in Lauterburg
18.05.1972 Herrenausflug
20.05.1971 Haßmersheim, Greifvogelwarte
23.05.1968 Kaiserstuhl
19.06.1968 Bundesanstalt für Wasserbau in Karlsruhe und Rheinbe-
reichung, Karlsruhe/Mannheim
04.05.1967 in die Pfalz

19.06.1966	an den oberen Neckar
27.05.1965	Rheinfahrt Mainz – St. Goar – Rüdesheim
31.05.1962	Miltenberg und Neckarsteinach

Weinfeste, 1966–2009

23.10.2009	Weinprobe in Kallstadt, »Weinparadies« (14 Pers.)
27.09.2003	Winzerverein Ruppertsberg, »Zum Winzer« (98 Pers.)
27.09.1996	Herbstfest »Zehntkeller« Schriesheim (abgesagt mangels Beteiligung)
22.09.1995	Pfälzischer. Abend »Weinstube Brehm« Mannheim Tattersall (60 Pers.)
07.10.1994	Pfälzischer Abend »Weinstube Brehm« Mannheim Tattersall (84 Pers.)
01.10.1993	Winzerverein Ruppertsberg »Zum Winzer« Pfälzer Weinfest.
02.10.1992	Weinfest in Ruppertsberg »Zum Winzer«
20.09.1991	Winzerverein Ruppertsberg »Zum Winzer« (68 Pers.)
20.09.1990	Winzerverein Ruppertsberg »Zum Winzer«
20.10.1989	Winzerverein Deidesheim
07.10.1988	Leistadter Winzerverein (106 Pers.)
02.10.1987	Forsthaus »Silbortal«, Wachenheim (75 Pers.)
26.09.1986	Forsthaus »Silbortal«, Wachenheim (92 Pers.)
27.09.1985	Forsthaus »Silbortal«, Wachenheim (95 Pers.)
05.10.1984	Forsthaus »Silbortal«, Wachenheim; erstes Weinfest des MSV im »Silbortal« (88 Pers.)
07.10.1983	Pfälzischer Winzerabend Wachenheim im Winzerverein »Luginsland« (130 Pers.)
01.01.1982	Wachenheim, Winzerverein »Luginsland« (140 Pers.)
30.10.1981	Weinfest Wachenheim »Luginsland« (134. Pers.)
19.09.1980	Wachenheim, Winzerverein »Luginsland«
05.10.1979	Wachenheim, Winzerverein »Luginsland« (122 Pers.)
29.09.1978	Wachenheim, Winzerverein »Luginsland« (104 Pers.)
07.10.1977	Pfälzer Weinfest Winzerverein »Luginsland« (> 120 Pers.)
06.10.1976	Pfälzer Weinfest
17.10.1975	Pfälzer Weinfest Winzerverein »Luginsland«
11.10.1974	Pfälzer Weinfest Winzerverein »Luginsland« (> 100 Pers.)
12.10.1973	Pfälzer Weinfest, Winzerverein »Luginsland« (164 Pers.)
06.10.1972	Pfälzer Weinfest, Winzerverein »Luginsland«
08.10.1971	Pfälzer Weinfest »Luginsland«, Wachenheim
05.10.1070	Weinfest Wachenheim
13.10.1967	Weinfest »Luginsland«, Wachenheim
30.09.1966	Pfälzer Weinfest Wachenheim »Luginsland«

vermishtes Veranstaltungsprogramm, 1968–2022

- 28.09.2022 Fest zum Erscheinen der Vereinsgeschichte »Menschen am Rhein« auf WILLI und Aufführung der vom Verein angeregten Rheinmusik mit dem Duo »Vin Rouge«.
- Winter 2021 Ringvorlesung »(Rh)Einsichten: der Rhein als Kulturraum und Forschungsgegenstand«, veranstaltet gemeinsam mit dem Historischen Institut der Universität Mannheim und den Reiss-Engelhorn-Museen
- 14.08.2021 Ausflug – Bootsfahrt mit PS »Kurpfalz«.
2020 wegen Corona-Pandemie keine Veranstaltungen
- 19.09.2019 Besuch mit Führung der neuen Feuerwache der Berufsfeuerwehr Mannheim auf Einladung von Rudi Götz.
- 17.08.2019 125 Jahre MSV. Fahrt mit Boot »Kurpfalz«.
- 22.11. 2018 Fahrt zum Schifferverein nach Haßmersheim. Taucherpumpe für das Museum abgegeben.
- 24.–26.08.2018 3 Tage Prag-Reise mit Besuch Kurstadt Karlsbad.
- 17.06.2018 Ökumenischer Gottesdienst auf dem Museumsschiff.
- 27.05.2018 Einweihung Schiffermast in Eberbach.
- 22.07.2017 Sommernachtsfest mit der Marinekameradschaft Mannheim auf dem Landungsboot GÖTZ VON MANNHEIM.
- 21.05.2017 Einladung vom Schifferverein »Germania« Haßmersheim, 20 Jahre Schifffahrtsmuseum Haßmersheim.
- 26.–28.08.2016 3 Tage Prag-Reise mit Besuch Marienbad.
- 23.07.2016 Zweites Bayerisches Sommerfest des MSV auf dem Museumsschiff.
- 29.06.2016 MSV-Vorstandsfahrt mit dem eigenen PKW nach Haßmersheim. Einladung vom Schifferverein »Germania« Haßmersheim
- 19.06.2016 Traditioneller Ökumenischer Gottesdienst auf dem Museumsschiff. Gemeinschaftsveranstaltung von Hafenkirche, MSV u. Technoseum.
- 26.–28.05.16 3 Tage Isar-Floßfahrt mit Besuch der Bavaria-Filmstudios in München.
- 23.04.2016 Tagesausflug zur Schiffsmühle nach Ginsheim-Gustavsburg mit Besichtigung des Römisch-germanischen Schifffahrtsmuseums in Mainz.
- 18.07.2015 Bayerisches Sommerfest des MSV mit bayerischer Musik vom »Münchner Express« (Leitung: Manfred Bleise).
- 21.06.2015 Ökumenischer Gottesdienst auf dem Museumsschiff mit der neuen ev. Pfarrerin Anne Reesel. Gemeinschaftsveranstaltung von Hafenkirche, MSV und Technoseum. Anschließend wieder Bootsfahrten auf Polizeiboot und JOHANN HINRICH WICHERN.
- 08.05.2015 Fahrt mit dem neuen Feuerlöschboot auf Einladung der Berufsfeuerwehr Mannheim als Dankeschön für den

- vom MSV (Werner Weidl) organisierten Schiffskorso zur Einweihung des neuen Feuerlöschbootes.
- 29.–31.08.2014 3 Tage Prag-Reise.
- 20.07.2014 Ökumenischer Gottesdienst auf dem Museumsschiff. Gemeinschaftsveranstaltung von Hafenkirche, MSV und Technoseum. Anschließend Bootsfahrten mit Polizeiboot und JOHANN HINRICH WICHERN.
- 20.–22.09.2013 3 Tage Prag-Reise mit Brauerei-Besichtigung in Pilsen.
- 16.06.2013 Ökumenischer Gottesdienst auf dem Museumsschiff. Gemeinschaftsveranstaltung von Hafenkirche, MSV und Technoseum. Anschließend Bootsfahrten mit Polizeiboot und JOHANN HINRICH WICHERN.
- 15.06.2013 Sommerfest mit Musik auf WILLI. Rundfahrt mit den Sportbooten RYSUM und BAYERN.
- 14.09.2012 Schiffskorse zur Einweihung neues Feuerlöschbot mit ca. 40 Schiffen.
- 08.07.2012 Ökumenischer Gottesdienst auf dem Museumsschiff. Anschließend Sommerfest auf WILLI mit Rundfahrten mit dem Sportboot RYSUM und der JOHANN HINRICH WICHERN.
- 10.07.2011 Grillfest auf WILLI. Besichtigung. Ökumenischer Gottesdienst auf dem Museumsschiff.
- August 2011 Berlin-Reise (ausgefallen).
- 12.07.2009 Sommerfest des MSV. Hafenschenke mit Hafengottesdienst im Mühlau-Hafen.
- 26.07.2008 Grillfest »Hafenschenke« mit Hafenrundfahrt auf der MS KURPFALZ.
- 14.–15.07.2007 Hafenfest in Mannheim mit »Historischer Verein Binnenschiffahrt«, Muttenz (Schweiz).
- 17.04.2007 Grillfest »Hafenschenke«.
- 29.09.2006 Sommerfest auf dem Museumsschiff (ausgefallen).
- 15.–16.07.2006 Jahresausflug nach Regensburg (ausgefallen).
- 24.09.2005 Herbstausflug nach Miltenberg. Besuch des Schifffahrts- und Schiffsbaumuseum in Wörth. Anschließend Schiffsrundfahrt auf der SIVOTA und Besuch des Weinfests in Miltenberg.
- 06.–08.05.2005 Reise nach Passau (ausgefallen).
- 26.02.2005 Besichtigung des AKW Obrigheim.
- 21.10.2004 Besuch »RNF-Live«.
- 18.09.2004 Herbstausflug zum Schiffshebewerk Arzwiller. Abendausklang in Ruppertsberg »Zum Winzer« mit Musik und Pfälzer Speisen.
- 29.06.2004 Besuch BAW, Karlsruhe mit WAS, Mannheim.
- 18.-20.06.2004 Fahrt nach Berlin mit Besuch bei MdB Prof. Jüttner und Besichtigung von Schloss Sanssouci.

- 19.07.2003 Sommerausflug nach Speyer mit der SEA LIFE mit Frühstücksbuffet an Bord. Besichtigung von SEA-LIFE CENTER (Aquarium) und Dom in Speyer.
- 14.04.2003 Besichtigung der Eichbaum-Brauerei, Mannheim.
- 26.–27.04.2002 Exkursion Drunen und Rotterdam. Werksbesichtigung. Hafenrundfahrt mit der THALASSA ROYAL.
- 05.–07.09.2001 100 Jahre Rheinau-Hafen Mannheim (abgesagt wegen der Anschläge vom 11. September in den USA).
- 29.09.2001 Herbstausflug zum Schiffahrtsmuseum Heilbronn, zünftige Vesper bei der Reederei Schwaben. Führung in der Südsalz GmbH mit Einfahrt in die unterirdischen Salzstollen.
- 08.–10.09.2000 Teilnahme an den Mannheimer Hafentagen 2000.
- 15.07.2000 Sommernachtsfest im Landesmuseum für Technik u. Arbeit.
- 24.–26.09.1999 Fahrt nach Berlin. Exkursion zum Hafen Magdeburg. Schiffsfahrt in der Berliner Innenstadt (Museumsinsel, Reichstag, Charlottenburg, Spandau). Besuch des Vereinsschiffs des Schiffahrtsvereins Berlin und von Schlods Sanssouci in Potsdam.
- 12.06.1999 Sommernachtsfest mit der Seglervereinigung Mannheim auf der DORDRECHT.
- 27.06.1998 Saarfahrt nach Wittring mit dem Personenschiff STADT SAARBRÜCKEN auf dem von Napoleon gebauten »Saar-Kohl-Kanal«.
- 12.07.1997 Sommernachtsfest im Landesmuseum für Technik u. Arbeit.
- 15.06.1997 Hafenfest Mühlau-Hafen. Einladung der Mitglieder und Freunde zum »Jazz-Frühshoppen«. Hafenrundfahrten mit Schlepper RYSUM.
- 22.09.1996 Hafenfest in Mannheim (ausgefallen).
- 24.06.1996 Museumsfest 10. Jahrestag des Museumsschiffs MANNHEIM. MSV-Infostand und Rundfahrt mit der RYSUM.
- 24.06.1996 Sommerfest in der »Baumhainhalle« im Luisenpark. Tanz bei Klängen der »Flamingo-Band« und Tombola.
- 12.05.1996 Hafenfest. Gästefahrten auf dem Schleppboot RYSUM.
- 14.05.1995 Hafenfest im Mühlau-Hafen. Rundfahrten auf der RYSUM.
- 15.05.1994 Hafenfest im Mühlau-Hafen. MSV mit eigenem Festzelt mit Bewirtung durch Wein und Musik. Informationen über Binnenschiffahrt, Schiffahrtquiz und Hafenrundfahrten mit der RYSUM.
- 19.06.1993 Sommernachtsfest im Landesmuseum für Technik und Arbeit.
- 24.10.1992 Werksbesichtigung der Südzucker in Waghäusel.

- 13.–15.6.1991 Fahrt auf dem Main-Donau-Kanal, südlich Teilstrecke von Passau nach Linz.
- 04.–05.06.1987 Floßfahrt auf der Isar.
- 04.–06.07.1986 Erste Rhein-Wanderung. Bergtour zum »Lai da Tuma«. Unsere Freunde vom Basler Schifffahrtsverein haben die Organisation und Führung übernommen. Vorbei am Tomasee (Quelle des Rheins, 2.345 m ü. M.). Übernachtung in Sedrun.
- 14.–15.07.1983 Exkursion »Rhein-Main-Donau-Kanal«. Besichtigung der Regensburger Altstadt u. des Raddampfers RUTHOF, der zum Museum umgebaut wurde. Am nächsten Tag Donaufahrt bis zur Schleuse Dietfurt/Hilpoltstein.
- 20.06.1983 Treffpunkt Hafen.
- 1981 Internationale Binnenschifffahrtstage in Mannheim mit großem Schiffskorso auf dem Neckar.
- 06.11.1980 Einladung der Bundesanstalt für Wasserbau nach Karlsruhe. Besichtigung an Modellversuchen über die Auswirkungen der Rheinvertiefung. Anschließend Fachgespräche mit der WSA Mannheim über aktuelle Probleme der Schifffahrt am Oberrhein.
- 17.02.1980 Teilnahme am Mannheimer Fastnachtsumzug. »Zugpferd Mannheim«. Auf dem Wagen: Werner Weidl u. Familie Willi Göttert. 1. Preis als Nicht-Fastnachts-Verein.
- 09.09.1978 150jähriges Hafen-Jubiläum in Mannheim. Schiffskorso, aufgestellt mit Schiffen der WSP und des Staatlich Hafenamts, Feuerlöschboote, Arbeitsgeräte Hafenamts, Bunkerboote, Proviantboote, Schifferseelsorgeboote. Insgesamt 33 Schiffe und Boote der Berufsschifffahrt und zum Schluss eine Schwenkbrücke der Bundeswehr (Organisation: Werner Weidl u. Helmut Kühnle).
- 17.10.1969 feierliche Übergabe des Schiffermastes bei Anwesenheit prominenter Gäste vom Land, Stadt und der Wirtschaft des In- und Auslandes an den damaligen Oberbürgermeister der Stadt Mannheim Dr. Hans Reschke.
- 18.10.1968 Einweihung des Schiffermastes am Rheinufer mit Schiffskorso. Anschl. festlicher Abend mit auswärtigen Gästen in den Räumen des Mannheimer Ruderclubs.



Mannheimer Schiffsahrtsverein

von 1894 eV

Mannheimer Schiffsahrtsverein – Beethovenstraße 2 - D-68165 Mannheim

Geschäftsstelle

Beethovenstraße 2
D-68165 Mannheim
Telefon: 0621 42309-0

info@mannheimer-schiffsahrtsverein.de
www.mannheimer-schiffsahrtsverein.de

Mannheim, im April 2022

Veranstaltungskalender 2022

I. Mannheimer Schiffsahrtsverein (zu den Veranstaltungen ergehen jeweils separate Einladungen)

- | | | |
|----------------|-----------|--|
| 28.04.2022 | 18.00 Uhr | Jahreshauptversammlung des MSV – Restaurant „Krautwickel“ |
| 22.05.2022 | 11.00 Uhr | Traditioneller Schiffer- Gottesdienst in der Hafenkirche unter dem Thema:
im Rahmen der Feierlichkeiten „60 Jahre Kirchenschiff Wichern“.
Anschließend Grillen und gemeinsames Beisammensein im Pfarrgarten der Hafenkirche. |
| 00.06.2022 | 9,00 Uhr | ? Mannheimer Transportrechtstag, Institut /GBM – Veranstaltung in der Universität Mannheim |
| 26.-28.08.2022 | | Ausflug nach Prag, nähere Informationen folgen |
| 27.09.2022 | | MSV/Historisches Institut |
| 29.09.2022 | | Ausstellungseröffnung Projekt Oberrhein |
| 00.10.2022 | | 16. Mannheimer Tagung für Binnenschiffsahrtsrecht - Rittersaal / Schloss |
| 00.10.2022 | 16,00 Uhr | GBM Mitgliederversammlung |
| | 17,45 Uhr | |
| | 19,30 Uhr | Martinsgansessen und Gesellschaftsabend MSV / GBM im Gasthaus am Fluss |
| 00.12.2022 | 19.00 Uhr | Weihnachtsfeier |

Viel Spaß beim Lesen und Entdecken.
Ihr Mannheimer Schiffsahrtsverein von 1894 e.V.
Der Vorstand

Quellen und Literatur

Abkürzungen

Best.	Bestand
fol.	<i>folium</i> bzw. <i>folia</i> (= Blatt)
GBM	Gesellschaft zur Förderung des Binnenschiffahrtsrechts an der Universität Mannheim e.V.
GLA	Generallandesarchiv
MAV	Mannheimer Altertumsverein
MSV	Mannheimer Schiffahrtsverein von 1894 e.V.
REM	Reiss-Engelhorn-Museen Mannheim
ZKR	Zentralkommission für Rheinschiffahrt
ZSL	Zeitgeschichtliche Sammlung
Zug.	Zugang

Ungedruckte Quellen

Duisburg, Landesarchiv NRW, Abt. Rheinland

AA 0007 (= Kurköln II, Akten), Nr. 3672: Streit um den Kölner Stapel, 1719–1732.

Frankfurt am Main, Institut für Stadtgeschichte

Best. H.06.02, Nr. 114: Meldung des Landschreibers zu Neustadt über die Einkünfte des Mannheimer Rheinzolls, ca. 1380.

Best. H.15.07, Nr. 507: Forderung im Rahmen des Konkursverfahrens des Mannheimer Bürgers und Schiffsbesehers Peter Pohl, 1686.

Karlsruhe, Generallandesarchiv

Best. 43, Nr. 3973: Ordnung der Mannheimer Fischerzunft, 1736.

Best. 45, Nr. 1060: Ausstellung im Städtischen Reiss-Museum Mannheim zu den Rheinbrücken zwischen Mannheim und Ludwigshafen, 1972.

Best. 65, Nr. 1046: Traitteur, Über die Gräben von Mannheim, 1808.

Best. 67, Nr. 286: Kopialbuch des Bistums Speyer, 1372–1474.

- Best. 77, Nr. 4758: Medizinalpolizeiliche Anordnungen bzgl. Überschwemmungen, 1741ff.
- Best. 77, Nr. 5684: Kurpfälzische Gerechtsame auf dem Rhein.
- Best. 77, Nr. 5707: Vertrag über die Schifffahrt auf dem Rhein zwischen Kurmainz und der Kurpfalz von 1749.
- Best. 77, Nr. 5801: Fischerei-Ordnungen auf Neckar und Rhein.
- Best. 77, Nr. 5803: Einigung über den Rheinstrom und den Leinpfad, 1557.
- Best. 77, Nr. 5804: Klage kurpfälzischer Schiffer gg. Mainz wg. Anhaltung der niederländischen verdeckten schwarzen Schiffe.
- Best. 77, Nr. 5684: Kurpfälzische Gerechtsame auf dem Rhein.
- Best. 77, Nr. 6454: Berichte und Akten zu Überschwemmungen am Rhein und anderen Flüssen.
- Best. 77, Nr. 6904: Rheinzölle zu Germersheim, Lauterburg, Mannheim, Oppenheim u.a.
- Best. 77, Nr. 6733: Verordnungen wegen des übermäßigen Wegzugs aus der Pfalz. Emigration nach Amerika.
- Best. 77, Nr. 7105: Zollverwaltung, 1670–1786.
- Best. 77, Nr. 7128: Akten zu kurpfälzischen Flusszöllen und Schifffahrt, hauptsächlich 17. Jh.
- Best. 77, Nr. 8791: Neckarschifffahrt, Errichtung einer Warenniederlage und Spedition in Mannheim, 1782–1783.
- Best. 213, Nr. 2333: Passagierbeförderung auf Rhein u. Neckar bei Eisgang, 1759/60.
- Best. 213, Nr. 2610: Marktschiff von Mannheim nach Worms, 1762–1777.
- Best. 213, Nr. 2615: Projekt eines Winterhafens in Mannheim, 1790.
- Best. 229, Nr. 18004: Gesuche um Aufgabe des Ortes Dettenheim wg. ständiger Überschwemmung.
- Best. 229, Nr. 47650: Ehrung wegen Heldentat bei Überschwemmung und Eisgang am Rhein, 1795.
- Best. 245, Nr. 1523: Schiffer Brod in Mannheim klagt gegen die Pforzheimer Holzcompagnie, 1772/73.
- Best. 450, Nr. 1060: Ausstellung »Rheinbrücken zwischen Mannheim und Ludwigshafen«, 1972.

Best. N 15-4, Fasc. 103: Ausstellung vom Hafenjubiläum in Mannheim, 1978.

Mannheim, Archiv des Mannheimer Schifffahrtsvereins von 1894 e.V.

vollständiges Vereinsarchiv

Mannheim, MARCHIVUM – Zentrum für Stadtgeschichte

Bildsammlung, AB 01529-4-169, AB 0159-1-002, AB 03098-6-278 u. AB 01816-005.

S2/0790 Mannheimer Schiffferverein, Mannheimer Morgen, Nr. 103, 5.5.1994.

S 2/0790, 40 Jahre Mannheimer Schifffahrtsverein – Ein kleiner Streifzug durch die Vereinsgeschichte, Neue Mannheimer Zeitung, Nr. 8, 5./6.1.1935.

S2/0523 Museumsschiff Mannheim, Mannheimer Morgen Nr. 174, 31.7.1997.

S2/0523 Museumsschiff Mannheim, Mannheimer Morgen, Nr. 99, 30.4./1.5.1997.

S2/0523 Museumsschiff Mannheim, Dokument vom 13.10.1986, Offizielle Übergabe.

S2/0790 Mannheimer Schiffferverein, Mannheimer Morgen, Nr. 91, 20.4.1995.

S2/0790 Mannheimer Schiffferverein, Neue Mannheimer Zeitung, Nr. 8, vom 5./6.1. 1935, S.5, 40 Jahre Mannheimer Schifffahrtsverein – Ein kleiner Streifzug durch die Vereinsgeschichte.

S2/0790, Mannheimer Schiffferverein, General-Anzeiger Nr. 6, 5.1.1920.

S2/0790, Mannheimer Schiffferverein, Neue Mannheimer Zeitung, 11.11.1933, Nr. 524.

S2/0790, Mannheimer Schiffferverein, Neue Mannheimer Zeitung, 7.12.1933, Nr. 566/67.

S2/0790, Mannheimer Schiffferverein, Neue Mannheimer Zeitung, 28.3.1938.

S2/0790, Neue Mannheimer Zeitung, 26.5.1933.

S2/790_1969_014, Neue Mannheimer Zeitung Nr. 145, 28.3.1938.

Zug. 1/1900, Nrn. 22 bis 183: Mannheimer Ratsprotokolle, 1661–1799.

Zug. 16/2004_00003 Mannheimer Schiffferverein, Süddeutsche Allgemeine Zeitung Nr.243, 19.10.1968.

Zug. 35/2013_00053 Museumsschiff Mannheim (ehemals Schnelldampfer

- Mainz*), 1929-1954 (Akte), Christof Ruthof, Zur Vollendung des Tausendsten Schiffes.
- Zug. 16/2004_00003 Mannheimer Schifferverein, Auszug aus dem Vereinsregister.
- Zug. 16/2004_00003 Mannheimer Schifferverein, Bericht IHK 1888.
- Zug. 16/2004_00003 Mannheimer Schifferverein, General-Anzeiger Nr. 417, Mittwoch, 9.9.1903.
- Zug. 16/2004_00003 Mannheimer Schifferverein, General-Anzeiger Nr. 42, 25.1.1919.
- Zug. 16/2004_00003 Mannheimer Schifferverein, Helmut Kühnle, Grundlagen zu einem der Kapitel des in Arbeit befindlichen Buches.
- Zug., 29/1999_00448 Einweihung Museumsschiff Mannheim, 1986 (Akte), Grußwort Oberbürgermeister Widder zur Einweihung des Museumsschiffes.
- Zug., 3/1993 Nr. 294, verschiedene Schifffahrtsangelegenheiten, Niederschrift über die Sitzung des Ausschusses für den Wiederaufbau des Mannheimer Hafens am 19.6.1946.
- Zug. 3/1993, Nr. 293, Reparationsproblem in der Rheinschifffahrt, Meyer, Arthur, Die Rheinschifffahrt in der Amerikanischen Besatzungszone und das Reparationsproblem.
- Zug. 34/2000_00107 Zeitungsausschnitte, 1969-1986, Mannheimer Morgen, 24.10.1980, Nr. 248.
- Zug. 34/2000_00107 Zeitungsausschnitte, 1969-1986. Mannheimer Morgen, Sa./So. 19./20.10.1986, Nr. 241, Mannheimer Lokalnachrichten, von Redaktionsmitglied Harald Sawatzki.
- Zug. 34/2000_00107 Zeitungsausschnitte, 1969-1986. Mannheimer Lokalnachrichten, Mannheimer Morgen, Sa./So. 26./27. Juli 1986, Nr. 169, von Redaktionsmitglied Harald Sawatzki.
- Zug. 35/2013_00053 Museumsschiff Mannheim (ehemals Schnelldampfer *Mainz*), Brief Lothar Haas aus Wiesbaden an OB MA betreff. Museumsschiff Mannheim 13.2.1986.
- Zug. 9/2015 Nr. 336 Bauvorhaben: Erstellung eines Flaggenmastes, Allgemeine Zeitung Nr.180 vom 6.8. 1960.
- Zug. 9/2015 Nr. 336 Bauvorhaben: Erstellung eines Flaggenmastes, Briefverkehr zwischen Wasser- und Schifffahrtsamt Mannheim und Polizeipräsidium.
- Zug. 29/1999_00448 Einweihung Museumsschiff Mannheim, 1986, Internes Dokument, Abteilung Repräsentation, 11.11.1986.

Mannheim, Reiss-Engelhorn-Museen

Sammlung des Mannheimer Altertumsvereins, Urkunden, Nr. 512:
Ordnung der Mannheimer Schiffer-Zunft, 1730.

Sammlung des Mannheimer Altertumsvereins, Urkunden, Nr. 1551:
Protokolle der Mannheimer Schiffer-Zunft, 1774–1804.

Speyer, Landesarchiv Rheinland-Pfalz

A 2, Nr. 12, UNr. 3: Vergleich zwischen Kurpfalz und Kurmainz wegen
des Stapelwesens und der unerlaubten Ausfuhr der pfälzischen
Weine, 1730.

A 2, Nr. 248 UNr. 3: Streitigkeiten zwischen dem kurpfälzischen Ober-
amt Germersheim und der Stadt Germersheim wegen der Alluvio-
nen im Rhein, auch um Wälder und Auen, 1779–1792.

A 2, Nr. 845 UNr. 6: Rheininsel bei Altrip, 1660–1750.

A 6, Nr. 543: Polizeisachen in Mannheim, 1734–1770, darin: Zunftliste
aus dem Jahr 1770.

A 6, Nr. 581: Von der Stadt Mannheim den Franzosen verkaufte Schiffs-
brücke, 1796.

A 6, Nr. 1011: Holzbedarf bei der Restaurierung der Mannheimer
Rheinbrücke, 1791.

W 2-25, P 1: Rheinverlaufskarte, 1732.

Speyer, Stadtarchiv

1 U Nr. 157: Privileg Ks. Rudolfs II. für die Stadt Speyer, 1576.

Worms, Stadtarchiv

1B-II-f-467 und -468: Streit zwischen Kurpfalz und Worms um Fischerei-
und Schifffahrtsrechte.

Gedruckte Quellen

Baumgartner, Rudolf, Die Freiheit der Rheinschifffahrt: ein Beitrag zur
zur Rechtsgeschichte des internationalen Schifffahrtsrechts, Bern
1926.

- Beschreibung der Einweihung des neuen Hafens von Mannheim und die Taufe des Dampfschiffs »Stadt Mannheim« am 17. Oktober 1840, o.O. 1840.
- Burgdorf, Wolfgang (Hg.), Die Wahlkapitulationen der römisch-deutschen Könige und Kaiser 1519–1792 (Quellen zur Geschichte des Heiligen Römischen Reiches 1), Göttingen 2015.
- Closer, Fritsche, Chronik der Stadt Straßburg, in: Die Chroniken der oberrheinischen Städte, Bd. 1: Straßburg, hg. von Carl Hegel, Leipzig 1870.
- Danz, Heinrich Ludwig, Die Oberherrschaft über den Rhein und die Freyheit der Rhein-Schiffahrt nach Grundsätzen des teutschen Staatsrechts, Frankfurt a.M. 1792.
- Dautzenberg, Franz u. Joseph Hansen (Hg.), Quellen zur Geschichte des Rheinlandes im Zeitalter der Französischen Revolution, 1780-1801 (Publikationen der Gesellschaft für Rheinische Geschichtskunde 42), Bd. 3, Bonn 1935.
- Gaum Wilhelm, Ist eine Spedition in Mannheim nothwendig und dem Handel vortröglich?, Mannheim 1808.
- Glöckner, Karl (Hg.), Codex Laureshamensis, 3 Bde., Darmstadt 1929–1933.
- Hildesheimer, Françoise (Hg.), Testament politique de Richelieu, Paris 1995.
- Historisch-politische Erzählungen der neusten Staats- und Weltbegebenheiten. Ereignisse aus dem Ende des Jahres 1797 und dem Anfang des Jahres 1798, Frankfurt a. M. 1798.
- von Hontheim, Johann Nikolaus, Historia Trevirensis diplomatica et pragmatica, Bd. 2, Trier 1750.
- Huber, Line u. Hermann Maier, Mannheim 1743: städtisches Leben im Spiegel der Ratsprotokolle (Arbeitsmaterialien aus dem Stadtarchiv Mannheim 1), Mannheim 2000.
- Just, Leo, Der geistige Kampf um den Rhein (Kriegsvorträge der Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn 36), Bonn 1941.
- Kurze Vorstellung der Industrie in denen drey Haupt-Städten und sämtlichen Ober-Aemtern der churfürstlichen Pfalz, rücksichtlich auf die Manufacturen, die Gewerbschaften und die Handlung, Frankenthal 1775.
- von Looz-Corswarem, Otto (Bearb.), Kaiser und Reich unter Karl V. Urkunden und Akten im Staatsarchiv Koblenz (Veröffentlichungen des Landesarchivs Rheinland-Pfalz 2), Koblenz 1964.

- Mirus, Alexander (Hg.), *Diplomatisches Archiv für die deutschen Bundesstaaten*, Bd. 1.1, Leipzig 1846.
- Oppenheim, Heinrich Bernhard, *Der freie deutsche Rhein: Geschichtliche und staatsrechtliche Entwicklung der Gesetzgebung des Rheins*, Stuttgart u.a. 1842.
- Probst, Hansjörg, *Fischereiordnung auf dem Neckar von 1502, 1518ff.*, in: *Mannheimer Geschichtsblätter N.F. 11* (2004), S. 213–230.
- Protocoll der Reichs-Friedens-Deputation zu Rastatt*, Bd. 2, Rastatt 1800.
- Protokoll der außerordentlichen Reichsdeputation zu Regensburg 1803*, Bd. 2, Regensburg 1803.
- Recueil des traités de paix, de trêve, d’alliance [...] etc. etc. relatifs à la pacification générale de l’Allemagne [...] depuis l’an 1795 jus’à présent*, Berlin 1801.
- Reschke, Hans, Walther Krause, Georg Leber u. Gerrit von Haeften, *Ansprachen zum Rheinschiffahrtstag in Mannheim 1968*, in: *Mannheimer Hefte 1/1969*.
- Rochlitz, Max, *Erwiderung der von Traitteur herausgegebenen Denkschrift über den Freihafen bei Mannheim, Karlsruhe 1836*.
- Schlettwein, Johann August, *Freyheit der Rheinschiffarth. Aus der wesentlichen Gerechtigkeit, den teutschen Reichsgrundgesetzen, und dem wahren Interesse der der Länder*, Offenbach u.a. 1775.
- Schmale, Franz-Josef (Hg.), *Otto von Freising. Die Taten Friedrichs oder richtiger Cronica, lat.-dt., übers. von Adolf Schmidt (Ausgewählte Quellen zur deutschen Geschichte des Mittelalters 17)*, Darmstadt 1974.
- Schmidt, Aloys u. Hermann Heimpel (Hg.), *Winand von Steeg (1371-1453). Ein mittelrheinischer Gelehrter und Künstler und die Bilderhandschrift über Zollfreiheit des Bacharacher Pfarrweins auf dem Rhein aus dem Jahr 1426 (Abhandlungen der Bayerischen Akademie der Wissenschaften, philosophisch-historische Klasse N.F. 81)*, München 1977.
- Scholz-Babisch, Marie, *Quellen zur Geschichte des Klevischen Rheinzollwesens vom 11. bis 18 Jahrhundert (Deutsche Zolltarife des Mittelalters und der Neuzeit 3)*, Bd. 1, Wiesbaden 1971.
- Teutsches Reichsarchiv*, Bd. 1, Leipzig 1720 u. Bd. 4, Leipzig 1720.
- The Consolidated Treaty Series*, Bd. 52, Dobbs Ferry/N.Y. 1969.

- von Traitteur, Johann Andreas, Nachricht an die Einwohner der Stadt Heidelberg über die gefährliche Lage des Eises an der Neckerbrücke, Heidelberg 1784.
- von Traitteur, Wilhelm, Denkschrift über den Hafen von Mannheim, Mannheim 1826.
- von Traitteur, Wilhelm, Nachtrag zur Denkschrift über den Freihafen Mannheim, Mannheim 1837.
- Tulla, Johann Gottfried, Die zweckmäßigste Behandlung des Rheins längs der Grenze des Großherzogtums Baden, Karlsruhe 1825.
- Tulla, Johann Gottfried, Über die Rektifikation des Rheins von seinem Austritt aus der Schweiz bis zu seinem Eintritt in das Großherzogtum Hessen, Karlsruhe 1825.
- Vischer, Wilhelm u. Alfred Stren, Die Chronik des Fridolin Ryff, 1514–1541, mit der Fortsetzung des Peter Ryff, 1543–1585, in: Basler Chroniken, Bd. 1, Basel u.a. 1872, S. 1–229.
- Warhaftige und gewisse Privilegien der Stadt Mannheim, in der Pfaltz gelegen, Heidelberg 1652.
- von der Wyck, Heinrich, Der Mittelrhein und Mannheim in hydrotechnischer Hinsicht, Mannheim 1825.

Literatur

- 75 Jahre Mannheimer Schifferverein. Festschrift, Mannheim 1969.
- Agricola, Sigurd, Vereinswesen in Deutschland, Eine Expertise im Auftrag des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend, (Schriftenreihe des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend 149), Stuttgart u.a. 1993.
- Auler, Jost, »Die Riesen unter unseren Fahrzeugen ...« Zu Holländerflößen auf dem Rheinstrom vor 1850, in: Der Niederrhein 2/2012, S. 50–55.
- Bärmann, Johannes, Die Freiheit der europäischen Binnenschifffahrt (Schriftenreihe der Deutschen Europa-Akademie 7), Landau 1950.
- Baumann, Annette, Augenscheinkarten des Reichskammergerichts im Generallandesarchiv Karlsruhe (1496–1806), in: Zeitschrift für die Geschichte des Oberrheins 167 (2019), S. 141–153.
- Bego-Ghina, Benedikt, Über einen Fluss, der keine Grenze sein und keine Begrenzungen mehr haben sollte, in: Kümper/Mauerer, 150 Jahre Mannheimer Akte (2018), S. 79–98.

- Bennemann, Nils, Kartographische Ordnungsvorstellungen in den badisch-französischen Rheinkarten 1828–1840, in: Hélène Miard-Delacroix, u. Guido Thieme (Hg.), *Der Rhein: eine politische Landschaft zwischen Deutschland und Frankreich 1815 bis heute* (Schriftenreihe des Deutsch-Französischen Historikerkomitees 14), Stuttgart 2018, S. 49–59.
- Bennemann, Nils, *Rheinwissen: Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt als Wissensregime, 1817–1880* (Veröffentlichungen des Instituts für Europäische Geschichte Mainz 260), Göttingen 2021.
- Bernhardt, Christoph, *Im Spiegel des Wassers: eine transnationale Umweltgeschichte des Oberrheins (1800–2000)* (Umwelthistorische Forschungen 5), Köln u.a. 2016.
- Blaich, Fritz, *Die Wirtschaftspolitik des Reichstages im Heiligen Römischen Reich. Ein Beitrag zur Problemgeschichte wirtschaftlichen Gestaltens* (Schriften zum Vergleich von Wirtschaftsordnungen 16), Stuttgart 1970.
- Blaich, Fritz *Bedeutung der Reichstage auf dem Gebiet der öffentlichen Finanzen im Spannungsfeld zwischen Kaiser, Territorialherren und Reichsstädten (1495–1670)*, in: Aldo De Maddalena, Hermann Kellenbenz (Hg.), *Finanzen und Staatsräson in Italien und Deutschland in der frühen Neuzeit* (Schriften des italienisch-deutschen Historischen Instituts in Trient 4), Berlin 1992, S. 79–112.
- Böcking, Werner, *Die Geschichte der Rheinschifffahrt: Schiffe auf dem Rhein in drei Jahrtausenden*, 2 Bde., Moers 1980.
- Böhm, L., *Einleitung in: Mannheimer Hefte 1/1969*, S. 1–2.
- Borgius, Walther, *Mannheim und die Entwicklung des südwestdeutschen Getreidehandels: Geschichte des Mannheimer Getreidehandels*, Bd. 1 (Volkswirtschaftliche Abhandlungen II, 1), Tübingen 1899.
- Brechtel, Fritz, Christoph Schäfer u. Gerrit Wagener, *Lusoria Rhenana: ein römisches Schiff am Rhein: neue Forschungen zu einem spätantiken Schiffstyp*, Hamburg 2016.
- Buss, Johannes P., *100 Jahre Mannheimer Produktenbörse: Festschrift zum 24. September 1962*, Mannheim 1962.
- Caroli, Michael, 1933–1939, *Keine »Hauptstadt der Bewegung«*, in: Nieß/Caroli, *Geschichte der Stadt Mannheim 3* (2009), S. 224–351.
- Daniels, Tobias, *Der Streit um die Zollfreiheit des Bacharacher Pfarrweins auf dem Rhein. Neue Rechtsgutachten zur Bilderhandschrift Winand von Steegs*, in: *Blätter für deutsche Landesgeschichte* 150 (2014), S. 325–356.

- David, Manfred (Hg.), Vom Raddampfer Mainz zum Museumsschiff Mannheim, Essen 1991.
- Denni, Karen, Rheinüberschreitungen – Grenzüberwindungen: die deutsch-französische Grenze und ihre Rheinbrücken (1861–2006), Konstanz 2008.
- Denz, Jacob, Die Schifffahrtspolitik der Kurpfalz im 17. und 18. Jahrhundert, Ludwigshafen 1909.
- Dollhoff, Josef, Rheinschifffahrt: Ausflüge in die Geschichte des großen Stroms, Hamburg 1999.
- Droege, Georg, Die kurkölnischen Rheinzölle im Mittelalter, in: Annalen des Historischen Vereins für den Niederrhein 168/169 (1967), S. 30–47.
- Ebeling, Christoph, Johann Gottfried Tulla und die Korrektur des Oberrheins, in: Die Ortenau 85 (2005), S. 495–514.
- Eckert, Christian, Die Rheinschifffahrt im XIX. Jahrhundert, Leipzig 1900.
- Facius, Friedrich, Badische Häfen am Oberrhein und Bodensee in der Frühzeit der Dampfschifffahrt, in: Aus Stadt- und Wirtschaftsgeschichte Südwestdeutschlands: Festschrift für Ernst Maschke, Stuttgart 1975, S. 207–236.
- Facius, Friedrich, Wegbereiter und Gestalter der Mannheimer Hafenanlagen im 19. und 20. Jahrhundert, in: Mannheimer Hefte 1978, S. 94–110.
- Febvre, Lucien, Der Rhein und seine Geschichte, übers. u. mit einem Nachwort hg. von Peter Schöttler, Frankfurt a. M. u.a. 1994.
- Fimpler-Philippen, Annette, Die Schifffahrt und ihre Fahrzeuge auf dem Niederrhein vom späten Mittelalter bis ins 18. Jahrhundert (Studien zur Düsseldorfer Wirtschaftsgeschichte 5), Düsseldorf 2008.
- Fliedner, Heinrich, Die Rheinzölle der Kurpfalz am Mittelrhein, in: Bacharach und Kaub (Westdeutsche Zeitschrift für Geschichte und Kunst. Ergänzungsheft 15), Trier 1910.
- Franz, Günther, Wilhelm Abel u. Gisbert Cascorbi, Der deutsche Landwarenhandel, Hannover 1960.
- Frauenfeld, K. H., Johann Andreas von Traitteur, in: Badische Heimat 53 (1973), S. 325–329.
- Gönnenwein, Otto, Das Stapel- und Niederlagsrecht (Quellen und Darstellungen zur Hansischen Geschichte N.F. 11), Weimar 1939.

- Gothein, Eberhard, Mannheim im ersten Jahrhundert seines Bestehens: Ein Beitrag zur deutschen Städtegeschichte, in: Zeitschrift für die Geschichte des Oberrheins N.F. 4 (1889), S. 129–211.
- Gothein, Eberhard, Rheinische Zollkongresse und Handelsprojekte am Ende des 17. Jahrhunderts, in: Beiträge zur Geschichte vornehmlich Kölns und der Rheinlande. Festschrift zum achtzigsten Geburtstag Gustav von Mevissens, Köln 1895, S. 361–400.
- Gothein, Eberhard, Die Schifffahrt der deutschen Ströme, Bd. 2: Geschichtliche Entwicklung der Rheinschifffahrt im XIX. Jahrhundert (Schriften des Vereins für Socialpolitik 101), Leipzig 1903.
- Gruhle, Hans W., Die Ursachen der Jugendlichen Verwahrlosung und Kriminalität (Heidelberger Abhandlungen aus dem Gesamtgebiet der Kriminalpsychologie 1), Heidelberg 1912.
- Haas, Rudolf u. Hoffmann, Karl, 150 Jahre Rheinhafen Mannheim, Mannheim 1978.
- Handelsbräuche in der Rheinschifffahrt: Gutachten des Vorstandes der Schifferbörse und der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel-Kleve zu Duisburg (Schriftenreihe der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer 54), Duisburg 1976.
- Hanke, Fred, Traditionelle Boote in Deutschland, Tl. 3: Holzbootsbau am Mittelrhein. Ein ausgestorbenes Handwerk, in: Deutsches Schifffahrtsarchiv 18 (1995), S. 261–294.
- Hartmann, Ernst, Aus der Arbeit des Vereins, in: 75 Jahre Mannheimer Schifferverein (1969), S. 17–26.
- Hartmann, Ernst, Der Schiffermast in Mannheim, Eine Studie, o.O. [Mannheim] 1993 [im Archiv des MSV].
- Hartmann, Ernst, Schifffahrtsmuseum in Mannheim, Dokumentation 1960–1977 mit einem Nachwort und mit Anhang, Mannheim 1993 [im Archiv des MAV].
- Hartmann, Ernst, Ein langer Weg, Zur Geschichte eines Museums für die Binnenschifffahrt in Mannheim (Landesmuseum für Technik und Arbeit. Forschung 21/1996), Mannheim 1996.
- Heiman, Hanns, Geschichte des Neckarschiffergewerbes und der Neckarschifffahrt, 2 Bde., Heidelberg 1907.
- Hertel, Werner, Karl Theodor von Dahlberg zwischen Reich und Rheinbund. Grundgedanken seiner Politik vom Regierungsantritt bis zur Gründung des Rheinbundes (1802–1806), Diss. phil. Univ. Mainz 1952.

- Hübel, Christian, 1945–1948, Kriegsende und ein schwieriger Neubeginn in Trümmern, in: Nieß/Caroli, Geschichte der Stadt Mannheim 3 (2009), S. 422–461.
- Irsigler, Franz, »Teuschlands hochschlagende Pulsader«. Zur wirtschaftlichen Bedeutung des Rheins bis zum frühen 19. Jahrhundert, in: Klaus Honneft u.a. (Hg.), »Vom Zauber des Rheins ergriffen ...« Zur Entdeckung der Rheinlandschaft vom 17. bis zum 19. Jahrhundert, München 1992, S. 67–80.
- Jacob, Gustaf, Die Entwicklung der Mannheim Rheinschiffahrtsakte von 1868, in: Mannheim Hefte 2/1968.
- Jasmund, Robert, Die Arbeiten der Rheinstrom-Bauverwaltung, 1851–1900. Denkschrift anlässlich des 50jährigen Bestehens der Rheinstrombauverwaltung, Berlin 1900.
- Kammerer, Odile, Der Rhein im Mittelalter und in der Frühen Neuzeit: Nutzen und Gefahren, in: Das Markgräflerland 2/2007, S. 110–130.
- Kaudelka, Steffen, Rezeption im Zeitalter der Konfrontation: Französische Geschichtswissenschaft und Geschichte in Deutschland, 1920–1940 (Veröffentlichungen des Max-Planck-Instituts für Geschichte 168), Göttingen 2003.
- Kessler, Benedikt, Die Mannheimer Schifferzunft: eine Rekonstruktion anhand der Zunftverordnung von 1730 und der Zunftprotokolle von 1774–76, masch. Bachelor-Arbeit, Historisches Institut, Univ. Mannheim, 2020.
- Kirchgässner, Bernhard, Der Auf- und Ausbau binnenländischer internationaler Transportversicherungs-Gesellschaften Süddeutschlands im 19. Jahrhundert, in: Friedrich-Wilhelm Henning (Hg.), Entwicklung und Aufgaben von Versicherungen und Banken in der Industrialisierung (Schriften des Vereins für Socialpolitik 105), Berlin 1980, S. 63–79.
- Kirchgässner, Bernhard, Gründungszeit, Aufstieg und Krise der Mannheimer Versicherungsgesellschaft unter Carl Johann Girtaner (1879–1889); ein Beitrag zur Geschichte des oberrheinischen Bürgertums im 19. Jahrhundert (Studien zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte 1), Ostfildern 1980.
- Kirchgässner, Bernhard, Integrationsprobleme einer bürgerlichen Gründungsstadt: Mannheim, 1660–1720 (Schriften der Gesellschaft der Freunde Mannheims und der ehemaligen Kurpfalz 22), Mannheim 1992.
- Kischel, Dieter, Die Geschichte der Rheinschiffahrtsgerichtsbarkeit von 1804 bis in die Gegenwart: unter besonderer Berücksichtigung der

- rheinpreußischen Verhältnisse (Steuer, Wirtschaft und Recht 61), Bergisch Gladbach 1982.
- Kluge, Arnd, Die Zünfte, Stuttgart 2007.
- Knittel, Hartmut, Binnenschiffe – kleiner Maßstab, großes Detail. Die Sammlung der Schiffsmodele des TECHNOSEUM, Darmstadt 2016.
- Koch, Peter, Versicherungsplätze in Deutschland: Geschichte als Gegenwart, Wiesbaden 1986.
- Kölner, Paul, Die Basler Rheinschiffahrt vom Mittelalter zur Neuzeit, Basel 1954.
- von Köppen, Ursula, Die Geschichte der Kommission und die Rechtsordnung der Rheinschiffahrt, in: 150 Jahre Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, Straßburg 1966.
- Koh, Myong-Duck, Die Finanzierung der Großherzoglich-Badischen Staatseisenbahn von Mannheim bis Basel (1833–1855), Diss. Univ. Mannheim 1997.
- Krahe, Peter u. Maria Larina, Hoch- und Niedrigwasser in Köln seit AD 1000, in: Geographische Rundschau 62.3 (2010), S. 34–41.
- Krauß, Martin, 1914–1918, Im Ersten Weltkrieg, in: Nieß/Caroli, Geschichte der Stadt Mannheim 3 (2009), S. 1–49.
- Kreutz, Wilhelm u. Hermann Wiegand, Kleine Geschichte der Stadt Mannheim, Leinfelden-Echterdingen 2008.
- Kross, Siegfried (Hg.), Musikalische Rheinromantik (Beiträge zur Rheinischen Musikgeschichte 140), Kassel 1989.
- Kühnle, Helmut, Aus der Chronik, 75 Jahre Mannheimer Schifferverein (1969), S. 6–12.
- Kümper, Hiram u. Maurer, Andreas (Hg.), 150 Jahre Mannheimer Akte. Festschrift zum 150jährigen Bestehen der Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 (Schriften für Transport- und Versicherungsrecht 12), Baden-Baden 2018.
- Kümper, Hiram, Streit um den Rhein und die Freiheit der Flussschiffahrt zwischen Territorialisierung und Nationenbildung, in: ders./Maurer, 150 Jahre Mannheimer Akte (2018), S. 23–42.
- Kümper, Hiram, Der Oberrhein – Lebens- und Verkehrsader im Lauf der Zeiten, in: Bernd Junker (Hg.), Entlang des Rheins – von Basel nach Mannheim (Wanderungen in die Erdgeschichte 38), Freiburg i. Br. 2019, S. 31–42.

- Kümper, Hiram u. Rosendahl, Wilfried, »Wie ein lebendiges Gebirge aufgetürmt ...« – Entstehung und Verlauf des katastrophalen Eishochwassers auf Neckar und Rhein im Februar 1784, in: Momente. Beiträge zur Landeskunde von Baden-Württemberg 4/2019, S. 2–5.
- Kümper, Hiram, 1720–1778: Regionale Zuwanderung und europäische Strahlkraft – Die Residenz-Zeit, in: Philipp Gassert, Ulrich Nieß, Harald Stockert (Hg.), Zusammenleben in Vielfalt: Zuwanderung nach Mannheim von 1607 bis heute (Veröffentlichungen zur Mannheimer Migrationsgeschichte 1), Ubstadt-Weiher 2021, S. 72–93.
- Kuhn, Hans Wolfgang, Frühe Gierponten: fliegende Brücken auf dem Rhein im 17. und 18. Jahrhundert, in: Deutsches Schifffahrtsarchiv 6 (1983), S. 25–64.
- Kuhn, Hans Wolfgang, Barock auf dem Wasser: die Jachtschiffe des Kurfürsten von Pfalz auf Rhein und Neckar, in: Oberrheinische Studien 6 (1985), S. 205–248.
- Kunz, Wolfgang, Pfälzische Eisenbahnbrücken über den Rhein, in: Jahrbuch für Eisenbahngeschichte 48 (2017/2018), S. 13–24.
- Lademacher, Horst, »Ein letzter Schritt zur Unabhängigkeit« – Die Niederländer in Münster 1648, in: Heinz Duchhardt (Hg.), Der Westfälische Friede: Diplomatie – politische Zäsur – kulturelles Umfeld – Rezeptionsgeschichte (Beihefte zur Historischen Zeitschrift N.F. 26), München 1998, S. 335–348.
- von Looz-Corswarem, Clemens, Zur Entwicklung der Rheinschifffahrt vom Mittelalter bis zum 19. Jahrhundert, in: Düsseldorf und seine Häfen. Zur Verkehrs- und Wirtschaftsgeschichte der Stadt aus Anlaß des 100jährigen Hafenjubiläums, Düsseldorf 1996, S. 9–31.
- von Looz-Corswarem, Clemens u. Georg Mölich (Hg.), Der Rhein als Verkehrsweg: Politik, Recht und Wirtschaft seit dem 18. Jahrhundert (Schriftenreihe der Niederrhein-Akademie 7), Bottrop u.a. 2007.
- von Looz-Corswarem, Clemens, Koggen vor Köln. Seeschiffe auf dem Rhein im Mittelalter, in: Jens Lieven u.a. (Hg.), Beiträge zur Erforschung des Kulturrums an Rhein und Maas. Dieter Geuenich zum 75. Geburtstag (Rhein-Maas. Geschichte, Sprache und Kultur 8), Hamburg 2018, S. 91–111.
- von Looz-Corswarem, Clemens, Schifffahrt und Handel auf dem Rhein vom Mittelalter bis ins 19. Jahrhundert. Beiträge zur Verkehrsgeschichte (Schriften zur rheinisch-westfälischen Wirtschaftsgeschichte 48), Köln u.a. 2020.
- Maier, Franz, Bischöfe und Äbte, Leiningen und Pfalzgrafen: der Raum Ludwigshafen im Mittelalter, in: Stefan Mörz, Klaus Jürgen Becker (Hg.), Geschichte der Stadt Ludwigshafen am Rhein, Bd. 1: Von den

- Anfängen bis zum Ende des Ersten Weltkrieges, Ludwigshafen 2003, S. 13–87.
- Maier-Mannhart, Helmut, Versicherung und Technik – Partner des Fortschritts: eine Publikation zum 100jährigen Bestehen der Frankona-Rückversicherungs-Aktiengesellschaft, München 1986.
- Mannheim – Wahrzeichen des europäischen Rheins: der Stadt Mannheim zum 350jährigen Bestehen überreicht durch die Deutsch-Niederländische Handelskammer, o.O. 1956.
- Martin, Anna, Aus den Akten der Wormser Fischerzunft: Beiträge zur Geschichte des Wormser Fischereiwesens (Der Wormsgau. Beihefte 9), Worms 1941.
- Metz, Theodor, Die Rheinschiffahrt in den Jugendjahren Mannheims, in: Mannheim – Wahrzeichen des europäischen Rheins (1957).
- Miard-Delacroix, Hélène u. Guido Thiemeyer (Hg.), Der Rhein : eine politische Landschaft zwischen Deutschland und Frankreich 1815 bis heute (Schriftenreihe des Deutsch-Französischen Historikerkomitees 114), Stuttgart 2018.
- Mörz, Stefan, 1743–1777: Glanz der Residenz zur Karl-Theodor-Zeit, in: Nieß/Caroli, Geschichte der Stadt Mannheim 1 (2007), S. 372–527.
- Mohr, Siegfried, Die Flößerei auf dem Rhein, Mannheim 1897.
- Mone, Josef, Die Rheinschiffahrt vom 13. bis 15. Jahrhundert, in: Zeitschrift für Geschichte des Oberrheins 9 (1858), S. 1–44 und 385–431.
- von Müller, Joachim, Der öffentliche Dienst in Baden im 19. Jahrhundert, Diss. Univ. Heidelberg 1974.
- Müller, Klaus, Politische und rechtliche Veränderungen der Rheinschiffahrt zwischen der Französischen Revolution und dem Ersten Paris Frieden 1814, in: von Looz-Corswarem/Mölich, Der Rhein als Verkehrsweg (2017), S. 37–60.
- Musall, Heinz, Die Entwicklung der Kulturlandschaft der Rheinniederung zwischen Karlsruhe und Speyer vom Ende des 16. bis zum Ende des 19. Jahrhunderts (Heidelberger geographische Arbeiten 22), Heidelberg 1969.
- Musall, Heinz, Die kurpfälzische Rheinbefahrung von Speyer bis Worms und die Rheinstromkarte vom Jahre 1580, in: Mitteilungen des Historischen Vereins der Pfalz 76 (1978), S. 147–157.
- Napp-Zinn, Anton Felix, 100 Jahre Köln-Düsseldorfer Rheindampfschiffahrt: insbesondere Zerstörung und Wiederaufbau 1939–1953, Köln 1953.

- Nieß, Ulrich u. Caroli, Michael (Hg.), *Geschichte der Stadt Mannheim*, 3 Bde., Heidelberg u.a. 2009.
- Nieß, Ulrich, 1606–1607: Vom Dorf zur Doppelsternanlage – die Stadt- und Festungsgründung, in: ders./Caroli, *Geschichte der Stadt Mannheim 1* (2007), S. 1–55.
- Nordman, Daniel, Von Staatsgrenzen zu Nationalen Grenzen, in: Etienne François u.a. (Hg.), *Die Grenze als Raum, Erfahrung und Konstruktion: Deutschland, Frankreich und Polen vom 17. bis 20. Jahrhundert*, Frankfurt a.M. u.a. 2007, S. 107–134.
- Nordman, Daniel, *Frontières de France: de l'espace au territoire, XIV-XIX siècles*, Paris 1999.
- Parzer, Sebastian, *Friedrich Engelhorn: BASF-Gründer – Unternehmer – Investor (1865–1902)*, Worms 2014.
- Pfeiffer, Friedrich, *Rheinische Transitzölle im Mittelalter*, Berlin 1997.
- Pich, Sabine, Mannheim und die Flößerei im 18. und 19. Jahrhundert, in: Hans-Werner Keweloh (Hg.), *Auf den Spuren der Flösser: Wirtschafts- und Sozialgeschichte eines Gewerbes*, Stuttgart 1988, S. 129–135.
- von Plessen, Marie-Luise (Hg.), *Der Rhein – eine europäische Flussbiographie*, München u.a. 2016.
- Popp, Christoph, 1918-1933, Die Weimarer Republik, in: Nieß/Caroli, *Geschichte der Stadt Mannheim 3* (2009), S. 50–196.
- Probst, Hansjörg, Die kurpfälzische Herrschaft über den Rhein zwischen Speyer und Worms nach dem kleinen Rheinbefahrungsprotokoll von 1580, in: *Mannheimer Geschichtsblätter N.F. 10* (2003), S. 207–236.
- Probst, Ulrich u. Miriam Sénécheau, Flußalltag – Fischerei am Oberrhein, in: *Spätmittelalter am Oberrhein*, Stuttgart 2001, S. 171–184.
- Rachel, Hugo, *Die Handels-, Zoll- und Akzisepolitik Brandenburg-Preußens bis 1713 (Acta Borussica. Handels-, Zoll- und Akzisepolitik 1)*, Berlin 1911.
- Rahe, Jochen u.a. (Hg.), *Handbuch Rhein*, Darmstadt 2011.
- Riehm, Gustav Adolf, *Rechtsformen der internationalen Handelsfreiheit an der Wende zur Neuzeit (Studien zum internationalen Wirtschaftsrecht und Atomenergierrecht 10)*, Göttingen 1962.
- Rings, Hanspeter, Der Mannheimer Spaziergänger: Impressionen aus dem 18. und 19. Jahrhundert, in: *Mannheimer Geschichtsblätter N.F. 22* (2011), S. 75–92.

- Rings, Hanspeter, Caffee, Capern und Corinthen – Mannheimer Hafenleben Mitte des 19. Jahrhunderts, in: Kümper/Maurer, Mannheimer Akte (2018), S. 307–324.
- Rings, Hanspeter, Mannheim auf Kurs, Hafen- und Schifffahrtsgeschichte der Stadt an Rhein und Neckar (Schriftenreihe MARCHIVUM 3), Mannheim 2019.
- Rückert, Peter, Hochwasser und Flussbau - Zur anthropogenen Gestaltung der Flusslandschaft am Oberrhein im späten Mittelalter, in: Siedlungsforschung: Archäologie, Geschichte, Geographie 23 (2005), S. 113–129.
- Schäfer, Alois, Der Anspruch von Kurpfalz auf die Herrschaft über den Rhein von Selz im Elsaß bis Bingen, in: Zeitschrift für Geschichte des Oberrheins 115 (1967), S. 265–329.
- Schäfer, Alois, Die kurpfälzische Rheinstromkarte von 1590, in: Historischer Atlas von Baden-Württemberg, Stuttgart 1988.
- Scherner, Karl Otto, Die Rheinakten von 1831 und 1868: die Freiheit der Rheinschifffahrt und das Verhältnis von Integration und Privatrecht um die Mitte des 19. Jahrhunderts, in: Zeitschrift für Europäisches Privatrecht 58 (1997), S. 59–85.
- Scherner, Karl Otto, Zur Rechtsgeschichte der Rheinschifffahrt bis zur Wiener Schlussakte, in: ders., Handel, Wirtschaft und Recht in Europa. Abhandlungen zum Handels- und Wirtschaftsrecht in Deutschland und im Europa des 16. bis 19. Jahrhunderts (Bibliotheca eruditorum 27), Keip 1999, S. 367–388.
- Scherner, Karl Otto, Entwicklung des Rheinschifffahrtsrechts, 1871–1963, in: ders., Handel, Wirtschaft und Recht in Europa: Abhandlungen zum Handels- und Wirtschaftsrecht in Deutschland und im Europa des 16. bis 19. Jahrhundert, Goldbach 1999, S. 607–644.
- Schirges, Georg, Der Rheinstrom. Ein Beitrag zur Kenntnis der Geschichte, Handelsstatistik und Gesetzgebung des Rheins, nebst der Rheinschifffahrts-Acte vom 31. März 1831, Mainz 1857.
- Schlemmer, Martin, »... weit über den Ozean hinaus« – Der Rhein in den 1920er Jahren im wirtschaftspolitischen Kontext, in: von Looz-Corswarem/Mölich, Der Rhein als Verkehrsweg (2017), S. 135–156.
- Schlieper, Hans, Eisenbahntrajekte über Rhein und Bodensee, Düsseldorf 2009.
- Schmidt, Aloys u. Heimpel, Hermann, Winand von Steeg (1371–1453): ein mittelrheinischer Gelehrter und Künstler und die Bilderhandschrift über Zollfreiheit des Bacharacher Pfarrweins auf dem Rhein aus dem Jahre 1426 (Handschrift 12 des Bayerischen Geheimen

- Hausarchiv zu München) (Abhandlungen der Bayerischen Akademie der Wissenschaften, philosophisch-historische Klasse, N.F. 81), München 1977.
- Schneider, Joachim, Ressourcen, Konflikte und Regeln bei Kurfürstenkolleg und Königswahl: zur Bedeutung materieller Ressourcen im römisch-deutschen Reich des Spätmittelalters, in: *Saeculum* 64 (2014), S. 167–193.
- Schreier, Johannes, Der Strom, der Fluss und seine Untertanen. Das Alluvionsrecht im Herzogtum Kleve in der frühen Neuzeit, in: Ellen Widder u.a. (Hg.), *Vestigia monasteriensia. Westfalen – Rheinland – Niederlande (Studien zur Regionalgeschichte 5)*, Bielefeld 1995, S. 101–132.
- Schott, Dieter, 1891–1908, Die Stadt unter Strom, in: Nieß/Caroli, *Geschichte der Stadt Mannheim 2* (2007), S. 498–597.
- Schultz, Manfred, 100 Jahre Mannheimer, 1879–1979, Mannheim 1979.
- Schwabe, Hermann, Die Entwicklung der deutschen Binnenschifffahrt bis zum Ende des 19. Jahrhunderts (Verbandsschriften des Deutsch-Österreichisch-Ungarischer Verbands für Binnenschifffahrt 44), Berlin 1899.
- Schwerhoff, Gerd, Der Kölner Stapel (1259–1831): Werden und Wandlungen einer alteuropäischen Institution, in: *Jahrbuch des kölnischen Geschichtsvereins* 80 (2010), S. 43–70.
- Smets, Josef, Der Rhein: Deutschlands Strom, aber Frankreichs Grenze. Zur Rheinmythologie in Frankreich und in Deutschland vom Mittelalter bis zum 20. Jahrhundert, in: *Jahrbuch für westdeutsche Landesgeschichte* 24 (1998), S. 7–51.
- Sommerlad, Theo, Die Rheinzölle im Mittelalter, Halle 1894.
- Specht, Ludwig, Der Weg zum »Museumsschiff Mannheim«, in: *Mannheimer Hefte* 1/1987, S.28–31.
- Strauch, Dieter, Die Entwicklung des Rheinschifffahrtsrechts zwischen 1815 und 1868, in: von Looz-Corswarem/Mölich, *Der Rhein als Verkehrsweg* (2017), S. 61–92.
- Struck, Wolf-Heino, Alte Karten vom Rhein zwischen Walluf und Bingen. Dokumente eines Rechtsstreites über die Rheinauen, in: *Nassauische Annalen* 88 (1977), S. 53–102.
- Stursberg, Ulrike, Innovation auf dem Rhein: Das Ende der Treidelschifffahrt (Kleine Schriftenreihe des Düsseldorfer Geschichtsvereins 3), Essen 2015.

- Thiemeyer, Guido u. Tölle, Isabel, Supranationalität im 19. Jahrhundert? Die Beispiele der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und des Octroivertrages 1804–1851, in: *Journal of European Integration History* 17 (2011), S. 177–196.
- Vasold, Manfred, Die Eruptionen des Laki von 1783/84: ein Beitrag zur deutschen Klimageschichte, in: *Naturwissenschaftliche Rundschau* 57 (2004), S. 602–608.
- Umbach, Kai, Die Position deutscher Transportversicherer auf dem Weltmarkt 1880–1914, in: *Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte* 93 (2006), S. 413–437.
- Vetter, Julius, Schifffahrt, Flötzeri und Fischerei auf dem Oberrhein (Schaffhausen – Basel) sowie: Geschichte der alten Schifffergesellschaften genannt »Rhein-Genossenschaft« und »Laufenknechte«. Mit Beigabe der darauf bezüglichen Urkunden, Karlsruhe 1864.
- Walter, Friedrich, Mannheim in Vergangenheit und Gegenwart, Bd. 1: Geschichte Mannheims von den ersten Anfängen bis zum Übergang an Baden (1802), Mannheim 1907.
- Weber, Heinz, Die Dampfschifffahrt auf dem Rhein geht zu Ende, *Jahrbuch des Kölnischen Geschichtsvereins* 48 (1977), S. 113–138.
- Weber-Brosamer, Bernhard, »Die Weltordnung will weder Stillstand noch Rückschritt« – Zur Einführung der Dampfschifffahrt und ihren wirtschaftspolitischen Auswirkungen, in: von Looz-Corswarem/Mölich, *Der Rhein als Verkehrsweg* (2017), S. 93–116.
- Wettstein, Lothar, Die Schifffahrtswfreiheit auf dem Rhein von der Zeit der römischen Herrschaft unter dem Kaiser Augustus bis zum Beginn des Wiener Kongresses, *Diss. jur. Univ. Mainz* 1963.
- Winterberg, Regina, *St. Nikolaus-Schifferverband – Zielsetzung und Entwicklung*, Münster 2008.
- Zeller, Johann Friedrich, *Die Neckar-, Rhein- und Mainschifffahrt zwischen Heilbronn, Mainz und Frankfurt, geschichtlich, rechtlich und kaufmännisch betrachtet*, Heilbronn 1809.
- Zeller, Wilhelm, *Mannheims Handel im 17. und 18. Jahrhundert. Zwei Vorträge* (Mannheimer Altertumsverein. Sammlung der Vorträge 4), Mannheim 1892.