

Bericht

Symposium »Die Elbe – Fluss ohne Grenzen (1815–2015)«

2. Arbeitstreffen, 16. März 2013, Stade; 3. Arbeitstreffen, 16. September 2013, Pirna; 4. Arbeitstreffen, 31. März 2014, Coswig (Anhalt); 5. Arbeitstreffen, 29. September 2014, Tangermünde

Ausgehend von einer ersten Zusammenkunft am 9. Juni 2012 in Dresden fanden 2013 und 2014 vier weitere Arbeitstreffen zur Vorbereitung des für 2015 geplanten Symposiums »Die Elbe – Fluss ohne Grenzen (1815–2015)« statt, über die hier berichtet wird. Ziel dieser Workshops war es, das inhaltliche Spektrum des geplanten Elbe-Symposiums weiter auszuloten. Die Ergebnisse des Dresdner Treffens von 2012 sind dokumentiert in dem Beitrag »Die Elbe – Fluss ohne Grenzen«, in: *Volkskunde in Sachsen* 24/2012, S. 227–241. Dieser Beitrag enthält alle grundlegenden Informationen zum Projekt, insofern wird im Folgenden daran angeknüpft.

Zweites Arbeitstreffen, 16. März 2013, Stade

Am 16. März 2013 fand in den Räumen des Landschaftsverbandes Stade e. V. das zweite Arbeitstreffen zum Thema »Die Elbe – Fluss ohne Grenzen« statt. Veranstalter waren der Landschaftsverband Stade und das Institut für Sächsische Geschichte und Volkskunde (Dresden) in Zusammenarbeit mit dem Museum für Hamburgische Geschichte und dem Altonaer Museum für Kunst und Kulturgeschichte. TeilnehmerInnen waren Matthias Bunzel (Maritime Landschaft Unterelbe GbR), Hans-Eckhard Dannenberg (Landschaftsverband Stade), Michael Ehrhardt (Landschaftsverband Stade), Tobias von Elsner (Kulturhistorisches Museum Magdeburg), Guido Fackler (Universität Würzburg), Norbert Fischer (Universität Hamburg/Landschaftsverband Stade), Vanessa Hirsch (Altonaer Museum für Kunst und Kulturgeschichte), Franklin Kopitzsch (Universität Hamburg), Klaus-Joachim Lorenzen-Schmidt (Staatsarchiv Hamburg), Andreas Martin (Institut für Sächsische Geschichte und Volkskunde, Dresden), Ortwin Pelc

(Museum für Hamburgische Geschichte) und Manfred Seifert (Institut für Sächsische Geschichte und Volkskunde, Dresden, jetzt Universität Marburg).

Im Mittelpunkt stand die Flusslandschaft an der Unterelbe (Niederelbe). Deren im Vergleich zu anderen Elb-Abschnitten besondere flusslandschaftliche Dynamik sei vorab skizziert: An der Niederelbe prägen die von der Nordsee her kommenden Gezeiten die Landschaft (elbaufwärts bis Höhe Lauenburg, seit 1960 bis Staustufe Geesthacht). Ebbe und Flut bewirken, dass die Elbe ihr Bett immer wieder verlässt und die angrenzenden Flussmarschen beeinflusst. Durch den Bau geschlossener Deichlinien sind die Grenzen zwischen Fluss und Land bis in das 20. Jahrhundert immer wieder verändert worden. Es gab weiträumige Vor- und Ausdeichungen, frühere Elbinseln wurden mit dem Festland verbunden. Die Gezeiten haben auch die Nutzung der Elbe als Schifffahrts- und Handelsweg geprägt. So waren spezielle Schiffstypen wie die Ewer für diesen Bereich der Elbe typisch. Zahlreiche Häfen und Werften lagen häufig nicht direkt am Fluss, sondern geschützt weiter landeinwärts an den zur Elbe führenden Entwässerungsläufen (Schleusenpielen). Nicht zuletzt siedelten sich, bedingt durch die Nähe zur Elbmündung und Nordsee, hochseerorientierte Unternehmen (Reedereien, fischverarbeitende Industrie) sowie maritime Berufe an der Niederelbe an. Diesen mit dem Fluss verbundenen Grenzauflösungen standen im 19. und 20. Jahrhundert Konflikte um Hoheits- und Nutzungsrechte auf Grund der territorialen politischen Grenzen gegenüber (u. a. zwischen Hamburg, Preußen und dem Königreich Hannover sowie nach 1945 zwischen einzelnen Bundesländern).

Diese inhaltliche Orientierung spiegelte sich in den Beiträgen: Als Geschäftsführer des Landschaftsverbandes Stade e. V. begrüßte *Hans-Eckhard Dannenberg* zunächst die TeilnehmerInnen und erläuterte die Rolle seiner Institution für die Geschichte und die Kultur des Elbe-Weser-Raumes. Anschließend skizzierten *Andreas Martin* und *Norbert Fischer* das Ziel, den 200. Jahrestag der Verabschiedung der Wiener Kongressakte im Jahr 1815, in der die Handelsschifffahrt auf den mitteleuropäischen Flüssen als ein freies Gewerbe proklamiert wurde, als Anlass zu nutzen, um die bisher zumeist regional und fachspezifisch orientierten Forschungen zur Elbe neu auszurichten. Dabei geht es allgemein um grenzüberschreitende Studien sowohl im räumlichen wie im fachlichen Sinn.

Franklin Kopitzsch berichtete über seine Untersuchungen zum Thema »Die Niederelbe in der historischen Reiseliteratur«. Ausgehend vom 17. Jahrhundert (Petrus Hesselius) über das 18. Jahrhundert (Barthold Hinrich Brockes) stellte er die erste bedeutende Reisebeschreibung der gesamten Elbe von der Quelle bis zur Mündung von Karl Heinrich Wilhelm Münnich aus dem Jahr 1845 vor. Fast zur gleichen Zeit erschienen andere Beschreibungen für einzelne Abschnitte der Elbe von Peter von Kobbe, Hermann Allmers und Johann Georg Kohl. Für die untere Elbe ist das 1907 erstmals

erschienene Buch des Hamburger Geografen Richard Linde über »Die Niederelbe« eine bis heute wichtige Informationsquelle. Nach dem Zweiten Weltkrieg häufen sich Reiseführer über die Elbe.

Tobias von Elsner formulierte unter dem Titel »Die mittlere Elbe – Aspekte der Forschung« zunächst die Frage, ob es sinnvoll sei, die Zeiträume vor 1815 in der inhaltlichen Struktur unberücksichtigt zu lassen. Er verwies in diesem Zusammenhang auf die Bedeutung der Kunst und deren Blick auf die Elbe. Magdeburg bildete über Jahrhunderte ein Zentrum des Schiffsverkehrs, Dampfschiffe gab es hier seit den 1830er Jahren. Die Einrichtung einer Magdeburger Zentralbehörde (»Elbstrombauverwaltung«) und der Stromausbau markieren in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts die neue Qualität staatlicher Verwaltung. Eine Besonderheit der mittleren Elbe stellte die Magdeburger Schifferbrüderschaft dar. Sie kontrollierte den Elbhandel mindestens seit dem 17. Jahrhundert und organisierte die »Reihefahrt« zwischen Magdeburg und Hamburg bis zur Aufhebung des Stapelrechts. Das 2003 fertig gestellte Wasserstraßenkreuz Magdeburg stellt den jüngsten technischen Höhepunkt dar und verbindet Elbe und Mittellandkanal.

Michael Ehrhardt referierte zum Thema »Das Alte Land und die Elbe«. Die Region »Altes Land« liegt am südlichen Elbufer zwischen Stade und Hamburg. Der Fluss ist hier, wie anhand von Karten erläutert wurde, an seinem Ufer durch die in »Hochland« und »Sietland« unterteilten Marschen geprägt. Ehrhardt akzentuierte insbesondere die sich wandelnden Uferlinien in den so genannten Drei Meilen. Der im Hochmittelalter einsetzende Deichbau zog eine zunächst klare Grenze zwischen Fluss und Land. In der Folge von Sturmfluten und sich verändernden Strömungen musste diese immer wieder verschoben werden. Die folgenreichste Sturmflutkatastrophe im 19. Jahrhundert war die Februarflut von 1825. Stärker noch als politische Entwicklungen veränderte sie das Leben in diesem Abschnitt der Elbe. Auf Jahre hinaus litt die Bevölkerung unter den Überschwemmungen und ihren Folgen. Zugleich bot die Katastrophe den Beamten des Königreichs Hannover, zu dem dieses Territorium damals gehörte, die Möglichkeit, viel stärker als bisher in den bis dato größtenteils autonom geregelten Wasserbau einzugreifen. Insgesamt spielen die Deiche über ihre konkrete, praktische Funktion hinaus eine besondere, auch symbolische Rolle für die Bewohner der Elbmarschen, die auf soziale, kulturelle und mentale Aspekte der Flussgeschichte verweist.

Dem nördlichen Ufer der Niederelbe wandte sich *Klaus-Joachim Lorenzen-Schmidt* unter dem Titel »Die holsteinischen Elbmarschen« zu. Wenngleich er die landschaftlichen und gesellschaftlichen Gemeinsamkeiten der Elbmarschen beiderseits des Flusses sah, so betonte er zugleich die untere Elbe als natürliche wie territorialpolitische Grenze. Der Fluss, seine Gezeiten und Sturmfluten wurden als bedrohlich empfunden, weil immer

wieder Land weggerissen wurde. So wurden Deich- und Schleusenbau zu einer aufwändigen Angelegenheit. Unter handelspolitischen Aspekten hob Lorenzen-Schmidt die Hamburger Bestrebungen zur Kontrolle des Elbhandels hervor. Daraus resultierte das Ziel Hamburgs, lokale Stapelrechte zu beseitigen. Bis heute prägt die »Transportrevolution« des 19. Jahrhunderts das Bild. In zahlreichen Orten an der Niederelbe und ihren Nebenflüssen gab es kleinere oder größere Häfen oder Schiffslanden als Umschlagsplätze. Sie dienten dem Transport der Agrarprodukte, von Torf und Ziegeln auf den Ewern, den Gezeiten und dem Wattboden angepassten Booten. So herrschte im 19. Jahrhundert eine »dichte Kleinschiffahrt«, bevor ihr in der Eisenbahn eine neue verkehrstechnische Konkurrenz erwuchs und die Industrie die dominierende Rolle der Agrarwirtschaft abzulösen begann.

Matthias Bunzel thematisierte »Flussübergreifende Kooperationen und Potentiale an der Unterelbe«. Dabei bezog er sich auf die Institution »Maritime Landschaft Unterelbe«, ein grenzüberschreitendes Leitprojekt der Metropolregion Hamburg. Ziel ist es, das maritime Erbe großräumig zu erhalten und touristisch zu vermarkten. Dabei geht es um außer Dienst gestellte Hafenanlagen, Leuchttürme, Boote, Schleusen und ähnliches. Über diese in den Fokus gerückten »Denkmäler« soll die maritim geprägte Landschaft an der unteren Elbe durch Inventarisierung, Erläuterungstafeln, touristische Routen sowie Wegweiser, Karten und Flyer stärker ins öffentliche Bewusstsein gerückt werden. Bemerkenswert ist hier die bundesländerübergreifende Zusammenarbeit, die zugleich beide Elbufer, das nördliche und südliche, einbezieht.

Wie in diesem letzteren Beitrag, so hat sich auch in den Vorträgen insgesamt gezeigt, dass der Abschnitt der Niederelbe besondere, grenzauflösende Dynamiken hervorgebracht hat. Der Einfluss der von der Nordsee her kommenden Gezeiten zeigt sich bis heute im steten Wandel der Flusslandschaft. Gesellschaft, Wirtschaft, Kultur und Mentalität sind dadurch ebenso geformt worden wie die räumlichen Strukturen. Zugleich ist die Flusslandschaft der Niederelbe durch die von Menschen errichteten Wasserbauten beeinflusst: Deiche, Uferschutz- und Sperrwerke bilden Barrieren gegenüber dem Wasser, während Schleusen, Siele und Einlässe zeitweilig den Fluss ins Land lassen. Aus Sicht der Niederelbe-Forschung erscheint es notwendig, das von den Gezeiten berührte und mit der Elbe über die Entwässerungsläufe verbundene Land am Fluss in die Betrachtungen einzubeziehen. Mit seinen kleineren und größeren Häfen, Werften und Reedereien hat sich hier ein über den eigentlichen Elbstrom hinaus reichendes fluviales Netzwerk ausgeprägt, das seit dem 19. Jahrhundert auch touristisches Interesse gefunden hat. Gegenwärtige »Grenzauflösungen« finden sich unter anderem in Konzepten der Metropolregion Hamburg, die den Bereich der Niederelbe über mehrere Bundesländer hinweg erfasst. Der Bereich der mittleren Elbe verdient ebenfalls eine besondere Beachtung und sollte inhaltlich noch vertieft werden.

Als weiterer Projektschritt wurde auf dem Stader Arbeitstreffen beschlossen, im Laufe des Frühjahrs 2013 einen Call for Papers zu entwerfen, der das bereits im Bericht des Dresdener Treffens ausgearbeitete Spektrum berücksichtigt. Ein drittes Arbeitstreffen wird im September 2013 in Pirna (bei Dresden) stattfinden. Das Elbe-Symposium wird auf den 17. bis 19. September 2015 in Hamburg terminiert, als Tagungsorte werden das Museum für Hamburgische Geschichte (Hamburg Museum) und das Altonaer Museum für Kunst und Kulturgeschichte näher ins Auge gefasst. Die Trägerschaft der Veranstaltung soll beim Landschaftsverband Stade e. V. und dem Institut für Sächsische Geschichte und Volkskunde e. V. angesiedelt sein.

Drittes Arbeitstreffen, 16. September 2013, Pirna

Das dritte Arbeitstreffen zur Vorbereitung des Symposiums »Die Elbe – Fluss ohne Grenzen (1815–2015)« fand am 16. September 2013 in Pirna statt. Es wurde vom Institut für Sächsische Geschichte und Volkskunde (Dresden), dem Landschaftsverband Stade e. V. und dem Stadtmuseum Pirna veranstaltet. TeilnehmerInnen waren Hans-Eckhard Dannenberg (Landschaftsverband Stade), Guido Fackler (Universität Würzburg), Norbert Fischer (Universität Hamburg), Anke Fröhlich (Dresden), René Misterek (Stadtmuseum Pirna), Andreas Martin (Institut für Sächsische Geschichte und Volkskunde, Dresden), Holger Natusch (Dresden), Ortwin Pelc (Museum für Hamburgische Geschichte), Manfred Seifert (Institut für Sächsische Geschichte und Volkskunde, Dresden, jetzt Universität Marburg) und Holger Starke (Museum für Stadtgeschichte, Dresden). Das Treffen nahm seinen Anfang mit einem thematischen Stadtrundgang vom Klosterhof über den Steinplatz, vorbei am Flößerhaus zur Schifftorvorstadt. Den Abschluss bildete ein Blick in die Anfang des 16. Jahrhunderts errichtete Stadtkirche St. Marien, eine der größten spätgotischen Hallenkirchen in Sachsen.

Zu den Vorträgen trafen sich die TeilnehmerInnen anschließend im Volckamersaal am Markt in Pirna. Nach einer kurzen Begrüßung durch Norbert Fischer äußerte sich Andreas Martin einleitend zum Verhältnis von Landschaftsromantik und Industrialisierung an der sächsischen Elbe und beschrieb die Bedeutung der Schifferorganisationen in der zweiten Hälfte 19. Jahrhunderts für die Entwicklung des Flusses zu einer der bedeutendsten Schifffahrtstraßen in Mitteleuropa.

Anke Fröhlich eröffnete den Workshop mit Gedanken zu dem neu entdeckten und wohl frühesten Bildwerk, welches den Gesamtlauf des Flusses in den Blick nimmt: »Von Schandau in der Sächsischen Schweiz bis zu den Sandbänken in der Nordsee. Eine Folge von 51 Elbansichten von Johann Friedrich Witz (1770–1835).« Der 1770 in Dresden

geborene Wizani nahm vermutlich in den 1820er Jahren mit dieser Bildreihe den Fluss zwischen seinem Eintritt nach Sachsen und der Mündung bei Cuxhaven in einer später nicht noch einmal wahrzunehmenden Motivzusammenstellung in den Blick. Damit erlaubt er uns frühe bild- und kunsthistorische Einsichten in die frühen Jahre der im Rahmen des Symposiums zu betrachtenden Zeit.

Holger Starke äußerte sich in seinem Beitrag »Dresden an der Elbe. Zum Wandel der Verflechtung von Fluss und Stadt« zur Urbanisierung des Flusslaufs im 19. und 20. Jahrhundert. Während zu Beginn des 19. Jahrhunderts die Ausschiffungsplätze sich nahe des heutigen Stadtzentrums befanden, verlagerte sich dieser Bereich etwa einhundert Jahre später mit dem Bau des »König-Albert-Hafens« weiter elbabwärts. Der mit der Dampfschifffahrt einsetzende Personenverkehr übernahm diese Uferbereiche und entwickelte sich bis in die Gegenwart unter dem Namen »Weiße Flotte« zu einem Topos für den Flusstourismus auf dem sächsischen Abschnitt des Flusslaufs. Die wirtschaftliche und kulturelle Entwicklung der Residenzstadt Dresden war immer eng verbunden mit den Veränderungen, die sich im Bereich des Transportwesens auf und am Fluss vollzogen.

René Misterek stellte in seinem Beitrag »Leben am Strom. Berufe und Alltag im 19. Jahrhundert im Raum Pirna« die Bedeutung der Elbe für Pirna dar. Eine wichtige Rolle spielte die Flößerei. Das Vorhaben, das erst im späten 19. Jahrhunderts ausgebaute Elbufer zum Umschlagplatz zwischen Schiene und Schifffahrt zu gestalten, war wohl von Anfang an zum Scheitern verurteilt. Die Industrie in Pirna verzichtete bei ihren Transportaufgaben weitgehend auf die Nutzung der Binnenschifffahrt. Sie bevorzugte die Eisenbahn. 1904 gab es nur noch vier Schiffer in Pirna, die Ära der Elbschiffer endete in den 1940er Jahren. Häufig war das Pirnaische Elbufer Schauplatz von Badevergnügen – war der Fluss im Winter zugefroren, auch von vielfältiger Geselligkeit auf dem Eis.

Holger Natusch präsentierte sein Projekt »Pomätscher. Das Schiffsziehen auf der Oberen Elbe zwischen 1815 und 1865«. Vor den Regulierungsarbeiten an der Elbe war der Schiffszug stark von der Situation am jeweiligen Flussabschnitt und den Wettereinflüssen abhängig. Erst mit der Elbregulierung verbesserten sich die Bedingungen für die Zugknechte und Pomätscher durch günstigere Strömungsverhältnisse, die Beseitigung von Buchten durch Parallelwerke und die Abpflasterung vieler Uferbereiche. Die Leinpfade wurden befestigt und, wo möglich, ausgebaut. Aber diese Baumaßnahmen waren in erster Linie an den Forderungen der Dampfschifffahrt orientiert. Das Ende des Schiffszug durch die in Sachsen Pomätscher genannten Zugknechte wurde nicht erst mit der Orientierung der Dampfschifffahrt auf den Gütertransport eingeleitet, sondern begann bereits mit der Erhöhung des Verkehrsaufkommens, der damit verbundenen Vergrößerung des Transportvolumens und des daraus resultierenden verstärkten Einsatzes des Pferdezeuges.

Kristina Kaiserová legte ein Paper zum Thema »Der Aussiger ›Elbe-Verein‹ im 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts« vor. Den wesentlichen Ausgangspunkt der Entwicklung der Binnenschifffahrt sieht Kaiserová im Transport der böhmischen Braunkohle als wichtigem Energieträger für die industrielle Entwicklung. Der für die Entwicklung der Elbe zur Schifffahrtsstraße in Böhmen wichtige Elbeverein wurde 1875 in Usti n. L. gegründet. Er wurde durch seine Mitglieder (Reeder, Kohlehändler, Werftbesitzer, Elbschifffahrtsgesellschaften, Elbstädte und auch Banken) zu einem der wichtigsten Interessenvertreter der Elbschifffahrt im ausgehenden 19. Jahrhundert. Mit der Gründung eines staatlichen Schifffahrtsunternehmens (ČPSL) im Jahr 1922 wurde der Einfluss der Privatwirtschaft zurückgedrängt. An diese Entwicklung schloss der Inhalt des von Martin Tichý vorgelegten Papers an »Die Tschechoslowakische Elbe-Aktiengesellschaft (ČPSL) in den Jahren 1918 bis 1950«. Die innere Entwicklung dieses staatlichen Schifffahrtsunternehmens spiegelt die allgemeine Situation in der Gesellschaft der Ersten Tschechoslowakischen Republik. Zunächst waren in dem Unternehmen Tschechen und Deutsche relativ gleichberechtigt beschäftigt, jedoch begann der Staat am Ende der 1920er Jahre mit einer so genannten Nationalisierung des Unternehmens. Dabei wurden die tschechischen Anteile in dem Unternehmen gestärkt, dessen wesentliche Einrichtungen (Häfen, Lager, Docks und Reparaturanlagen) sich im Grenzgebiet befanden, wo allerdings der deutsche Anteil unter der Bevölkerung überwog. Die Tendenzen veränderten sich im Lauf der folgenden Jahre mehrfach, denn als das sudetendeutsche Kohlesyndikat in den 1930er Jahren die ČPSL beherrschte, setzte sich wiederum der deutsche Anteil der Belegschaft durch. Von pragmatischen wirtschaftlichen Überlegungen ausgehend, erfolgte dann seit dem Ende der 1930er und Anfang der 1940er Jahre die verstärkte Einstellung tschechischer Arbeitnehmer, um die deutschen Männer zu ersetzen, die an die Fronten des Zweiten Weltkriegs eingezogen worden waren – eine Entwicklung, die der allgemeinen Germanisierung der Gesellschaft im Protektorat nicht folgen konnte. Die Nachkriegsgeschichte der ČPSL steht auch mit der Vertreibung der deutschen Bevölkerung aus der Tschechoslowakei in Verbindung. Neuere Untersuchungen belegen, dass auf den Schiffen der ČPSL häufig sowohl deutsche als auch tschechische Emigranten über die Grenzen geschleust wurden.

Viertes Arbeitstreffen, 31. März 2014, Coswig (Anhalt)

Das 4. Arbeitstreffen zur Vorbereitung des Symposiums »Die Elbe – Fluss ohne Grenzen (1815–2015)« fand am 31. März 2014 in Coswig (Anhalt) in den Räumen des dortigen Museums statt. Das Treffen wurde vom Institut für Sächsische Geschichte und Volks-

kunde (Dresden), dem Landschaftsverband Stade e. V. und dem Museum Coswig (Anhalt) veranstaltet. Der Leiter des Hauses, Matthias Prasse, hatte die Teilnehmer in die Räume des ehemaligen Klosters Coswig eingeladen. Für dieses Treffen waren Themen vorgesehen, die inhaltlich vor allem in der Region Anhalts angesiedelt sind.

An dem Workshop nahmen teil: Hans-Eckhard Dannenberg (Landschaftsverband Stade), Ernst Paul Dörfler (Steckby, BUND), Guido Fackler (Universität Würzburg), Norbert Fischer (Universität Hamburg), Frank Kreißler (Stadtarchiv Dessau-Roßlau), Albrecht Lindemann (Evangelische Landeskirche Anhalts), Andreas Martin (Institut für Sächsische Geschichte und Volkskunde, Dresden), Kathrin Pöge-Alder (Landesheimatbund Sachsen-Anhalt), Matthias Prasse (Dresden, Museum Coswig/Anhalt), Ira Spieker (Institut für Sächsische Geschichte und Volkskunde, Dresden), Ortwin Pelc (Museum für Hamburgische Geschichte), Vanessa Hirsch (Altonaer Museum für Kunst und Kulturgeschichte).

Nachdem *Norbert Fischer* die Anwesenden begrüßt hatte, erläuterte *Andreas Martin* in einem kurzen Einführungsbeitrag die besondere Position der drei anhaltischen Anrainer des Flusses nach 1815. Im Ergebnis der Grenzregulierung in Folge des Wiener Kongresses waren die Territorien Anhalt-Bernburg, Anhalt-Dessau und Anhalt-Köthen vom Preußischen Staatsgebiet umgeben. Das führte dazu, dass es innerhalb einer vergleichsweise kurzen Zeit nach Ratifizierung der Elbschifffahrtsakte bereits zu bilateralen Zollfestlegungen kam, die den anhaltischen wie den preußischen Schiffen Zollfreiheit an den preußischen und den anhaltischen Erhebungsstellen zusicherten, sowohl auf der Elbe als auch auf der Saale. Damit war die Zollfreiheit, die für den Gesamtlauf der Elbe erst ab 1871 galt, an diesem weiten Teil des Flusslaufs bilateral bereits realisiert.

Ernst Paul Dörfler weitete in seinem inhaltlichen Ansatz »Zum Wertewandel im Umgang mit der Elbe« sowohl den geografischen als auch den zeitlichen Blick auf den Flusslauf. Er unterstrich die differenzierte Ausgestaltung des Stroms als Verkehrsweg zwischen dem tschechischen Teil, der allein 24 Staustufen verzeichnet, und dem deutschen Teil, auf dem lediglich die Staustufe bei Geesthacht errichtet wurde. Dörfler stellte fest, dass sich in der Gesellschaft gegenwärtig ein Wandel im Umgang mit Flussläufen darstellt. Die Möglichkeit, auf der Elbe Schifffahrt zu treiben, verliert in der Öffentlichkeit immer mehr an positiver Aufmerksamkeit. Dagegen gewinnen naturlandschaftliche und Freizeitaspekte bei der Nutzung des Stroms deutlich an gesellschaftlicher Zuwendung. Auch wenn sich die wirtschaftlichen Möglichkeiten der gegenläufigen Bewegungen durchaus unterscheiden, verschieben sich die demokratischen Potenziale bei der Ausgestaltung eines Gesamtkonzepts Elbe.

Über einen der wichtigsten Teilnehmer an der öffentlichen Diskussion um die Ausgestaltung dieses Gesamtkonzepts äußerte sich *Albrecht Lindemann* in seinem Beitrag

»Die Anhaltische Landeskirche und ihr Blick auf die Elbe«. Bereits 1997 mit dem Ersten, 2004 mit dem Zweiten und 2008 mit dem Dritten Elbesymposium der Evangelischen Landeskirche Anhalts wurde deren grundsätzliche Haltung beschrieben, Zielstellungen neu zu überdenken, um Perspektiven für die Elbe und deren Nutzung zu entwickeln. Unter dem Titel »Gesamtkonzept Elbe – eine Flusslandschaft im Wandel«, den das Symposium im Jahr 2008 trug, wurde auf den Paradigmenwechsel aufmerksam gemacht, der sich gegenwärtig vielschichtig in der Gesellschaft vollzieht. Dabei geht es um den Schutz des Lebensraums, die Offenlegung und Wahrnehmung von Bedürfnissen und deren gesellschaftliche Akzeptanz. Es ist das Ziel der Evangelischen Landeskirche Anhalts, die bisher nicht in die Tiefe gegangene Debatte am Laufen zu halten.

Matthias Prasse stellte unter dem Titel »Arkadien am Elbstrom. Zur Situation der Schloss- und Parkanlagen« seine Überlegungen zur Wahrnehmung des Gartenreichs zwischen Wittenberg und Dessau im 19. und 20. Jahrhundert vor. Ausgangspunkt war seine Feststellung, dass die Schlussakte des Wiener Kongresses 1815 und die Festlegungen der Elbschifffahrtsakte von 1821 für die Wahrnehmung dieser Landschaft kaum von Bedeutung scheinen. Viele Schlossbauten am Rand der weiten Elbauen in diesem Gebiet bekamen bereits im Verlauf des 18. und zu Beginn des 19. Jahrhunderts neue Verwendungen bzw. standen leer. Sie wurden als Lazarette und als Gefangenenlager genutzt, in ihnen wurden Militärerziehungsanstalten eingerichtet, Mädchenheime, später Zuchthäuser, Konzentrationslager, in DDR-Zeiten aber auch Lehrlingswohnheime etabliert und andere gesellschaftliche Institutionen untergebracht. Gegenwärtig bemüht man sich, eine Vielzahl der Gebäude und Anlagen einer neuen Nutzung zuzuführen, die zwischen Ritterromantik, Industrialisierung und touristischen Konzepten angesiedelt sind. Offen bleibt die Frage, ob man nach 1815 überhaupt noch von einem Gartenreich sprechen kann und in welcher Form die industrielle Entwicklung Einfluss auf die Nutzung der Gebäude und deren Wahrnehmung hatte. Und nicht zuletzt stellt sich die Frage, ob diese Entwicklungen überhaupt in einem Bezug zu den Veränderungen stehen, die die Flusslandschaft Elbe im Ergebnis der Festlegungen des Wiener Kongresses zur Freiheit der Fluss-Schifffahrt traf.

Nach einer kurzen Mittagspause gab es Gelegenheit, die Ausstellungen im Haus zu besichtigen. Neben der ständigen Ausstellung »Die Elbe. Biografie eines Flusses« war dies die Sonderausstellung »1813. Für Freiheit und Einheit«. Beide Expositionen stehen in einem direkten Zusammenhang mit dem inhaltlichen Ansatz des geplanten Symposiums. Während in der Exposition zur Elbe die Kulturgeschichte dieses europäischen Stroms durch eine Vielzahl von Gemälden und Grafiken, Skulpturen und Handwerksgeräten, aber auch Dokumenten und Archivalien beschrieben wird, berührt die Ausstellung »1813« einen kunsthistorischen Aspekt des Kampfes, der

mit der Niederlage der Napoleonischen Heere in die Verhandlungen des Wiener Kongresses mündete.

Anschließend wurden die Überlegungen von *Klemens Koschig* »Zur familiären bzw. beruflichen Herkunft der Roßlauer Schifferfamilien im Zeitraum vom Ende des 18. bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts« diskutiert, die *Frank Kreißler* vorstellte. Ausgangspunkt der Gedanken ist die Tatsache, dass die Einwohner von Roßlau, heute Ortsteil von Dessau, ihre Stadt in der Tradition einer Schifferstadt sehen. Richtig ist allerdings, dass auch in der besten Zeit der Elbeschifffahrt nie mehr als 16 Prozent der steuerpflichtigen Einwohnerschaft Roßlaus von der Schifffahrt lebten. 1871 existierten hier 193 Schifferfamilien, deren Anzahl sich bis 1938 auf 14 reduzierte. Interessant für die soziale Herkunft der Schifferfamilien ist vor allem der Zeitraum zwischen 1750 und 1850, denn der erste Schifferverein wurde in 1840er Jahren gegründet. Tendenziell ist dabei wohl festzustellen, dass sich die Schiffer zunächst aus der Berufsgruppe der Fischer rekrutierten. Interessant für die Gegenwart scheint allerdings die Frage, wie aus einer »gewesenen« eine »neue« Schifferstadt wurde. Die Traditionspflege wird gegenwärtig vor allem durch die ältere Generation realisiert und ist eng gebunden an den Schiffbau. Um 1900 war die in Roßlau ansässige Werft der Brüder Sachsenberg eine der bedeutendsten in Europa.

Frank Kreißler fand damit einen Übergang zu seinem eigenen Thema: »Die Elbehäfen in Anhalt und ihre Bedeutung für den mitteldeutschen Wirtschaftsraum vom 19. Jahrhundert bis heute«. Im Zentrum seiner Darstellung stand der Wallwitzhafen, den die Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Gesellschaft (BAE) anlegte. Hier wurde seit 1858 vor allem die Braunkohle aus dem Bitterfelder Revier auf Elbschiffe verladen. Ab 1859 übernahmen die Kaufleute Ziegler & Comp. den Hafen, später der von Leipziger Kaufleuten gegründete Speditionsverein. Der Wallwitzhafen war vor allem für den Leipziger Handel als Knotenpunkt von Schiene und Wasser wichtigster Hafenplatz. Neben dem Wallwitzhafen gab es am Ende des 19. Jahrhunderts an dem in Anhalt rund 43 Kilometer langen Lauf der Elbe noch einen Ausladeplatz am Dessauer »Kornhaus« sowie den zunächst als Winterhafen angelegten Leopoldhafen. Doch noch bis in die 1930er Jahre blieb der Wallwitzhafen der wichtigste Umschlagplatz an der Mittel-elbe, bis zunehmende Versandung und die Bombardierungen am Ende des Zweiten Weltkriegs zu seiner Schließung führten. Nach 1990 sind es vor allem die Häfen in Aken und Roßlau, in denen der trimodale Umschlag zwischen Straße, Schiene und Wasser in der Region realisiert wird.

Ortwin Pelc wandte sich in seinem Beitrag »Die Oberländische Schifffahrt und der Hamburger Hafen« einem Thema zu, das bisher in der Literatur kaum Beachtung gefunden hat: Der Hamburger Blick auf die Binnenschifffahrt. Die Wahrnehmung war und ist von Hamburg als größtem deutschen Seehafen immer auf den Seeverkehr

gerichtet. Deshalb sind die von Pelc formulierten vier Kernfragen bisher unbearbeitet und neu: Unter welchen Bedingungen findet der Ladungswechsel zwischen Binnen- und Seeschiff statt? Wie verändern sich diese mit der historischen Entwicklung des Transportwesens (Schiff, Bahn, Automobil)? Wie gestaltete sich der oberelbische Frachtverkehr von und zum Hamburger Hafen im 19. und 20. Jahrhundert? Wer waren die Träger dieses Frachtverkehrs?

Abschließend wurde das Konzept von *Johannes Keil* für seinen Beitrag »Die Elbe als Thema des frühen Naturschutzes in Sachsen« diskutiert. In seinem Paper konzentrierte sich Keil auf die Bewertung der Tätigkeit der Mitglieder des Landesvereins Sächsischer Heimatschutz (LSH), die sich – auch als Naturschützer – der wirtschaftlichen Bedeutung der Elbe als Transportweg für den innerdeutschen wie internationalen Handel bewusst waren. Die leitenden LSH-Mitglieder hatten zum Teil hohe staatliche Ämter inne, so etwa die Amtshauptleute von Pirna, Dresden und Meißen, in deren Behörden das jeweilige Wasserbauamt untergebracht war. Aber auch Ministerialdirektoren und sächsische Minister waren Mitglieder im LSH. Und so untersagte nicht zuletzt die Vereinsphilosophie strikt, sich gegen die wirtschaftliche Entwicklung des Landes zu stellen. Der LSH war aufgrund seiner umfangreichen finanziellen und legislativen Förderung durch den Staat quasi eine halbstaatliche Naturschutzinstitution.

Verbunden mit einem kurzen Gang durch die Stadt nach dem Ende des Workshops erhielten die Teilnehmer durch Matthias Prasse die Möglichkeit zur Besichtigung des seit einigen Jahren in Sanierung/Umbau befindlichen Coswiger Schlosses, des Simonetti-Hauses und der St. Nicolai Kirche von Coswig.

Fünftes Arbeitstreffen, 29. September 2014, Tangermünde

Das fünfte Arbeitstreffen zur Vorbereitung des Symposiums fand am 29. September 2014 in Tangermünde statt. Es wurde vom Institut für Sächsische Geschichte und Volkskunde (Dresden) und dem Landschaftsverband Stade in Zusammenarbeit mit dem Museum für Hamburgische Geschichte und dem Altonaer Museum für Kunst und Kulturgeschichte veranstaltet. Im Rahmen dieses Treffens wurden vor allem Themen der unteren Mittelelbe diskutiert.

Als Teilnehmer der Veranstaltung waren anwesend: Antonia Beran (Kreismuseum Jerichower Land, Genthin), Sigrid Brückner (Stadtarchiv Tangermünde), Hans-Eckhard Dannenberg (Landschaftsverband Stade), Wolfram Dolz (Staatliche Kunstsammlungen Dresden), Guido Fackler (Universität Würzburg), Norbert Fischer (Universität Hamburg), Claudia Fröhlich (Leibniz-Universität Hannover), Axel Kahrs (Lüneburg),

Andreas Martin (Institut für Sächsische Geschichte und Volkskunde, Dresden), Antje Reichel (Prignitzmuseum Havelberg), Manfred Seifert (Universität Marburg), Ira Spieker (Institut für Sächsische Geschichte und Volkskunde, Dresden), Ortwin Pelc (Museum für Hamburgische Geschichte), Vanessa Hirsch (Altonaer Museum für Kunst und Kulturgeschichte).

Nach einer kurzen Begrüßung äußerte sich *Andreas Martin* zur besonderen Bedeutung des Elbanrainers Preußen für die Entwicklung der Elbschifffahrt im Deutschen Bund. Im Rahmen der Ratifizierung der Elbschifffahrtsakte 1821 blieb eine Vielzahl von Fragen zur Regulierung des Flusslaufs und zu den Regelungen des Schiffsverkehrs auf der Elbe unbeantwortet. Insbesondere Preußen war an deren Klärung interessiert und kann wohl als Vorreiter bei den Ausarbeitungen der 1844 in Kraft getretenen Addionalakte angesehen werden.

Sigrid Brückner eröffnete den Workshop mit ihrem Beitrag »Die Elbe-Brücken von Tangermünde«. Erst im 20. Jahrhundert begannen die Planungsarbeiten für eine Straßen- und Kleinbahnbrücke bei Tangermünde, die, 1933 eingeweiht, mit mehr als 800 Metern zu den längsten in Deutschland gehörte. 1945 von Wehrmachtsangehörigen gesprengt, war der schnelle Wiederaufbau für die Region von großer Bedeutung. Den drei bereits 1945 aus frisch geschlagenem Holz in Folge errichteten Behelfsbrücken war nur eine kurze Lebensdauer beschieden. Erst die 1950 eingeweihte, nun bereits fünfte Elb-Brücke bewies längerfristig Standfestigkeit. Aus Teilen einer Havelkanalbrücke, einer Wehrmachtspionierbrücke und den Resten der gesprengten Brücke montiert wurde sie als »Dauerbehelfsbrücke« nach mehr als fünfzig Jahren 2001 durch einen Neubau ersetzt. Einwohner von Tangermünde bemühten sich, die »alte« Brücke als eine Sehenswürdigkeit der Stadt zu erhalten und entwickelten das Projekt einer verglasten »Aussichtsbrücke«, das aber aus finanziellen Gründen verworfen wurde.

Antje Reichel stellte anschließend ihr Projekt »Fähren an der Mittel-elbe« vor. Auf Grund der Breite des Flusses war eine Überbrückung der Elbe in der Altmark kaum möglich. Deshalb war die Bevölkerung auf Fähren zur Überquerung des Flusslaufs angewiesen. Unterschiedliche Arten von Fähren gab es in vielen an den Ufern liegenden Orten. Schon durch die beständigen Flussbettverlagerungen konnte es geschehen, dass Äcker einmal diesseits und zu anderen Zeiten auch jenseits des Flusses lagen und so die Überwindung des Flusslaufs zur wirtschaftlichen Notwendigkeit wurde. Fähren sind für den Mittellauf der Elbe die typische Form, den Flusslauf zu queren.

Antonia Beran informierte über »Kanäle – Werften – Ziegeleien. Das Jerichower Land als Wirtschaftsraum im Elbe-Havel-Dreieck«. Mitte des 18. Jahrhunderts wurde der Plauer Kanal in einer Länge von rund 30 Kilometern angelegt. Dabei wurden die Flüsse Ihle und Stremme mit den natürlichen Läufen eingebunden. Ziel des Vorhabens

war, das Salz aus den preußische Salinen an der Saale über Elbe und Havel schneller und günstiger nach Berlin zu transportieren und ebenso den Energieträger Holz in entgegengesetzte Richtung. Ab 1870 wurde durch den Bau des Ihle-Kanals die Stadt Burg angeschlossen. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts war die gesamte soziale Struktur der Region auf die Schifffahrt ausgerichtet. An den Schleusen fanden sich bald Ansiedlungen, Werften wurden bereits vor 1800 gegründet. Viele Ziegeleien entstanden im 19. Jahrhundert. Sie nutzten den Lehm der Flussaue, um den in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts intensiv steigenden Bedarf im Rahmen der Berliner Stadtentwicklung abzudecken. Daneben gab es weitere Industrieansiedlungen auf Grund der günstigen Transportsituation an dem nach dem Ersten Weltkrieg zum Elbe-Havel-Kanal ausgebauten Wasserweg in der Mitte Deutschlands.

Wolfram Dolz gab einen Überblick zu den »Sächsischen Elbe-Karten des 19. Jahrhunderts«. Bei der Erstellung von topografischen Karten entscheidet häufig der jeweilige Auftragsinhalt über eine Vielzahl aufzunehmender Kriterien. Zu Beginn des 19. Jahrhundert ging es zunächst vor allem um die konkrete Lagebestimmung des Flusses in der Landschaft, als eine Art Bestandsaufnahme in Vorbereitung von Verkehrsbauten zur Verbesserung der Schifffahrt. Auch für die Planung von Wasserbaumaßnahmen zum Hochwasserschutz waren die Kartenwerke, die scheinbar regelmäßig nach extremen Hochwassersituationen neu aufgenommen oder überarbeitet wurden, wichtig. Auf Grund der zeitlich versetzten Aufnahmen im 19. Jahrhundert (1820er, 1850er, 1860er, 1870er und 1890er Jahre), zeigt sich auf diesen Kartenwerken die Veränderung der Flusslandschaft in der Zeit der Industrialisierung besonders detailliert.

Claudia Fröhlich stellte das »Forschungsprojekt ›Innerdeutsche Grenze‹ an der Leibniz Universität Hannover« vor. Das Ende des Jahres 2012 begonnene Teilprojekt »Die Dömitzer Brücke als Erinnerungsort« hat einen engen Bezug zur Elbe, denn die aus den Blickwinkeln unterschiedlicher Wissenschaftsdisziplinen in Augenschein genommene Flussquerung wurde, zwischen 1871 und 1873 errichtet, 1945 durch Luftangriffe zerstört und nicht wieder aufgebaut, zu einem Erinnerungsort für die deutsche Teilung. Nach einem Teilabriss in den 1970er Jahren erlangten die verbliebenen 16 westlichen Vorlandbrücken mit dem zugehörigen Brückenkopf Denkmalstatus. Die Brücke wurde zum Sinnbild der Trennung, zum literarischen Sujet und nun zum wissenschaftlichen Untersuchungsobjekt, indem die Brücke als symbolisch aufgeladenes Bauwerk in den Fokus tritt.

Als letzten Beitrag zum Workshop erläuterte *Axel Kahrs* sein Projekt »Die deutsche Teilung und der Kalte Krieg an der Elbe im Spiegel der Dichtung aus Ost und West«. Kahrs diskutierte seine These, dass Literatur und Literaturgeschichte der Elbe im Kalten Krieg den politisch intendierten Stereotypen von Ereignissen und Zuständen widerspre-

chen. Sie dokumentieren Haltungen und Handlungen der »anders« Denkenden und der »anders« Handelnden. Der Kulturgeschichte des Grenzflusses Elbe kann mit dieser »bisher weitgehend unerforschten Erweiterung« ein neues Kapitel hinzugefügt werden.

Im Anschluss an die inhaltlichen Diskussionen dieses Arbeitstreffens wird durch die Mitglieder der Projektgruppe und die Veranstalter das Programm des Symposiums »Die Elbe – Fluss ohne Grenzen (1815–2015)« erarbeitet. Das Symposium wird vom 17. bis 19. September 2015 in Hamburg stattfinden. Als Veranstaltungsorte sind das Hamburg Museum und das Altonaer Museum für Kunst und Kulturgeschichte vorgesehen. Neben den Themen, die auf den Arbeitstreffen der Jahre 2013 und 2014 angeboten wurden, fließen die auf den Call eingegangenen Paper in die Planungen für das Symposium ein. Das Programm wird ab November 2014 auf der Internetseite des Instituts für Sächsische Geschichte und Volkskunde veröffentlicht (siehe dazu <http://web.isgv.de/elbe>).

Würzburg/Hamburg/Dresden/Marburg

Guido Fackler, Norbert Fischer,
Andreas Martin, Manfred Seifert