Die Elbe – Fluss ohne Grenzen

Vorbereitung eines Symposiums im Jahr 2015. Zum Arbeitstreffen in Dresden am 9. Juni 2012

Mitarbeiter des Dresdner Instituts für Sächsische Geschichte und Volkskunde und des Instituts für Volkskunde/Kulturanthropologie der Universität Hamburg hatten mit dem Ziel der langfristigen Vorbereitung einer für das Frühjahr 2015 in den Blick genommenen wissenschaftlichen Konferenz nach Dresden eingeladen. Anlässlich des 200. Jahrestages der Verabschiedung der Wiener Kongressakte soll die Geschichte der Elbe in diesem Zeitraum mit ihren wirtschaftlichen und kulturellen Formierungen vor dem Hintergrund der gesellschaftlichen Wahrnehmung der Besonderheiten einer Flusslandschaft herausgearbeitet werden. Für dieses Vorhaben werden auch weiterhin Mitstreiter gesucht.

Der Artikel 109 der Wiener Kongressakte, in dem die Schifffahrt auf den mitteleuropäischen Flüssen in Hinblick auf den Handel als ein freies Gewerbe definiert wurde, schuf die Voraussetzung, um in einer Reihe von »Elb-Kommissionen«, die sich insgesamt über ein halbes Jahrhundert erstreckten, den politischen und rechtlichen Rahmen für die tatsächliche Freiheit der Schifffahrt auf der Elbe am Ende des 19. Jahrhunderts zu erreichen. In den Kriegen des 20. Jahrhunderts wurde der Fluss wieder zu einem Mittel der politischen Macht, bis ihm – unter völlig neuen Vorzeichen an der Wende zum 21. Jahrhundert – die Rolle eines besonderen europäischen Naturraums zugeschrieben wurde. Die Festlegungen der Kongressakte zur Freiheit der Schifffahrt auf der Elbe führten erst im 19. Jahrhundert zur Herausbildung der Binnenschifffahrt als einem selbstständigen Transportgewerbe und zu dessen Trennung vom Handel. Andere, traditionelle Gewerbe, die mit dem Fluss verbunden waren – die Fischerei und Flößerei –, überlebten bis in die erste Hälfte des 20. Jahrhunderts. Mit dem Ausbau der Elbe zu einer »Wasserstraße« wurden neue Arbeitsbereiche im Wasserbau und im Schiffbau sowie in der Verwaltung geschaffen.

Der Workshop fand am 9. Juni 2012 in Form eines Expertengesprächs in den Räumen des Instituts für Sächsische Geschichte und Volkskunde in Dresden statt. Als Teilnehmer waren anwesend: Dr. Hans-Eckhard Dannenberg (Landschaftsverband Stade), Prof. Dr. Guido Fackler (Universität Würzburg, Institut für deutsche Philologie), Prof. Dr. Norbert Fischer (Universität Hamburg, Institut für Volkskunde/Kulturanthropologie), Werner Hinsch (Elbschifffahrtsarchiv, Lauenburg), Dr. Vanessa Hirsch

(Altonaer Museum für Kunst- und Kulturgeschichte), Dr. Andreas Martin (Institut für Sächsische Geschichte und Volkskunde, Dresden), PD Dr.-Ing. Klaus Mauersberger (Technische Universität Dresden, Kustodie), Dr. Ortwin Pelc (Museum für Hamburgische Geschichte), Prof. Dr. Manfred Seifert (Institut für Sächsische Geschichte und Volkskunde, Dresden), Prof. Dr. Matthias Tullner (Otto von Guericke Universität Magdeburg, Institut für Geschichte) und Dr. Christian Zschieschang (Landesheimatbund Sachsen-Anhalt).

Auf dem Treffen in Dresden stellten die Anwesenden ihre Überlegungen zu möglichen thematischen und regionalen Arbeitsschwerpunkten vor, die neue Aussagen zu einer »(Alltags)Geschichte der Elbe« der letzten zwei Jahrhunderte ermöglichen.

Die vorgestellten persönlichen Zugänge und Blickpositionen ließen sich in vier große Themenbereiche bei der Vorbereitung eines Symposiums »Elbe – Fluss ohne Grenzen« für das Jahr 2015 strukturieren:

1. Europäisierungsprozesse und regionale Identitäten
   Die schiffbaren Flüsse waren ab 1815 die ersten europäischen Territorien, in denen die jeweiligen Potentaten einen Teil ihrer Souveränität verloren. Vertreter der (zunächst zehn) Anrainerstaaten setzten sich auf der politischen Ebene über Jahrzehnte um die Entwicklung der Elbe als Wirtschafts- und Verkehrsraum auseinander. Erst die Gründung der »Internationalen Kommission zum Schutz der Elbe« am 8. Oktober 1990 markierte eine neue Qualität im Umgang mit der Elbe, sie wurde erstmals als ein »gemeinschaftliches, organisches Ganzes« in den Blick genommen.[1]

2. Natur und Technik
   Vor dem Hintergrund der durch die Wiener Kongressakte verfügten »Freiheit« der Flussschiffahrt und der damit verbundenen Aufgabenstellung zur Pflege der Ufer und des Flussbettes entwickelte sich im technischen Bereich ein beständiger Innovationsdruck. Der zu Beginn des 19. Jahrhunderts noch nahezu natürliche Flusslauf erfährt die Umgestaltung zu einer Wasserstraße. Immer neue Regulierungsbauten, die Anlage von Umschlagplätzen und Schutzhäfen sowie die Industrialisierung weiter Uferbereiche führen zu einer »Kanalisierung« des Flusslaufs. Bauten zum Schutz vor Hochwasser und Eisgang am Mittel- und Oberlauf

1 Die Formulierung, den »Fluss in seinem Laufe als gemeinschaftliches, organisches Ganzes zu betrachten«, musste 1819 als »zu voreilig« aus dem Protokoll der ersten Verhandlung der Elb-Kommission entfernt werden, vgl. Adolf Soetbeer, Die Elbzölle. Aktenstücke und Nachweise 1814–1859, Leipzig 1860, S. 17.

ebenso wie solche zum Schutz vor Sturmfluten am tideabhängigen Unterlauf verändern den Flussraum nachhaltig. Erst im 20. Jahrhundert entdeckt ein sich herausbildender Naturschutz auch die schiffbaren Fließgewässer als ursprünglichen Naturraum und damit als schützenswerten Teil der Landschaft.

3. Kulturelle Formierungen
   Mit der Freiheit der Schifffahrt etablierte sich die Binnenschifferei als Gewerbe, mit dem staatlichen Regelwerk zur Nutzung von Wasserstraßen wurden Institutionen eingerichtet, die deren Einhaltung überwachten. Vergleichbares ist für den Schiffbau festzustellen. Andere, traditionell mit der Nutzung des Fließgewässers verbundene Erwerbszweige, wie die Schiffszieher (Bomätscher), die Fischer oder auch die Flößer, verloren an Bedeutung oder verschwanden dann im 20. Jahrhundert völlig. Mit dem Rückgang der industriellen Nutzung der Uferbereiche am Ende des 20. Jahrhunderts ist eine umfassende Hinwendung der Gesellschaft zu diesen »neuen Räumen« verbunden. Durch Musealisierungen, Neubebauungen oder auch großflächige Schutzmaßnahmen erleben sie eine zweite kulturelle Überformung.

4. Visuelle Prägung und ästhetische Wahrnehmung
   Als in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts die reale Landschaft in der Bildenden Kunst Einzug hielt, gewann auch das Bild von Fließgewässern schnell an Bedeutung. Erste Darstellungen, die der topografischen Erfassung der Flüsse folgten, schufen Topoi, die wir zum Teil noch heute als Inbegriff spezieller Räume kennen. Diese Bilder blieben auch in der Zeit der Industrialisierung des Flusses im kollektiven Gedächtnis erhalten und werden heute zur Basis einer neuen Wahrnehmung.

In der Diskussion wurde festgestellt, dass es nur wenige Untersuchungen gibt, die sich dem Themenportfolio einer Flusslandschaft aus geschichts- und kulturwissenschaftlicher Richtung ohne enge regionale und zeitliche Eingrenzungen nähern. Deshalb wird es bei den Vorbereitungen, auch im Rahmen exemplarischer Untersuchungen, vor allem darum gehen, Entwicklungen darzustellen, die auch Verallgemeinerungen erlauben. Der Blick auf die Lebenswelt am und auf dem Fließgewässer impliziert die Betrachtung individueller und gesellschaftlicher Wahrnehmungsphänomene und deren Wandel am Gesamtlauf der Elbe. Eine zeitliche Einschränkung fordert allein der Anlass der Veranstaltung, der 200. Jahrestag der Verabschiedung der Wiener Kongressakte mit den Neuausgestaltungen der mitteleuropäischen Flussschifffahrt. Inwiefern Bereiche zu

beschreiben sind, in denen die politischen Restriktionen tatsächlich alltagskulturelle Auswirkungen zeigen, und ob lediglich diese einer Betrachtung unterzogen werden sollten, bleibt der weiterführenden Diskussion vorbehalten.

Sich einem Zwang zu regionaler und historischer Vollständigkeit unterzuordnen, wurde als kontraproduktiv angesehen; eher ist einer Mischung von Überblicksdarstellungen und Detailstudien der Vorrang einzuräumen. Auf dem Symposium wird sich diese Zielstellung am ehesten durch die Verbindung von zeitlich strukturierten Kurzreferaten, Kommentaren und Diskussionsforen realisieren lassen. Obwohl es verschiedene Angebote gibt, bleibt die Frage nach dem Veranstaltungsort zunächst unbeantwortet, denn es ist durchaus möglich, mehrere Orte als Hintergrund einer thematischen Struktur anzusteuern oder im Rahmen von Begleitveranstaltungen (wie Ausstellungen) einzubeziehen.

Flüsse prägen die Menschen, die an ihnen leben. Die gesellschaftliche Wahrnehmung dieser Flüsse hat Einfluss auf die Ausrichtung von Forschungsarbeiten. Zunächst stand vor allem die Geschichte der Schifffahrtstechnik im Mittelpunkt wissenschaftlichen Interesses, bald folgten die ökologischen Wertungen. Nunmehr, da der Fluss immer näher an die Lebenswelt herantritt, er zum Teil eines neuen Naturgefühls wird, ist es an der Zeit, diese Verbindung auszuloten und Fragen nach den Ursachen für die Veränderungen im Umgang und nach den Veränderungen in der Wahrnehmung der Elbe durch die Gesellschaft zu stellen. Die Annäherung an das Vorhaben »Elbe – Fluss ohne Grenzen« (Symposium 2015) ist ein Schritt in diese Richtung. In den kommenden Jahren werden weitere Arbeitstreffen stattfinden.

Die Veranstalter des Workshops laden alle Interessierten ein, mit eigenen Ideen und eigenen Beiträgen aktiv teilzunehmen.

Dresden/Hamburg/Würzburg

Guido Fackler, Norbert Fischer,
Andreas Martin, Manfred Seifert

Weiterführende Informationen zu den Themenfeldern

Zu 1.

Das bedeutendste und für die historische Entwicklung wohl wichtigste Thema für die Entwicklung der Elbe zu einem Fluss ohne Grenzen findet sich im Spannungsfeld von **Europäisierungsprozessen und regionalen Identitäten**. Wenn man so will, wurden die schiffbaren Flüsse in Mitteleuropa auf Grund der Festlegung des § 19 der Abschlussakte des Wiener Kongresses von 1815 die ersten europäischen Territorien, in denen die jeweiligen Potentaten einen Teil ihrer Souveränität verloren. Auf Grund der Möglichkeit, wirtschaftlich auch grenzüberschreitend ohne jede Einschränkung durch regionale bzw. territoriale Regelungen agieren zu können, entwickelte sich dieser in Bezug auf die Elbe ab 1871 sogar gänzlich zollfreie Raum zu einem einzigartigen und frühen mitteleuropäischen Wirtschaftsraum.

Auf einer Reihe von Elbkommissionen,[2] deren erste ab 1819 in Pillnitz (Dresden) stattfand, wurden die politischen Konditionen immer wieder neu ausgehandelt. Für die Entwicklung der Schifffahrt waren vor allem deren »Freigabe« und der Wegfall der Stapel- und Niederlagsrechte der entscheidende Schritt. Der Fluss blieb bis über die Mitte des 19. Jahrhunderts in einem weitgehend unausgebauten Zustand und die Erhebung der Zölle und Gebühren war lediglich zusammengefasst, nicht aber minimiert worden.

Der Druck, die Flussschifffahrt leistungsfähiger zu gestalten, entwickelte sich mit dem Auftreten der Eisenbahnen seit 1839. Die Konkurrenz dieser neuen Transporttechnik wurde von den Schifffahrtinteressenten sofort erkannt. Schließlich berührten die ersten Bahnlinien mit Dresden, Magdeburg und Berlin auch Großstädte, die durch schiffbare Flüsse verbunden waren. In dieser Situation erhoffte man sich regulierenden Eingriff durch die Elbschifffahrtsrevisionskommission in der Frage der Reduzierung der Zölle und einen wirklichen Ausbau des Stroms zur Wasserstraße. Im April 1844 wurde die »Additionalakte« publiziert, mit Festlegungen zur Vereinheitlichung der Verwaltung und – als dem wohl wichtigsten Ergebnis– mit dem ersten umfassenden schifffahrts- und strompolizeilichen Regelwerk. Zudem wurden die »Rekognitionsgebühr« (Erhebung auf die Fahrzeuge) abgeschafft und die Aussagen zur Erhebung der Elbzölle (Abgaben auf die transportierten Waren) überarbeitet.

Die dritte Revisionskommisson 1850 in Magdeburg und ebenso die vierte 1858 in Hamburg vermochten es allerdings ebenfalls nicht, eine einheitliche Vorgehensweise der Anrainerstaaten bei der Erhebung der Elbzölle zu erreichen. Hannover, Mecklenburg und Dänemark sahen die Elbschifffahrt als eine ernsthafte Konkurrenz zu ihren

2 Vgl. ebd.

Eisenbahnen und nutzten die Höhe der Elbzölle, um die Rentabilität ihrer Transportwege nicht in Frage zu stellen. Erst die fünfte Revisionskommission, die auf Betreiben Österreichs 1863 in Hamburg zusammentrat, erreichte wieder wesentliche Fortschritte bei den schifffahrts- und strompolizeilichen Vorschriften zu Dienstbüchern, Patenten und Manifesten (Ladungsnachweise). Es wurden einheitliche Festlegungen zur Stromregulierung getroffen und regelmäßige Kontrollmaßnahmen vereinbart. Dazu wurden Stromschaukommissionen für die ganze Elbe eingerichtet und alle Elbpegel dem Nullpunkt des Cuxhavener Hauptpegels angeglichen. Das wichtigste Ergebnis war allerdings der Beschluss, künftig nur noch einen, zudem stark herabgesetzten Elbzoll zu erheben, der an die Passage der Erhebungsstelle in Wittenberg gebunden war. Außerdem wurde die Höhe der Gesamteinnahmen festgeschrieben, was mit dem weiteren Ansteigen des Verkehrs auf der Elbe quasi automatisch zum Absinken des Elbzolls je Transporteinheit führte. Seine völlige Abschaffung blieb einem Staatsvertrag vorbehalten, der in Umsetzung des Artikels IV (a) der Verfassung des 1866 gegründeten Norddeutschen Bundes mit Österreich geschlossen wurde und der verfügte, dass mit Wirkung vom 1. Juli 1870 auf der Elbe von den Schiffen und deren Ladung sowie von Flößen Abgaben nur für die Benutzung besonderer Anstalten erhoben werden durften. 1870 war in Prag die sechste und letzte Revisionskommission zusammengetreten.

Diese Rahmenbedingungen erwiesen sich geradezu als Motor der Industrialisierung an und auf der Elbe. Persönlichkeiten wie Ewald Bellingrath, den man durchaus als Vordenker eines europäischen Wasserstraßennetzes bezeichnen kann und der nicht nur durch Gründung der Elbschifffahrtgesellschaft »Kette« im Jahr 1868 die Geschichte der Flussschifffahrt in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wesentlich prägte, finden sich in verschiedenen Bereichen der Elbe-Schifffahrt. Für seine Verdienste ehrte die Technische Hochschule Dresden Ewald Bellingrath mit der Ehrendoktorwürde.[3] Wie sehr die Elbe zu einem internationalen Verkehrsraum geworden war, dokumentiert noch heute der im Hamburger Hafen existierende »Moldauhafen«, der, auf Grundlage eines während der Laufzeit des Versailler Vertrags geschlossenen völkerrechtlichen, heute nur mehr privatrechtlichen Vertrags zwischen der Tschechischen Republik und der Stadt Hamburg, bis 2028 praktisch ein exterritoriales Gelände der Tschechischen Republik darstellt.[4]

Trotzdem muss man – zumindest unter dem Blickwinkel der Intensität – insbeson-

3 Vgl. Ewald Bellingrath. Ein Leben für die Schifffahrt. Schriften des Vereins zur Förderung des Lauenburger Elbschifffahrtsmuseums e. V., Bd. 4), Lauenburg 2003.

4 Vgl. Miriam Rasched, Die Elbe im Völker- und Gemeinschaftsrecht. Schifffahrt und Gewässerschutz (Veröffentlichungen des Instituts für Seerecht und Seehandelsrecht der Universität Hamburg, Bd. 16), Münster 2003, S. 100–102.

dere die Binnenschifffahrt auf der oberen Elbe wohl als eine Episode bezeichnen. Der Verkehrsweg Elbe erlebte bereits verschiedene zeitlich überschaubare, dabei technisch hoch spezialisierte Nutzungsformen: Eine der bedeutendsten war dabei die schon erwähnte Kettenschifffahrt zwischen 1866 und 1926, zu der bereits Untersuchungen vorliegen.[5] Die wohl zeitlich kürzeste Nutzungsform der Elbe war die im August 1925 eröffnete Fluglinie Dresden – Dessau – Magdeburg – Hamburg – Altona, der das Fließgewässer als Start- beziehungsweise Landebahn zur Verfügung stehen sollte. Sie wurde nach bereits einem Jahr wegen Unrentabilität wieder eingestellt. Hier war es die Unberechenbarkeit der natürlichen Gegebenheiten, die mit Hoch- bzw. Niedrigwasser, aber auch durch Kälteeinbrüche und Tauwetter keinen planmäßigen Flugbetrieb zuließ.

Gefühlsmäßig dominieren heute die wenigen Schiffe der Dresdner Weißen Flotte den Verkehr auf dem sächsischen Flussabschnitt. Mit dem technischen Fortschritt auf der Schiene und auf der Straße können die Modalitäten eines Schiffstransports kaum mehr konkurrieren. Möglicherweise ist es diese Sichtweise, die den politischen Einfluss auf die Gestaltung der technischen Rahmenbedingungen für einen internationalen, einen europäischen Verkehrsraum Elbe zu Beginn des 21. Jahrhundert relativiert, denn spätestens seit der »Jahrhundertflut« im Sommer 2002 wird ein weiterer Ausbau der Wasserstraße Elbe auch politisch in Frage gestellt.

Zu 2.
In dem in der Diskussion erarbeiteten zweiten Schwerpunkt der Auseinandersetzung mit der Geschichte der Elbe in den vergangenen zwei Jahrhunderten – das Spannungsfeld von **Natur und Technik** – geht es zum einen um die sich unter Einfluss technischer Kenntnisse beständig verändernde Landschaft und zum anderen um die technischen Objekte, die diesen Wandel sowohl fordern als auch ermöglichen. Zu differenzieren gilt es dabei zwischen dem rund 140 km langen tideabhängigen Bereich des Flusses – allgemein als Unterelbe bezeichnet –, der seit der Inbetriebnahme der Staustufe Geesthacht im Jahr 1960 dort endet, und dem tideunabhängigen Bereich, der sich in Oberelbe – zwischen Quelle und Schloss Hirschstein (km 96) – und Mittelelbe gliedert. Dabei ist es in allen drei Abschnitten vor allem die Auseinandersetzung mit den Folgen von Hoch- und Niedrigwasser, die nicht nur das Erscheinungsbild und die Funktionalität des Stroms nachhaltig änderte. Diese Konfrontation mit natürlichen Extremsituationen nahm auch wesentlichen Einfluss auf die wirtschaftliche Bedeutung und die gesellschaftliche Einbindung des einst natürlichen Verkehrswegs.

Für die Unterelbe muss die aus dem Hohen Mittelalter stammende geschlossene

5 Vgl. Sigbert Zesewitz/Helmut Düntzsch/Theodor Grötschel, Kettenschifffahrt, Berlin 1987.

Flussdeichlinie als das zentrale Element der Gestaltung der Flusslandschaft gewertet werden.[6] Die eingedeichten, sehr fruchtbaren Marschländereien konnten saisonunabhängig bewirtschaftet werden, da sie auch von den winterlichen Sturmfluten nicht mehr erreicht wurden. Die Deiche bildeten die Grundlage des Wohlstands an der Unterelbe und markierten die Dominanz der ländlichen Aristokratie, des Marschenbauertums, über alle anderen Berufsformen. So wurde die Eindeichung letztlich das entscheidende lebenswelt- und mentalitätsprägende Element an der Unterelbe und brachte noch bis in das späte 19. Jahrhundert beträchtlichen Landgewinn. Zugleich behinderte der Deichbau immer die Flussschifffahrt aus den Nebenflüssen in die Elbe hinein und damit nach Hamburg und nach anderen Orten.[7]

In das Potenzial des Arbeitsschwerpunkts gehören die Sturmflutkatastrophen. Aus Sicht der Unterelbe muss man feststellen, dass das Schlussdokument des Wiener Kongresses, in dem neben anderem insbesondere die Bedeutung der Flussschifffahrt herausgestellt wurde, zwar eine wichtige politische Zäsur beschreibt, für die Lebensweise, die Wirtschaftsform und die Mentalität an der Unterelbe sind die Februarflut 1825 und die Sturmflut 1962 allerdings von weit größerer Bedeutung. Deshalb kann es erforderlich sein, für diesen Flussabschnitt eine eher regionale, sektorale Betrachtung in Augenschein zu nehmen. Sturmfluten, ein periodisches Phänomen, das immer wieder im Herbst und Winter auftaucht, überdecken wochenlang, ja monatelang riesige Flächen des Marschlandes mit Wasser. Alles steht still, mit katastrophalen Folgen für die lokale und regionale Wirtschaft. Nach der Sturmflut von 1825 hat der Landstrich an der Unterelbe etwa 15 Jahre gebraucht, um sich von den Folgen zu erholen. Es war die erste Katastrophe in Deutschland, die eine internationale Spendensammlung hervorrief.

Für die Oberelbe, und sicher auch für den Bereich der mittleren Elbe, stellt sich dieses Spannungsfeld von Natur und Technik in den ersten Jahren nach 1815 ganz anders dar.[8] Der Strom war immer noch ein wenig bekannter, vom menschlichen Wirken nur in wenigen urbanen Bereichen beeinflusster Naturraum. Auf den im 18. und beginnenden 19. Jahrhundert gefertigten topografischen Karten sind die Elbe wie auch die anderen Flüsse lediglich in ihrer Position zu weiteren kartografischen Elementen dokumentiert. Eine genaue Beschreibung des Flusslaufs als Voraussetzung der Arbeit

6 Vgl. Norbert Fischer, Wassersnot und Marschengesellschaft – Zur Geschichte der Deiche in Kehdingen, Stade 2003.

7 Vgl. dazu Hans-Eckhard Dannenberg/Norbert Fischer/Franklin Kopitzsch (Hg.), Land am Fluss. Beiträge zur Regionalgeschichte der Niederelbe (Schriftenreihe des Landschaftsverbandes der ehemaligen Herzogtümer Bremen und Verden, Bd. 25), Stade 2006.

8 Die folgenden Ausführungen beziehen sich im Schwerpunkt auf die Situation an der Oberelbe in Sachsen.

an einem »Schifffahrtsweg Elbe« fehlte. So war es zunächst erforderlich, Stromkarten anfertigen zu lassen, die den Fluss beschreiben und alle für den Wasserbau erforderlichen Informationen enthalten. Die überlieferte Aufgabenstellung zur Anfertigung der Stromkarten beschreibt einerseits die verfolgten Zielstellungen und andererseits das tatsächliche Nichtwissen um diesen (künftigen) Verkehrsweg. Insbesondere durch ihre Hoch- und Niedrigwasser gestalteten sich die Fahrten auf der Elbe extrem schwierig und unberechenbar. In den 1820er Jahren sollte ein detailreiches Kartenwerk entstehen, das zur Grundlage aller künftigen Entscheidungen werden konnte.[9] Nicht bedacht wurde bei der Planung, dass die Elbe in dieser Zeit ein frei fließendes Gewässer war und sich mit jedem Hochwasser Veränderungen an den Ufern und im Flussbett ergaben. Der Fluss führte ein Eigenleben, das nicht beherrschbar schien. So beschrieben die ersten topografischen Karten der Elbe lediglich einen schnell wandelbaren Zustand.

Weitere Modellierungen der Naturgegebenheiten des Elbestroms erfolgten in Umsetzung permanenter Forderungen der sich langsam herausbildenden gewerblichen Organisationen der Schiffer. Im Jahr 1846 wurde auf Initiative des Dresdner Schiffeigners Johann Benjamin Fischer der »Concessionierte Sächsische Schiffer-Verein« gegründet, der seitdem als Interessenvertretung und Sachverständigeninstitution in Fragen der Elbschifffahrt auftrat. Die Gründungsmitglieder beschrieben in neun Schwerpunkten jene Bereiche, in denen sie auf Veränderungen drängten: 1. Unterhaltung des Treidelpfades, 2. Vermalung (Kennzeichnung) der Fahrrinne, 3. Behinderungen durch die Schiffmühlen, 4. Mitsprache vor jedem Neubau von Elb-Brücken, 5. Umgang mit den Schiffziehern, 6. Winterschutzhäfen, 7. Kontrolle des Schifffahrtsbetriebs, 8. Ausbau der Fahrrinne, 9. Senkung der Elbzölle. Auf der Basis dieses Forderungskatalogs entwickelte sich die Berufsorganisation der sächsischen Schiffer zu einer wesentlichen Triebkraft für die sich innerhalb weniger Jahrzehnte realisierende Umgestaltung der Elbe vom sacht strömenden, durch die eher geruhsame Segelschifffahrt geprägten Gewässer zum intensiv genutzten, umfassende polizeiliche Regulierung fordernden Verkehrsweg ersten Ranges.

Die technische Entwicklung im Rahmen des Einsatzes von Dampfmaschinen machte wesentliche Teile dieses Konzeptes bald überflüssig: Sowohl das Thema Treidelpfad wie auch der Umgang mit den Schiffsziehern erledigte sich als Problem, die Schiffmühlen verschwanden vor allem durch Nutzung der Dampfkraft, die Senkung der Elbzölle schritt im Rahmen der Verhandlungen der Elb-Kommission nach 1844 voran.

9 Vgl. Werner Stams, Die sächsischen Elbstrom-Kartenwerke – ein Überblick, in: Wolf Günther Koch/Werner Stams (Hg.), Die Elbe im Kartenbild. Vermessung und Kartierung eines Stromes, Vorträge zum Symposium vom 20. bis 22. September 1991 an der TU Dresden (Kartographische Bausteine, Bd. 9), Dresden 1994, S. 38–51.

Alle anderen Punkte zielten auf die technische Ausstattung der »Schifffahrtsbahnen« und damit auf die Umformung der naturgegebenen Fluss-Disposition. Die angestrebten Maßnahmen verlangten eine intelligente Anwendung des aktuellen naturwissenschaftlichen Kenntnisstandes. Dies stieß tiefgreifende Wissenschaftsentwicklungen an. Die Elbe wurde geradezu zu einem Katalysator der Wissensgenerierung in Bereichen wie der Hydrologie, dem Vermessungswesen, dem Wasserbau und natürlich auch dem Schiffbau. Technische Bauwerke wie Deiche und Dämme, mit denen man der »Freiheit« des Flusses Einhalt gebieten wollte, oder Kanalbauprojekte, mit denen man die Fähigkeit des Wassers, Lasten zu tragen, in alle topografischen Bereiche transferieren wollte, traten in das Zentrum allgemeiner verkehrswirtschaftlicher Bemühungen.

Ein Umweltverständnis, das den Flusslauf als schützenswertes Objekt wahrnahm, ließ viele Jahrzehnte bis weit in das 20. Jahrhundert hinein auf sich warten. Die sich am Ende des 19. Jahrhunderts in ersten Ansätzen formierende Heimatschutzbewegung nahm sich zunächst insbesondere im Elbsandsteingebirge der Uferbereiche an. Dabei verfolgte diese Organisation aber lediglich das Ziel, die sehenswerten Sandsteinformationen vor der Zerstörung im Zuge ihres Abbaus in Steinbrüchen zu schützen.[10] Es scheint tatsächlich erst den Entwicklungen am Ende des 20. Jahrhunderts vorbehalten geblieben zu sein, dass ein zeitgemäßer Umweltschutz und die Ausrichtung von Forschungsarbeiten auf die ökologische Situation des Flusses staatliche Förderung erfuhren. Die Gründung der »Internationalen Kommission zum Schutz der Elbe« am 8. Oktober 1990 durch die Umweltministerien der Bundesrepublik Deutschland, Tschechiens und der Direktion Umwelt, Nukleare Sicherheit und Katastrophenschutz der Europäischen Gemeinschaft in Magdeburg waren Ausdruck eines Grenzen überschreitenden Willens. Nationale und internationale Programme, die zentrale Fragen der Entwicklung der Landschaften an der Elbe in den Mittelpunkt von Fördermaßnahmen stellten, führten innerhalb weniger Jahre dazu, dass die ökologische Betrachtung der Elbe sehr gezielt im öffentlichen Bewusstsein verankert wurde. Innerhalb weniger Jahre entstanden weitläufige, durch gesetzliche Regelungen anerkannte Schutzgebiete an allen Abschnitten des Flusslaufs.[11]

Diese neuen Entwicklungen treten immer dramatischer in Konflikt mit wirt-

10 Vgl. dazu auch Johannes Keil, Die Elbstromregulierung und die Anfänge der sächsischen Natur- und Heimatschutzbewegung 1871–1914, Magisterarbeit 2007, Technische Universität Dresden, Institut für Geschichte.

11 Vgl. dazu Die Elbe. Erhaltenswertes Kleinod in Europa, hrsg. von der Internationalen Kommission zum Schutz der Elbe, Magdeburg 1995; Internationale Kommission zum Schutz der Elbe (IKSE) (Hg.), 15 Jahre Internationale Kommission zum Schutz der Elbe, http://www.ikse-mkol.org/uploads/media/15_Jahre_IKSE_01.pdf [Zugriff am 26. 06. 08].

schaftlichen Interessen, die einem Ausbau des Flusses als bedeutende mitteleuropäische Wasserstraße nachgehen. So scheint die Elbe auf der politischen Ebene Verhandlungsgegenstand zu bleiben, da auch die Wiederherstellung des Zustandes, der vor der »Jahrhundertflut« im Jahr 2002 erreicht war, auf sich warten lässt. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und das Ministerium für Verkehr der Tschechischen Republik unterzeichneten am 31. Juli 2006 die »Gemeinsame Absichtserklärung über die Zusammenarbeit und die verkehrlichen Ziele und Maßnahmen für die Elbe-Wasserstraße bis zur Staustufe Geesthacht bei Hamburg«, in der beide Ministerien den Wunsch ausdrücken, die Bedingungen für »wirtschaftliche Schiffsverkehre« auf der Elbe zu stabilisieren beziehungsweise zu verbessern. Das Spannungsfeld von Natur und Technik zeigt sich gegenwärtig in der Auseinandersetzung um eine Beschreibung der in der öffentlichen Meinung allgemein akzeptierten Form der Nutzung eines visionären »Naturraums Wasserstraße«. Der historische Überblick offenbart auch die Veränderung einer Kultur des Umgangs mit dem Fluss Elbe.

Zu 3.
Die Beschäftigung mit **kulturellen Formierungen** beschreibt zugleich den dritten Themenbereich, der im Rahmen des Arbeitstreffens als ein möglicher Schwerpunkt für das Symposium definiert wurde. Dabei wird es unter anderem um Berufsgruppen gehen, die eng mit dem Leben auf dem Fluss und am Fluss verbunden waren. Im Zentrum steht dabei ganz im Sinne des Arbeitstitels »Die Elbe – Fluss ohne Grenzen« die Berufsgruppe, deren Mitglieder die ganz besondere Situation eines (mehr oder weniger) grenzenlosen Flusses erleben konnten: die Binnenschiffer.[12]

Die 1846 durch die Gründer des Sächsischen Schiffervereins aufgestellten Schwerpunkte der künftigen Tätigkeit wurden aus Sicht von Schiffseignern formuliert, die an der Entwicklung eines Gewerbezweiges, der noch ohne jede innere Organisation existierte, interessiert waren. Zunächst durch die Trennung der Handelstätigkeit von der Transportaufgabe gekennzeichnet, führte die Entwicklung sehr schnell zum Ausbau der Betriebsgrößen. Innerhalb von etwa zwei Jahrzehnten waren sowohl im personalen als auch im technischen Bereich die infrastrukturellen Grundlagen für eine weitere Phase in der Entwicklung der Elbschifffahrt geschaffen: die Bildung von Großbetrieben. Sie begann 1878 mit der Übernahme der »Frachtschifffahrts-Gesellschaft in Dresden« durch die »Kettenschleppschifffahrt der Oberelbe AG« und zeigte sich in vollem Ausmaß 1881 mit dem weiteren Erwerb der »Elbdampfschifffahrts-Gesellschaft«, der »Hamburg-

12 Zu den folgenden Ausführungen vgl. Andreas Martin, Elbschifferkultur. Zu Genese und Wandel im 19. Jahrhundert, in: Volkskunde in Sachsen 22 (2010), S. 51–72.

Magdeburger Dampfschifffahrts-Companie« und der Schifffahrtsgesellschaft von Wilhelm Richter. Die neue Aktiengesellschaft firmierte danach unter dem Namen »Kette, Deutsche Elbschifffahrts-Gesellschaft in Dresden«. Auch in Österreich kam es zur Konzentration der Transportunternehmen auf der Elbe. In Wien wurde die »Nordwest-Dampfschifffahrtsgesellschaft« gegründet, die die »Elbschifffahrts-Gesellschaft« und die alte »Prager Dampf- und Segelschifffahrts-Gesellschaft« erwarb. Der sich aus dieser Situation entwickelnde Konkurrenzkampf zwischen den beiden auf der Oberelbe wirtschaftlich nun führenden Betrieben führte zum Ruin einer Vielzahl von kleineren Unternehmen. Um den beiden großen Gesellschaften nicht völlig ausgeliefert zu sein, schloss sich 1883 eine Reihe von Kleinunternehmern zur »Dampfschleppschifffahrts-Gesellschaft vereinigter Schiffer in Dresden« zusammen. Innerhalb von fünf Jahren hatte sich die wirtschaftliche Macht auf der Oberelbe in den drei Unternehmen konzentriert, kurz »Kette«, »Nordwest« und »Vereinigte« genannt. Zeitgleich entwickelte sich das Bewusstsein für ein Zusammengehen mit der Eisenbahn. Beide Transportformen – Schifffahrt und Bahn – etablierten sich in den neuen Hafenanlagen als Teile eines geschlossenen Transportsystems. Der Fluss wurde am Ende des 19. Jahrhunderts zum Betriebsraum von Großunternehmen. Seit den 1880er Jahren engagierten sich die sächsischen Schiffer auch überregional. Es fanden Beratungen mit dem österreichischen Elbe-Verein, dem Magdeburger Schiffer-Verein und auch dem Verein deutscher Stromschiffer statt. Seit 1885 trafen sich Binnenschiffer auch international regelmäßig auf Kongressen (1885 Brüssel, 1886 Wien, 1888 Frankfurt am Main, 1890 Manchester, 1892 Paris, 1894 Haag).

Eine umfassende Untersuchung der Sprache der Elbschiffer erfolgte bereits in der Mitte des 20. Jahrhunderts durch Gerhard Kettmann. In seiner zweibändigen Veröffentlichung wird die Spezifik der Sprache dieser Berufsgruppe als ein Ergebnis der Wirkungen des transkulturellen Arbeitsraums präsentiert. Es stellt sich die Frage, ob man die Flussschiffer des 19. Jahrhunderts als erste Europäer bezeichnen kann. Ein weiteres Feld, auf dem Erkenntnisse zur Mentalität dieser Berufsgruppe erlangt werden könnten, ist sicher auch die Untersuchung von Wasserflur- und Schiffsnamen. Hier fehlt allerdings die wichtigste Vorarbeit, eine Sammlung dieser Namen.

Beachtenswert in dem Komplex zur »Lebenswelt Elbe«[13] sind ohne Zweifel auch die inzwischen vergangenen Berufsgruppen: die Schiffzieher (Treidler oder Bomätscher),[14]

13 Vgl dazu Hajo Brandenburg, Leben und Arbeiten am Elbstrom. Altonas Architektur vom Fischmarkt bis Övelgönne, Altonaer Museum, Hamburg 2002.

14 Vgl. dazu Holger Natusch, Pomätscher. Das Schiffziehen auf der Elbe zwischen Dresden und Tetschen in der Zeit von 1815 bis 1865, in: Volkskunde in Sachsen 19 (2007), S. 61–82.

die Fischer[15] und die Flößer[16]. Weiterhin sind Fragen zu den Möglichkeiten der Querung des Flusses relevant, denn bis weit in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts gab es nur wenige Brücken. Dagegen existierte eine Vielzahl von Fähren am Oberlauf und möglicherweise eine Reihe von Furten an der mittleren Elbe, die dem Bedarf zur Querung des Flusses entsprachen.[17] Auch hier vollzog sich ein umfassender Wandel. Der Bedeutung der Fährleute als einer immer wieder aus dem Blick geratenen Berufsgruppe sollte ebenfalls nachgegangen werden.

Ein Phänomen des 20. Jahrhundert ist die Musealisierung des Flussraums, die insbesondere mit dem Flusstourismus einsetzt. Wenngleich die Elbe mit ihrem Gesamtlauf bis heute nicht als eine selbständige touristische Destination in Erscheinung tritt (dies wird allenfalls durch den »Elberadweg« erreicht), existieren doch diverse touristische Räume, in die der Fluss integriert ist. Die rezente Entwicklung der Flusslandschaft zu einem eigenständigen touristischen Raum ist eng verbunden mit deren Musealisierung: Es werden Bereiche der historischen Uferbebauung saniert und als Dokumente der Flussgeschichte deklariert (beispielsweise Treidelwege und Hafenanlagen), es werden Schiffskörper auf Land gesetzt und als museales Objekt beschrieben oder als Gaststätte genutzt, es werden Denkmale und Kunstwerke errichtet. Neben der relativ jungen touristischen Nutzung der Uferbereiche entwickelt sich auch die Nutzung des Flusses als touristischer Verkehrsweg weiter. Als die Dampfschifffahrt sich in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts zunächst lediglich im Bereich der Personenbeförderung etablieren konnte, griff sie das Transportinteresse der frühen Touristen auf, die ihre Rückkehr von einer Tour in die Sächsische Schweiz stromabwärts bis dahin stets in einer Gondel realisierten. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurden Dampfschiffe zu einer festen Größe sowohl im großstädtischen Nahverkehr als auch für den Zubringerdienst zu den Stationen der Bahnlinien. Heute sind die Schiffe der Weißen Flotte in Dresden und eine ganze Reihe von Hotelschiffen deutliches Zeichen eines etablierten Flusstourismus.[18]

15 Vgl. dazu Alfred Helle, Die Fischerei in den Flüssen und Bächen der kurfürstlich-sächsischen Erblande. Ein Beitrag zur Wirtschafts- und Rechtsgeschichte Sachsens, Universität Leipzig, Dissertation 1929.
16 Vgl. dazu Lina Delfs, Flößerei auf der Elbe. Wege und Ziele ihrer Erforschung (Schriften des Vereins zur Förderung des Lauenburger Elbschiffahrtsmuseums, Bd. 3), Lauenburg 1992.
17 Vgl. dazu Otto Mörtzsch, Elb-Furten und Fähren in Sachsen, o. O. 1911.
18 Vgl. dazu Andreas Martin, Fluss(land)schaft als Lebensraum – Reduzierung durch Bewegung, in: Stefanie Krebs/Manfred Seifert (Hg.), Landschaft quer Denken. Theorien – Bilder – Formationen (Schriften zur sächsischen Geschichte und Volkskunde, Bd. 39), Dresden 2012, S. 259–272; Guido Fackler, Von Technotopen der Beschleunigung zu ›Biotopen‹ der Entschleunigung: Kanallandschaften, in: Krebs/Seifert, Landschaft quer Denken (wie Anm. 18), S. 273–294.

Zu 4.
Dabei folgen die »Fluss-Touristen« genau der **visuellen Prägung und ästhetischen Wahrnehmung**, die sich in den vergangenen zwei Jahrhunderten über die Bildende Kunst und die Reiseliteratur mit einer Reihe von Topoi etabliert hat.[19] Die Landschaft am Fluss[20] fand bereits früh die Aufmerksamkeit Bildschaffender, die mit diesem Sujet eine tragfähige Einkommensquelle fanden.

Zu Beginn des 19. Jahrhunderts erschienen verschiedene Bildsammelwerke, die man geradezu als frühe Reisehandbücher bezeichnen kann. Die Wahrnehmung des ästhetischen Werts der Flusslandschaft Elbe gewann an Bedeutung. Im Rahmen einer ästhetischen Landschaftsbetrachtung schuf der Fluss vor allem Freiräume und ermöglichte weite Aussichten, indem man ihn selbst »übersah«. Erst am Ende des 19. Jahrhunderts wurde der Fluss als prägender Teil von Landschaft wahrgenommen. Auch wenn ein »Kulturraum Elbe« bis heute keine geschlossene Beschreibung erfuhr, gelangten immer mehr Elemente einer traditionsreichen Flusskulturlandschaft in das öffentliche Bewusstsein. Nach den »Bildern« der Landschaft am Fluss sind es immer häufiger die »Bilder« vom »Leben am und auf dem Fluss«, die eine Aufwertung erfahren. Das Beispiel einer deutlich gewachsenen sozialen Identifikation mit der Lebenssituation an einem Fließgewässer offenbarte sich, als die Stadt Magdeburg ihren Beitrag zur Internationalen Bauausstellung (IBA) Stadtumbau Sachsen-Anhalt 2010 mit dem Titel »Leben an und mit der Elbe« versah. Grundgedanke des Beitrags war es, die Stadt baulich wie auch mental wieder an »ihren« Fluss heranzuführen.[21] Saubere und zudem »naturnah« erscheinende Fließgewässer werden in der Gegenwart alltagskulturell nutzbar; in einer solchen Überformung erlangen sie Bedeutung für die Lebensqualität, nicht nur in den Städten an der Elbe. Die Einbeziehung von einst stark verschmutzten Fließgewässern bei der Neugestaltung von Lebensräumen wird zu einem verbreiteten Phänomen in Großstädten.

Auch in der Gegenwartskunst gewann der Fluss mit seinen Prägungen, mit seinen atmosphärischen und mentalen Wirkungen an Bedeutung. Hier sei auf eine Gemein-

19 Vgl. dazu Bärbel Hedinger (Hg.), Alles im Fluss. Ein Panorama der Elbe, Altonaer Museum, Hamburg 2006; Irene Schmidt, Hermann Krone – erste photographische Landschaftstour Sächsische Schweiz, Dresden/Amsterdam 1997; Andreas Martin, Landschaftsbilder. Zum Beitrag der Dresdner Künstler an der »Entdeckung« der Sächsischen Schweiz im ausgehenden 18. Jahrhundert, in: Volkskunde in Sachsen 17 (2005), S. 57–73.

20 Vgl. dazu Axel Feuß, Altonaer Künstlerverein 1905–1939, Altonaer Museum, Hamburg 1990/91; Blankenese. Gesehen – erlebt – gemalt von den Norddeutschen Realisten, Altonaer Museum, Hamburg 2004; Petra Kuhlmann-Hodick/Claudia Schnitzer/Bernhard von Waldkirch (Hg.), Adrian Zingg. Wegbereiter der Romantik, Dresden 2012.

21 Vgl. http://www.iba-2010-magdeburg.de/ [Abruf v. 26. 9. 2012].

schaftsaktion hingewiesen, die im Jahr 1997 vom Landschaftsverband Stade veranstaltet wurde und britische Kunst an bzw. in der Unterelbe präsentierte. Und auch der Bau der HafenCity in Hamburg ist ein Beispiel für eine ganze Reihe von Projekten, in denen sich eine lebensweltliche Annäherung an Fließgewässer vollzieht. Die erste Unterwasseroper, die 2012 in Dresden ihre Uraufführung erlebte, öffnete gar amphibische Bereiche der Flusslandschaft einer künstlerischen »Aufwertung«.

Die Elbe als Fließgewässer bietet eine ganze Reihe von Ansatzpunkten zur wissenschaftlichen Betrachtung. Die geplante Tagung möchte das sich in der Gesellschaft formierende Interesse am Kulturraum Fluss aufgreifen und als Impuls für die aktuelle Forschung beachten.