

## Tagungsbericht

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

Symposium des Instituts für Sächsische Geschichte und Volkskunde e. V. und des Landschaftsverbands Stade e. V. in Zusammenarbeit mit der Stiftung Historische Museen Hamburg, 17.–19. September 2015, Hamburg

Flüsse zählen nicht nur zu den prägenden Erscheinungen der Naturlandschaft, sie stellen auch elementare physische Räume menschlicher Zivilisation schlechthin dar. Die Untersuchung des komplexen Zusammenhangs von natürlichen Bedingungen und menschlicher Nutzung, von Naturraum und kulturellem System bildet daher ein ebenso interessantes wie herausforderndes Feld für unterschiedlichste wissenschaftliche Disziplinen. Das von den Volkskundlern/europäischen Ethnologen *Guido Fackler* (Würzburg), *Norbert Fischer* (Hamburg), *Andreas Martin* (Dresden) und *Manfred Seifert* (Marburg) konzeptionierte und organisierte Symposium »Die Elbe – Fluss ohne Grenzen (1815–2015)« unternahm den Versuch, am Beispiel der Elbe als eines zentralen europäischen Stroms mit einer Gesamtlänge von 1.100 Kilometern und einer großen Vielfalt gewässergeografischer, botanischer, wasserbautechnischer, siedlungsgeografischer und alltagskultureller Verhältnisse die Sichtweisen diverser Wissenschaften in einem Gesamtblick auf den Fluss zusammenzuführen. Dass ein solches Vorhaben sich zumeist umgehend den Vorwurf wahlweise der übermäßigen Reduzierung von Komplexität oder der Verirrung in unzusammenhängende Einzelfragen einhandeln muss, liegt auf der Hand. Umso erfreulicher ist es, wenn – wie hier geschehen – bei aller Detailfülle der flussbezogenen Themen immer wieder die Aussagekraft einer kulturwissenschaftlich informierten, interdisziplinären Landschaftsforschung aufgezeigt werden kann. Flusslandschaften sind (wie die Veranstalter in ihrer Ankündigung formulierten) ein »besonderer Schauplatz von Geschichte« und können daher als »Tätigkeitsfelder und Aktionsräume« im Rahmen dieser Forschung als paradigmatisch gelten.

Nach der Begrüßung der Teilnehmenden durch den Alleinvorstand der Stiftung Historische Museen Hamburg, *Börries von Notz*, den Staatsrat für Verkehr der Freien und Hansestadt Hamburg, *Andreas Rieckhof*, den Vorsitzenden des Landschaftsver-

bands Stade e.V., *Michael Roesberg*, und die Leiterin des Bereichs Volkskunde am Institut für Sächsische Geschichte und Volkskunde e.V., *Ira Spieker*, eröffnete *Andreas Martin* (Dresden) im Hamburg Museum die Tagung mit einem Überblicksreferat zur »Freiheit der Elbschifffahrt« seit 1815. Durch die Wiener Kongressakte sei 1815 die Elbe erstmals als frei schiffbarer Fluss definiert worden, dessen Ausbau und Unterhaltung als Schifffahrtsweg aber über viele Jahre zu neuen Interessenkonflikten der Anrainerstaaten und zu komplexen Aushandlungsprozessen geführt habe. Während die Frage der Schiffbarkeit stets von zentraler Bedeutung blieb, erfolgte die systematische Erfassung der Flusslandschaft in technischer Hinsicht sowie durch die Kartografie, so etwa seit 1842 in der durch die Elbschifffahrtsrevisionskommission angefertigten vollständigen Dokumentation des Flusslaufes. Damit gab die Kongressakte von 1815 den Anstoß für eine neuartige, auf technischem Wissen basierende Durchdringung der Elbe, die in einen Schifffahrtsboom in der Zeit des Kaiserreichs mündete.

Eine rechtswissenschaftliche Beurteilung der Elbe im Völker- und Gemeinschaftsrecht unternahm die Juristin *Miriam Rasched* (Itzehoe), die vor allem die Situation im 20. Jahrhundert in den Blick nahm. 1919 erfolgte durch den Versailler Vertrag die Internationalisierung der Elbe, die durch eine Elbschifffahrtsakte 1922 in Gesetzesform überführt wurde und die sich u. a. in dem zwischen dem Deutschen Reich und der Tschechoslowakei auf 99 Jahre abgeschlossenen Pachtvertrag über ein Teilgebiet des Hamburger Hafens ausdrückte. Durch Rücknahme der Internationalisierung durch die NS-Machthaber 1936 wurde die Freiheit der Elbe neuerlich beschränkt, eine Entwicklung, die sich infolge des Kalten Krieges seit 1945 noch verstärkte: die Elbe wurde zum grenzquerenden Fluss und abschnittsweise sogar selbst zur Grenze. Doch auch nach Wegfall des Eisernen Vorhangs blieben Fragen hinsichtlich des internationalen Rechts offen, wobei zwischen den Anrainerstaaten Deutschland und Tschechische Republik vor allem gemeinsame Lösungen hinsichtlich der widerstreitenden Zielstellungen von Gewässerschutz einerseits und Schiffbarkeit andererseits gefunden werden mussten.

Wurde durch die beiden einführenden Vorträge das Verhältnis zwischen Grenzziehung und Entgrenzung des Flusses im historisch-rechtlichen Überblick thematisiert, so widmete sich das anschließende Panel dem Spannungsfeld von Natur und Technik. Die Historikerin *Sylvina Zander* (Lübeck) verwies dabei auf die Bedeutung von Witterungseinflüssen auf das Geschehen an der Elbe und stellte Eislagen an der mittleren und unteren Elbe in den Mittelpunkt ihres Referates. Sie verdeutlichte, dass im 19. Jahrhundert die winterliche Vereisung der Elbe im Unterschied zu heute eher der Normalfall war, da die in weiten Teilen zunächst unregulierte Elbe insbesondere im mittleren Lauf besonders anfällig für Eisstau und anschließende Hochwasserlagen war. Zwar hätten technische Einrichtungen wie Winterhäfen oder Eisbrechschiffe vereinzelt Abhilfe

geschaffen, doch erst die langfristige Änderung des Winterklimas habe zur Behebung der winterlichen Problemlagen geführt. Die Anfänge der Regulierung der Schifffahrt an der Niederelbe wurden anschließend von *Norbert Fischer* (Hamburg) behandelt, der in seinem Vortrag die zentrale Person von Reinhard Woltman (1757–1837) vorstellte. Der Wasserbauingenieur Woltman, zunächst beim Küstenschutzamt Ritzebüttel, von 1814 bis 1836 als Direktor der Strom- und Uferwerke und Wasserbaudirektor in Hamburg tätig, sei nicht nur der Pionier des Wasserbaus an der unteren Elbe gewesen, der zahlreiche Bühnenbauten und technische Meisterwerke wie die Spülschleuse im Cuxhavener Hafen initiiert habe, er verkörpere zudem den Paradigmenwechsel vom bis dahin verfolgten defensiven Küstenschutz (v. a. Deichbau) zum offensiven Ausbau der Elbe zum Seeschiffahrtsweg. Wenn heute die Frage der weiteren Elbvertiefung ein politisches Dauerthema in Hamburg und der Unterelbe sei, so habe Woltman mit der unter seiner Regie erstmals durchgeführten Elbvertiefung 1818–25 den Grundstein für diese Diskussion gelegt. In diesen Kontext fügte sich auch der anschließende Vortrag von *Dirk Schubert* (Hamburg) über die Pläne der Unterelbe-Industrialisierung in den 1960er- und 1970er-Jahren ein. Schubert skizzierte stichpunktartig die Pläne für einen systematischen Industrieausbau im Gebiet von Brunsbüttel, auf dem Medemsand an der Elbmündung (»Medemland«) und in Bützfleth-Stade sowie für einen Tiefwasserhafen bei Neuwerk und Scharhörn. Diese Vorhaben, die insbesondere vom Hamburger Wirtschaftssenator Helmut Kern vorangetrieben und die vor allem angesichts der möglichen ökologischen Folgeschäden nur zum geringeren Teil und mit mäßigem Erfolg durchgeführt worden seien, deutete der Referent als Symptome eines fordistischen Modernisierungswahns, der der Zeitstimmung entsprochen habe, heute aber überzogen wirke. Wie die anschließende kontroverse Diskussion ergab, ist jedoch der Konflikt zwischen dem Fluss als günstigem Industriestandort einerseits und seiner Bewahrung als natürlicher Lebensraum andererseits auch nach dem Ende der Industrialisierungspläne keineswegs beigelegt.

Dass im Ineinandergreifen von Natur und Technik immer auch Werturteile und Wünsche eine entscheidende Rolle spielen, lässt sich am Beispiel Elbe ebenso verdeutlichen wie die Wirkmächtigkeit von Wahrnehmungen und Prägungen, die das Thema der anschließenden Sektion darstellten. Die Kunsthistorikerin *Anke Fröhlich-Schauseil* (Dresden) referierte über eine Reihe von historischen Elbansichten des Malers Johann Friedrich Wizani (1770–1835), eines Schülers von Adrian Zingg, die einerseits an die frühromantische Landschaftsmalerei anschließen, sich andererseits jedoch auch deutlich von ihr unterscheiden. So sei es bemerkenswert, dass Wizani kaum prominente Orte als Motiv gewählt, sondern eher auf stimmungsmäßig »passende« Abschnitte des Flusses geachtet habe. Der Künstler habe damit den (noch unregulierten) Fluss als Sujet der Malerei aufgewertet und zugleich der Ästhetisierung der Landschaft im Sinne eines

Stimmungsraumes Vorschub geleistet. Auch der nachfolgende Vortrag von *Vanessa Hirsch* (Hamburg) stellte diese Ästhetisierungsprozesse in den Mittelpunkt. Die Referentin zeigte am Beispiel der Gärten bei Neumühlen am Hamburger Elbufer, wie die seit dem 18. Jahrhundert angelegten Gärten im Laufe der Industrialisierung des 19. Jahrhunderts in Konkurrenz zu Industriebauten gerieten, die ihrerseits Ausdruck der wachsenden Bedeutung der Elbe als Schifffahrtsweg waren. Dieses Nebeneinander einer rein ästhetischen und einer zweckrationalen Annäherung an das Elbufer setzte sich über erstaunlich lange Zeit fort und fand erst im 20. Jahrhundert ein Ende, als die gewerbliche Tätigkeit in Neumühlen zunehmend durch die Ästhetisierung überlagert wurde.

Die subjektiv-individuelle Aneignung der Flusslandschaft Elbe stand im Fokus eines Beitrags des Geografen *Martin Döring* (Hamburg). In einer ›mobilen Feldforschung‹ mit 15 Interviewpartnern hatte der Referent es unternommen, der »ästhetisch-emotionalen Raumanbindung« an der Unterelbe auf die Spur zu kommen. Die von ihm ausgewerteten Daten zeigten, dass die Flusslandschaft als Ort der Selbstvergewisserung beschrieben werden könne. Ob die vom Referenten vorgenommene Kategorisierung einzelner Interviewaussagen in den Rubriken »ästhetisch«, »ideologisch«, »biografisch«, »spirituell« und »identitätsbezogen« allerdings Sinn macht, erscheint fraglich.

Schließlich stellte *Timo Saalmann* (Bamberg) in seinem Vortrag die 1992/93 gezeigte und für viel öffentliches Aufsehen sorgende Ausstellung »Elbe/Labe« vor und skizzierte die Entstehungsgeschichte und den zeitgenössischen Kontext dieses Vorhabens. Ausgehend von der politischen Wende 1989 und dem Ende des Kalten Krieges sei die Ausstellung ein früher Versuch gewesen, das Verschwinden der Grenzen und die Aufwertung zentraleuropäischer Räume symbolisch mit der Darstellung der Elbe zu verbinden. Die Ausstellung, die in Hamburg, Dresden und Prag gezeigt wurde, sei demnach bewusst als geschichts- und erinnerungspolitisches Instrument geplant gewesen, indem sie die Elbe in ihrer historisch gewachsenen Bedeutung als europäischer Strom gezeigt habe.

Den ersten Veranstaltungstag beschloss der öffentliche Abendvortrag des Geobotanikers *Hansjörg Küster* (Hannover). In seinen ebenso unterhaltsamen wie lehrreichen Ausführungen entwarf der Referent ein vielschichtiges Gesamtbild des Flusses von der Quelle bis zur Mündung, wobei er nicht zuletzt die Frage behandelte, wo denn eigentlich Quelle und Mündung der Elbe genau zu finden seien. Diese und eine Fülle weiterer Fragen – von der Problematik der sinkenden Wasserstände bis zu den Debatten über die Renaturierung ganzer Flussabschnitte – entzogen sich auf oftmals überraschende Weise scheinbar offenkundigen und einfachen Antworten. Vehement vertrat der Referent daher die Auffassung, dass die individuellen Gegebenheiten der Elbe (wie auch jedes anderen Flusses) auch stärker von der nationalen und europäischen Gesetzgebung berücksichtigt werden müssten.

Zum Veranstaltungsort des zweiten Tagungstages war das Altonaer Museum gewählt worden, dessen Direktor *Hans-Jörg Czech* die Teilnehmenden im großen Galionsfigurensaal begrüßte und dabei auf die enge Verbundenheit des Hauses mit dem Tagungsthema hinwies. Sodann eröffneten die Historiker *Marek Ďurčanský* und *Michal Plavec* (Prag) mit ihrem Vortrag zur Schifffahrt auf der böhmischen Mittel-Elbe die Sektion »Binnenschifffahrt und Fährbetrieb«. Sie schilderten die Entwicklung der Schifffahrt in Böhmen auf dem Elbabschnitt zwischen Melnik und Orlice, wo insbesondere die Holzflößerei einen Schwerpunkt der wirtschaftlichen Tätigkeit im 19. und 20. Jahrhundert darstellte. Sowohl der zunehmende Bau von Wehren im Fluss wie auch die Konkurrenz der Eisenbahn setzten die traditionellen Elbnutzungen unter Druck, sodass bereits in den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts ein Niedergang erfolgte, der sich seit 1945 noch beschleunigte. Eine vergleichbare Entwicklung, die im Anschluss von *René Misterek* (Pirna) beschrieben wurde, nahm auf deutscher Seite die Entwicklung der Steinschifffahrt für den elbabwärtigen Abtransport von Sandstein aus dem Elbsandsteingebirge. Die Hochzeit dieses Binnenschifffahrtszweiges war das letzte Drittel des 19. Jahrhunderts, als der Bedarf nach Sandstein aufgrund der enormen Bautätigkeit in den Städten stark anwuchs. Mit immer größeren Schiffen wurden Sandsteinblöcke verschifft, wobei auch hier die Eisenbahn in Konkurrenz zum Wassertransport trat. Eine Zäsur stellten der Erste Weltkrieg sowie die anschließende wirtschaftliche Krisenzeit dar, als der Handel mit Sandstein stark zurückging und auch später nicht wiederbelebt werden konnte. Ebenso wie in Böhmen wurde damit auch auf deutscher Seite eine Zeit des Niedergangs der Elbschifffahrt eingeleitet.

Dass neben der Binnenschifffahrt auch die Fährstätigkeit auf der Elbe den Konjunktur- und Entwicklungszyklen sowie den Witterungslagen unterlag, verdeutlichte *Antje Reichel* (Havelberg) in ihrem Beitrag zu den Fähren an der Elbe zwischen Lenzen und Tangermünde. Sie schilderte sowohl die zahlenmäßige Entwicklung der Elbfähren, von denen es im 19. Jahrhundert noch weitaus mehr gab als in der Gegenwart, als auch die technische Entwicklung vom Prahm bis zur Dampffähre. Bereits ab 1860 habe sich das Fährwesen aufgrund von Flußbegradigung und Bühnenbau, aber auch durch das Wachstum der Binnenschifffahrt und durch die technischen Entwicklungen im Brückenbau verändert. Fähren seien im Zuge der Industrialisierung des Verkehrswesens zunehmend als Hindernisse verstanden und beseitigt worden.

*Ortwin Pelc* (Hamburg) schloss sich mit interessanten Ausführungen über die Beziehungen des Hamburger Hafens zur oberländischen Schifffahrt an. In der öffentlichen Wahrnehmung werde der Hamburger Hafen fast nur als Überseehafen mit Anschluss an globale Handelsnetze begriffen, während seine Funktion als Schnittstelle zur Binnenschifffahrt weitgehend ausgeblendet bleibe. Tatsächlich seien aber die über die Nor-

derelbe und den Billehafen einlaufenden Binnenschiffe von erheblicher Bedeutung für den Hafen insgesamt gewesen, und im 19. Jahrhundert seien für die Binnenschifffahrt Richtung Tschechien mehrere neue Hafenbecken angelegt worden. Auch wenn diese Bedeutung aufgrund des Rückgangs der Binnenschifffahrt nach dem Ersten Weltkrieg geringer geworden sei und Teile des Binnenschifffahrtshafens keine Rolle mehr spielten, verdiene diese alte Verbindung mit dem Hamburger Hinterland wegen ihres prägenden Einflusses auf das Wachstum der Hansestadt doch Beachtung.

Hatten somit die Vorträge des Vormittags vor allem die langfristigen strukturellen Prozesse der wirtschaftlichen und technischen Entwicklung an und auf der Elbe im Blick, so wurde in der Nachmittagssektion über »soziale und kulturelle Formierungen« verhandelt und damit eine stärker akteursbezogene Perspektive gewählt. Hier widmete sich der Vortrag von *Wolfram Dolz* (Dresden) zunächst der Wahrnehmung der (sächsischen) Flusslandschaft in der Kartografie. Anschließend an die von Andreas Martin und anderen vorgenommene Interpretation der Wiener Kongressakte von 1815 als Zäsur der Elbnutzung und -wahrnehmung stellte der Referent auch hinsichtlich der Kartografie die Bedeutung dieses Datums heraus. So sei 1820–28 aufgrund des damals auch politisch postulierten Bedarfs erstmals eine exakte Kartierung der Elbe erfolgt. In den folgenden Jahrzehnten seien immer wieder neue Anstrengungen unternommen worden, die ständigen Veränderungen des Flusslaufes kartografisch zu erfassen. Auf diese Weise halte man heute mit den Karten wertvolle Quellen in Händen, die den Betrachtern eine Fülle von nicht nur geografischen, sondern auch wirtschafts- und sozialhistorischen Informationen lieferten.

Eine historische Reise auf der Elbe als ein Beispiel für eine touristische Pionierleistung stellte anschließend die Kulturanthropologin *Gudrun Schwibbe* (Göttingen) vor. Der englische Landadlige H. M. Doughty, der 1890/91 mit seinem Schiff »Gypsy« eine Reise auf der Elbe und den märkischen Wasserstraßen unternahm, könne als ein »Pionier der Freizeitschifffahrt« bezeichnet werden. In der 1892 publizierte Reisebeschreibung habe Doughty nicht nur einen romantisierenden Blick auf die »unentdeckte« Landschaft geworfen, sondern sehr scharfsichtig die Elbe als eine Kontaktzone verschiedener kultureller Einflüsse beschrieben. Verkörpere er den gebildeten und vermögenden Individualtouristen auf der Suche nach dem Unbekannten, so sei er zugleich ein Vorreiter des Massentourismus gewesen.

Das deutsch-tschechische Verhältnis an der Elbe und die Beeinflussung der Flussnutzung durch nationale und ethnische Prägungen stellten den Kern des Vortrags von *Nicole Horáková* (Ostrava) und *Marek Waic* (Prag) dar, der sich mit deutschen Ruderclubs an dem tschechischen Abschnitt der Elbe befasste. Vor dem Hintergrund der sich im ausgehenden 19. Jahrhundert zuspitzenden nationalen Rivalität zwischen Deutschen und Tschechen in Böhmen wurden streng nach nationaler Zugehörigkeit getrennte Ruder-

clubs zu Kristallisationspunkten kollektiver Identität. Dabei erhoben die deutschen Clubs einen Anspruch auf die Elbe als ›deutschen‹ Fluss, den sie durch ihre sportliche Betätigung symbolisch zu besetzen versuchten. Dies führte dazu, dass die deutsch-tschechische Rivalität gerade nicht auf sportliche Weise, d. h. in Wettkämpfen und Regatten, ausgetragen wurde, sondern sich in Kontaktvermeidung und gegenseitigem Ausschluss äußerte.

Einen Rückbezug auf die Entwicklung der Binnenschifffahrt unternahm im Anschluss die Historikerin *Susanne Köstering* (Potsdam) in ihrer Untersuchung der Flussschiffermission im Kaiserreich. Sie beschrieb das Entstehen einer neuen sozialen Problemlage durch die Industrialisierung des Flusses und die Ausdehnung der (lohnabhängigen) Binnenschiffer im 19. Jahrhundert. Die Entkirchlichung von Teilen der Binnenschiffer, die Auflösung traditioneller Familienverbände und die Verpflichtung zur Sonntagsarbeit sah die Innere Mission der Evangelischen Kirche zunehmend als soziale und moralische Problemlagen, die es zu bekämpfen galt. Nicht zuletzt sollte dadurch die Hinwendung der Binnenschiffer zur Sozialdemokratie unterbunden werden. Dass dieser Kampf trotz erheblichen Aufwandes wie etwa die Errichtung zahlreicher Missionsstationen und Schifferheime an der Elbe letztlich erfolglos blieb, zeigte sich in dem Rückhalt, den Ideale der Arbeiterbewegung auch unter Binnenschiffern genossen.

*Václav Houfek* (Děčín), dessen Koreferentin *Kristina Kaiserová* leider nicht auf der Tagung anwesend sein konnte, berichtete über eine weitere Institution, die für die Entwicklung der Elbnutzung von Bedeutung war. So habe der 1875 in der aufstrebenden Industriestadt Aussig (Ústí nad Labem) von mehreren Unternehmern gegründete Elbe-Verein versucht, die Regulierung der Elbe voranzutreiben und somit eine wirtschaftliche Nutzung zu erleichtern. Die im Verein zusammengeschlossenen Lobbyisten hätten sich als die Vertreter primärer Interessen in Fragen der Flussnutzung und -gestaltung verstanden und entsprechenden politischen Einfluss genommen. Wie auch im Falle zahlreicher anderer flussbezogener Entwicklungen verlor der Elbe-Verein mit Ausbruch des Ersten Weltkrieges jedoch schlagartig an Bedeutung.

Der Vortragsreigen des Tages schloss mit den Ausführungen von *Holger Starke* (Dresden), der eindrucklich die Verflechtung von Fluss und Stadt am Beispiel Dresdens aufzeigte. Die Entwicklung des 19. Jahrhunderts habe eine wachsende Kluft zwischen der allgemein rasch voranschreitenden Industrialisierung Sachsens und der eher antimodern und industrie-feindlich eingestellten Einwohnerschaft Dresdens mit sich gebracht. Der Schutz des Stadtbildes und die Vermeidung von großen Industriebauten habe einerseits die bis heute anhaltende Ästhetisierung der Stadt an der Elbe befördert, andererseits aber die industrielle Nutzung des Flusses behindert. Somit sei der Flussverkehr für Dresden im Vergleich zur Bahn von geringerer Bedeutung geblieben.

Waren die Vorträge des zweiten Tages im Kern auf die Zeit zwischen dem Wiener Kongress und dem Ersten Weltkrieg bezogen, so fokussierten die Referate des dritten und abschließenden Tages, der die Teilnehmenden wieder im Hamburg Museum versammelte, stärker das 20. Jahrhundert sowie Probleme des Umgangs mit dem Fluss in der Gegenwart. Der Publizist und Umweltpolitiker *Ernst Paul Dörfler* (Steckby) machte auf den bis heute anhaltenden grundlegenden Konflikt zwischen Umweltschutz und wirtschaftlicher Nutzung an der Elbe aufmerksam. Aus seiner Sicht könne der drastische Rückgang der Elbschifffahrt im 20. Jahrhundert und die zurückgehenden Elbpegel nur bedeuten, dass eine Renaturierung erfolgen müsse. Ansätze hierzu würden schon seit etwa 20 Jahren verfolgt, sodass etwa die Gewässerverschmutzung ab- und der Artenreichtum zugenommen habe; dennoch gebe es immer noch großen Bedarf, etwa die Schaffung von Überflutungsflächen, die einen sinnvolleren Hochwasserschutz darstellten als die Errichtung von immer höheren Deichen. Dass die für ein stärkeres Umweltbewusstsein werbenden Anmerkungen des Referenten in der Diskussion nicht unwidersprochen blieben, verweist auf den weiterhin schwelenden Konflikt um die Nutzung der Elbe und ihre Rolle für die Anrainer.

In den gleichen Kontext gehörten die Ausführungen des Zerbster Kreisoberpfarrers *Jürgen Tobies* (Roßlau), der stellvertretend für seinen im Programm angekündigten Kollegen *Albrecht Lindemann* (Zerbst) ein Referat über das Engagement der evangelischen Landeskirche Anhalt an der Elbe hielt. Der Referent dokumentierte ausführlich die Aktivitäten der Kirche als Vermittler im Streit zwischen Wirtschaftsinteressen und Umweltschützern und verwies auf die Wurzeln des (umwelt-)politischen Engagements der anhaltischen Kirche in der DDR-Zeit. Dabei werde die Kirche nicht selten selbst zur Zielscheibe von politisch motivierten Angriffen. So sei leider bis heute eine Basis für einen konstruktiven und ergebnisorientierten Dialog zwischen Vertretern unterschiedlicher Positionen nicht gegeben.

Zeitgeschichtliche Fragen standen anschließend im Mittelpunkt der letzten Sektion mit dem Titel »Umgang mit der innerdeutschen Grenze«. Zunächst referierte *Claudia Fröhlich* (Berlin) über ein Forschungsprojekt zu den Ruinen der Dömitzer Elbbrücken als Erinnerungsort. Sie interpretierte die aufgrund der Definition der Elbe als Grenzfluss nicht wieder aufgebauten Reste der 1945 zerstörten Dömitzer Eisenbahnbrücke an der Bahnlinie Wittenberge – Lüneburg als wichtigen Bezugspunkt der erfahrenen und erinnerten Zeitgeschichte. Dies gelte primär für das regionale Geschichtsbewusstsein der Elbanwohner, die sich u. a. gegen den 1978 geplanten Abriss der Brückenreste wehrten. Auf der höchsten politischen Ebene wie auch im allgemeinen Bewusstsein der Deutschen seien die Brückenreste dagegen kaum verankert, da hier andere Orte wie etwa die Berliner Mauer zum Symbol der Nachkriegsordnung geworden seien.

Auch stelle sich die Frage, ob man von einer allgemeinen »Entortung« der kollektiven Erinnerung sprechen könne.

*Axel Kahrs* (Lüchow) verwies auf die literaturgeschichtlichen Aspekte der deutschen Teilung sowie die Rolle, die hierbei die Elbe einnahm. Der Referent erläuterte den Begriff des »Handlungsraumes«, der insofern von Bedeutung sei, da Landschaften in der Literatur nicht nur als Kulisse oder Kontext aufträten, sondern auch als von den Protagonisten angeeignete Schauplätze, ja sogar als Akteure. Als Beispiel für einen solchen Handlungsraum stellte er die Elbe bei Boizenburg vor, die eine extreme Grenzlage repräsentierte. Hier seien in verschiedenen Romanen, Erzählungen und Memoiren (u. a. von Christa Wolf und Ralph Giordano) die Grenzlage, die Grenzüberwindung und in einem größeren Kontext die Ost-West-Trennung schlechthin thematisiert worden. Abgesehen davon sei die Elbe von der Literatur in der DDR als tot wahrgenommen und nicht als Schauplatz verwendet worden.

Den letzten Vortrag hielt *Wolf Karge* (Schwerin) über die politischen und völkerrechtlichen Auseinandersetzungen um den genauen Verlauf der Zonengrenze an der Elbe. Ausgehend von der Festlegung der geplanten Besatzungszonen durch die Alliierten 1944 stellte sich die von den beiden Seiten unterschiedlich beantwortete Frage, ob die Zonengrenze am Ostufer der Elbe oder in der Mitte des Flusses verlief. Trotz mehrfacher politischer Anläufe nach Einsetzen der Entspannungspolitik in den frühen 1970er-Jahren und trotz der sporadisch auftretenden Spannungen im Grenzgebiet konnte eine Lösung nicht gefunden werden. Kurioserweise wurde aber auch nach der deutschen Wiedervereinigung keine definitive Festlegung getroffen: bis heute ist der genaue Grenzverlauf zwischen Niedersachsen und Mecklenburg-Vorpommern nicht bekannt.

Es oblag *Franklin Kopitzsch* (Hamburg), die äußerst vielfältigen Vorträge noch einmal Revue passieren zu lassen, sie miteinander in Verbindung zu setzen und in einem Resümee die großen Verbindungslinien zwischen ihnen aufzuzeigen. Wie bei solchen Gelegenheiten üblich, betonte der Referent sowohl die Fülle der gewonnenen Erkenntnisse wie auch die zahlreichen offenen Fragen, die eine genauere Betrachtung lohnten. Er verwies auf den dynamischen Wandel des Flusses und seiner Nutzung in den vergangenen zweihundert Jahren und regte an, die Gewinner und Verlierer dieses Prozesses näher zu untersuchen. Auch die Verbindungen von Großstadt und Hinterland sollten noch stärker in den Blick genommen werden. In historischer Hinsicht gebe es nicht nur zahlreiche Themen, die eine vertiefende Untersuchung verdienten, sondern vielfach noch ungenutzte Archivbestände, die auf eine Auswertung warteten.

Insgesamt lässt sich von einer ebenso interessanten wie erkenntnisfördernden Veranstaltung sprechen, deren Vorträge auf sehr unterschiedliche Facetten des Flusses

verwiesen. Die Darstellung historischer, kunsthistorischer, alltagskultureller, technischer, biologischer, geografischer und juristischer Fragen von Flusswahrnehmung und Flussnutzung wurde in einer Dichte präsentiert, die selten ist. Dass die Vorträge sowohl bezüglich ihrer analytischen Tiefe wie ihrer Forschungsrelevanz eine große Bandbreite aufzeigten, bedarf keiner näheren Erläuterung. Im Ergebnis kann die Tagung in mindestens zweifacher Hinsicht als ein wichtiger Impulsgeber fungieren. Dies gilt erstens für weitere Forschungsarbeiten zum Thema »Fluss«: Auch wenn die Flusslandschaft der Elbe einzigartig ist, könnten künftig Vergleiche zwischen verschiedenen Flusssystemen weiterführende Erkenntnisse im Bereich der Landschaftsforschung ermöglichen. Zweitens haben zahlreiche Vorträge gezeigt, in wie hohem Maße die gegenwärtige Wahrnehmung und der gegenwärtige Umgang mit der Elbe durch die historische Entwicklung der letzten zweihundert Jahre geprägt ist. Die Elbe hat, wenn man so will, nicht nur als »natürliche« Tatsache, sondern auch als kulturelles Konstrukt den enormen Wandel dieser Zeit sowohl mitgetragen wie auch überdauert. Von daher könnte sich die multiperspektivische Erforschung von Landschaften als ein Feld erweisen, auf dem sich die Relevanz historisch-kulturwissenschaftlicher Forschung für Gegenwartsfragen besonders deutlich herauskristallisiert. Dieses Potenzial aufgezeigt zu haben, darf als ein großer Gewinn der Tagung verbucht werden.

Sönke Friedreich

Dresden