

# Von der Mannheimer Akte zur Gründung des »Mannheimer Schifffahrtsvereins«

Maike Sambaß

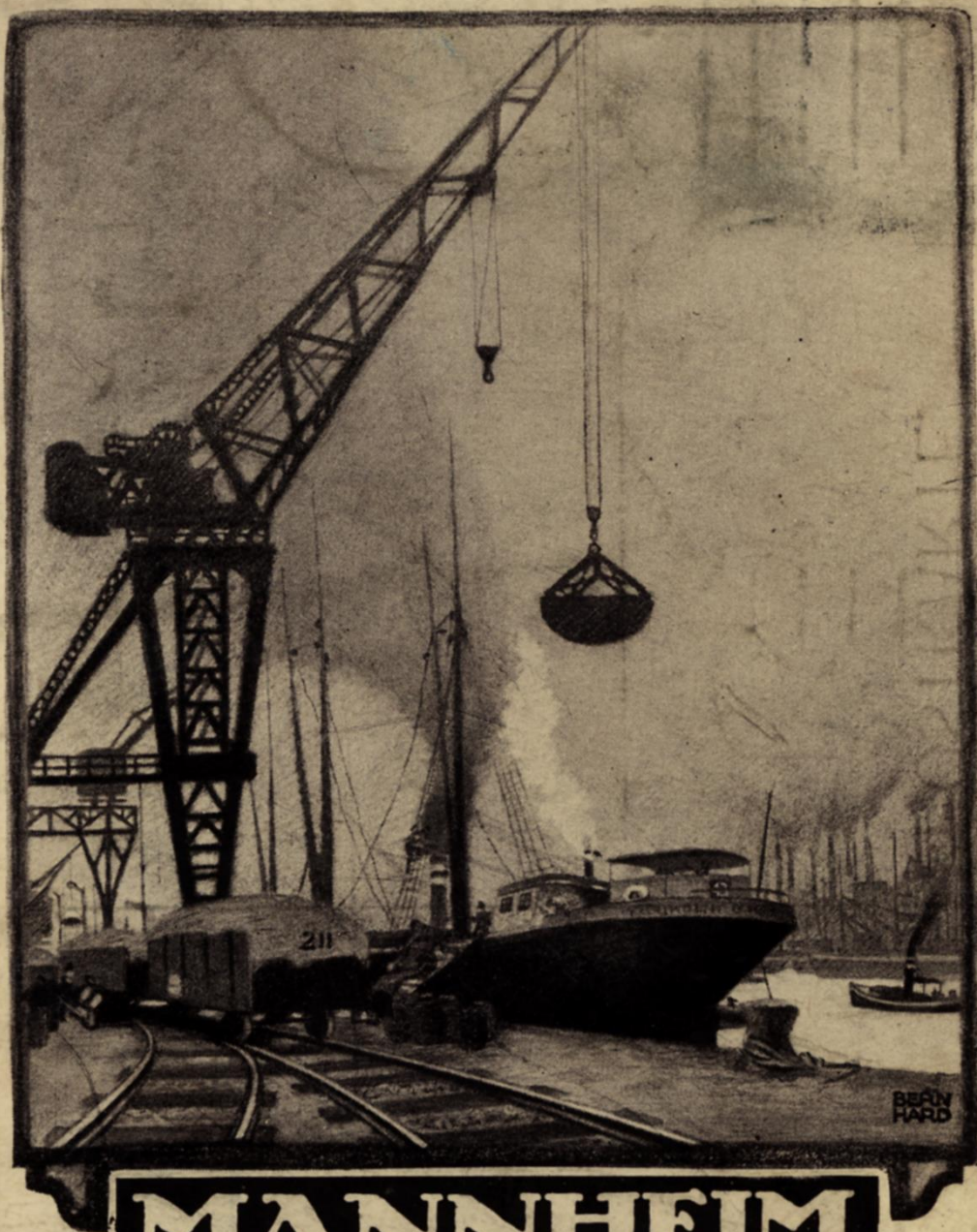
## Zeiten des Umbruchs – Bedeutung der Binnenschifffahrt

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

Mannheim war nach wie vor das letzte Etappenziel für die großen Schlepplüge. Im Anschluss wurden die Waren meist per Bahn ins Land weitertransportiert.<sup>3</sup> Vorher waren es hauptsächlich Kolonialwaren, die auf dem Rhein verschifft wurden. In den 1870ern fand dann hauptsächlich Getreide einen Umschlagplatz in Mannheim. Die Stadt wurde zu einem Knotenpunkt auf dem Getreideweltmarkt<sup>4</sup>. Neben diesem war es vor allem Petroleum und Kohle, die dafür sorgten, dass sich Mannheim zu einem führenden Importhafen entwickelte und sich infolgedessen zahlreiche Unternehmen ansiedelten.<sup>5</sup>

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

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



Gezeichnet von Lucian Bernhard, Berlin

# MANNHEIM

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

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

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

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

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

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

### Zusammenschluss als Internationale Rheinschiffer 1894

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

## Ziele der Vereinsgründung

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## ANMERKUNGEN

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

