

Marc Suttor, *Vie et dynamique d'un fleuve. La Meuse de Sedan à Maastricht (des origines à 1600)*, Brüssel (Éditions De Boeck Université) 2006, 695 S., ISBN 2-8041-5041-0, EUR 135,00.

rezensiert von/compte rendu rédigé par
Dietrich Lohrmann, Aachen

Die Maas war im frühen Mittelalter ein Hauptakteur in der Geschichte Westeuropas. Immer wieder stand sie im Zentrum großer wirtschaftlicher Veränderungen und politischer Auseinandersetzungen. Seit der Spätantike übernahm sie einen wesentlichen Teil der Transport- und Verkehrsverlagerungen vom römischen Straßensystem weg zur Flussschifffahrt hin: Sie verlängerte die große Süd-Nord-Achse des Rhône-Saône-Beckens, war zur Römerzeit leichter erreichbar, wohl auch sicherer als der grenznahe Rhein und bildete nicht zufällig im Vertrag von Verdun 843 eine wesentliche Leitlinie bei der Schaffung des Mittelreiches für Kaiser Lothar I. Während der nachfolgenden Jahrhunderte wird sie mit ihrem Oberlauf ein zentrales Glied der Vierflüsse-Kette Schelde-Maas-Saône-Rhône, an dem sich u. a. die Politik König Philipps des Schönen ausrichtete. Berühmte Festungen säumten ihren Lauf, an ihrem Ufer begegneten sich die Herrscher Deutschlands und Frankreichs, entzündete sich der deutsche Nationalismus («Von der Maas bis an die Memel») und starben 1916 Hunderttausende bei Verdun.

Und doch ist der Oberlauf zunächst nur ein schmales Band. Breit wird der Strom erst nach ca. 270 Kilometern bei Mézières, dem Zulauf der Chiers, dem sich weitere Zuflüsse anschließen, am wichtigsten bei Namur die Sambre, bei Lüttich die Ourthe, bei Roermond die Rur. In dem großen Buch von Marc Suttor verdeutlicht sich dies dem nichtbelgischen Leser am besten mit Hilfe einer Karte im Anhang S. 613. Auf der folgenden Seite zeigt ein geschickt angelegtes Schema die grundlegenden Daten, die man für ein Buch über Flussschifffahrt benötigt, das heißt Gefälle und Volumen des Flusses. Mézières bildet den Schnittpunkt der entsprechenden Kurven, erst hier steigt die Wasserführung in einem bedeutenden Sprung, erst hier erreicht die Schifffahrt ein wirtschaftlich bedeutendes Ausmaß, erst hier beginnt die mittlere Maas, Gegenstand der Untersuchung. Gleichzeitig sind wir nicht mehr weit von der Grenze des wichtigsten politischen Gebildes, das sich bis in die Zeit der Französischen Revolution gehalten hat, des Fürstbistums Lüttich. Suttors Buch über die Mittlere Maas ist zugleich eine Wirtschafts- und Verkehrsgeschichte dieses bedeutenden Territoriums. Außer Lüttich zählen politisch und ökonomisch nur die im Mittelabschnitt starke Markgrafschaft Namur und unterhalb von Lüttich die neue Macht des 12.–13. Jhs., das Herzogtum Brabant (Karte S. 651).

Ein Buch über die Mittlere Maas ist letztlich ein Buch über die belgische Maas. Für die Geschichte Belgiens hat es kapitale Bedeutung. Es erneuert nicht schlicht das seinerzeit schon viel beachtete Werk von Félix Rousseau, das nur bis 1200 reicht (erschienen 1930), sondern erweitert es in alle Richtungen, angefangen von einer strengen hydrographischen Analyse der äußeren Bedingungen für die Schifffahrt und den vom Menschen geschaffenen Infrastrukturen (Hafenanlagen, Treidelpfade,

Sicherung der schiffbaren Durchlässe, Furten, Brücken, Mühlen usw.) bis hin zur politischen Entwicklung und den Kontrollorganen der öffentlichen Gewalt jeweils von der römischen Zeit an bis 1600 (Teil I). Vier zusätzliche Jahrhunderte haben einen enormen Informationszuwachs erbracht. Man kann dies mit Hilfe des Index auch für die Geschichte der wichtigsten Städte nutzen.

Der zweite Teil (S. 299–541) bildet das Herzstück, eine umfassende wirtschaftsgeschichtliche Studie des Warentransportes im Einzelnen, aufgeteilt in ein deskriptives Kapitel 1 und eine stärker wirtschaftstheoretische Analyse (Kap. 2). Der Leser erhält zunächst eine umfassend aus den Quellen erarbeitete Behandlung sämtlicher transportierten Waren: Ernährungssektor, Bekleidungssektor, Metalle, Baustoffe, Brennstoffe, Produkte des Handwerks, wozu an der Maas insbesondere die Produkte des Metallgewerbes und der Waffenproduktion hinzukommen. Am Ende stehen Truppentransporte und regelmäßige Verbindungen des Personenverkehrs seit dem 13. Jh. Dient dieser Überblick vor allem als Information zum Nachschlagen im Einzelnen, so führt die nachfolgende Analyse in die größeren ökonomischen Zusammenhänge. Zunächst weitet sich der geographische Rahmen, indem die Handelsbeziehungen bis nach Brügge, London und in den baltischen Raum erfasst sind (»les grands axes du trafic«). Der deutsche Leser wird hier die Funktion Kölns als Redistributionszentrum für die Maasstädte beachten: Anschlussstelle für den Straßentransport seit dem 11.–12. Jh. ist Maastricht, ähnlich wie im Süden Mézières die Anschlussstelle für die Straße nach Reims und Paris bildet. Der Aufstieg der niederländischen Städte bildet andererseits die Voraussetzung für den stark ansteigenden Handelsaustausch mit Venlo, Dordrecht, Antwerpen auf der Maas, während die Kupferwaren von Dinant ihre Interessenten aus dem Ostseebereich zunächst noch in Brügge finden. Ich deute nur an. In diesem Bereich hätte die aufschlussreiche Karte von Horst Kranz (2002) für die Steinkohlentransporte Lüttich-Dordrecht-Rotterdam eine wertvolle Ergänzung liefern können. Am Ende stehen Überlegungen zur konjunkturellen Verkehrsentwicklung.

Der dritte Teil der Untersuchung widmet sich der korporativen Organisation der Maasschiffer (*naveurs*) seit dem ausgehenden 13. Jh. Minutiös sind hier die Statuten der Schiffergilden von Lüttich, Huy, Namur ausgewertet. Diese gründliche Arbeitsweise charakterisiert sämtliche Abschnitte des Buches. Marc Suttor ist ein außerordentlich gewissenhafter Arbeiter. In seinem großen Werk über die Maas vereint er nicht nur eine schier überwältigende Masse an Archivalien und gelehrten Untersuchungen in einer vorbildlich gegliederten Synthese, sondern setzt Maßstäbe für künftige Flussgeschichte und liefert im Anhang eine Fülle aufschlussreicher Bildquellen, Schiffbauskizzen und Schiffbauverträge samt Glossar, Tabellen und Stadtplänen.