

Der Rhein – Natürliche Grenze von Erbfeinden?

Von

Sylvain Schirmann

Seit der Französischen Revolution kristallisieren sich in der „Rheinfrage“ die deutsch-französischen Beziehungen. Dem deutschen Standpunkt, den Rhein, der eine Verbindung zwischen deutschen Völkern darstelle, als deutschen Fluss zu betrachten, steht die französische Vorstellung gegenüber, den Rhein als Grenze zwischen der deutschen und der französischen Welt zu sehen. Durch die Französische Revolution politisiert, sieht man meistens die Frage als einen Konflikt um die Kontrolle über den Rhein an. Deswegen gibt es viele Autoren, die diese Frage als eine Reihe von deutsch-französischen Krisen betrachten, angefangen 1840, als Nikolaus Becker *Sie sollen ihn nicht haben, den freien deutschen Rhein* schrieb. Musset antwortete ihm: *Nous l'avons eu votre Rhin allemand*. Der Rhein wurde so in den Rang eines strategischen Flusses, zum nationalen Mythos erhoben. Ob 1870/71 oder 1918/19 oder später 1940 und nochmals 1945 jubelten die Nationalisten diesseits und jenseits des Flusses: der Rhein gehörte jetzt ihnen.

Dieses Bild stimmt teilweise nicht. Darauf wies Lucien Febvre schon 1935 hin. Sein angestrebtes Ziel war es, die nationalen Mythologien zu verstehen und aufzudecken. Der Rhein war Grenze, behauptete der Historiker (zwischen verschiedenen Nachbarn), aber er war auch meistens Bindestrich. Ein Satz aus seinem Werk: „les villes rhénanes, romaines, germaniques et chrétiennes à la fois“ hätten, so Febvre, eine wahre transnationale Kultur, wenn man die Konzepte von heute nutzt, erbaut¹.

Wenn man die zwei Jahrhunderte nach Ende der französischen Revolutionszeit anschaut, kann man gut erkennen, wie der Rhein Symbole für eine globale europäische Geschichte schafft. Dies wird der Leitfaden meines Vortrages sein².

I.

1815 rief der Wiener Kongress eine Zentralkommission für die Rheinschifffahrt ins Leben. Der Gründungstext ist die Konsequenz aus den früheren Überlegungen über den Charakter von internationalen Flüssen. Bereits im 18. Jahrhundert

1 Lucien FEBVRE, *Le Rhin. Histoire, mythes et réalités*, nouvelle édition établie et présentée par Peter SCHÖTTLER, Paris 1997 (1ère édition 1935).

2 *Une histoire du Rhin*, hg. von Pierre AYÇOBERRY / Marc FERRO, Paris 1981.

stellte sich heraus, dass 41 Mautstellen von rund 20 verschiedenen Herrschaften am Rhein den Wohlstand der Flussbewohner beeinträchtigten. Von da an gab es den Gedanken (Grotius zum Beispiel drückte ihn bereits früher aus, besonders aber die späteren Physiokraten), die Zirkulation von Waren am Rhein für alle zu fördern. Dieser Grundsatz wurde danach immer wieder betont. Die französische Nationalversammlung (*Assemblée législative*) von 1792 bekräftigte in einem Text vom Frühjahr desselben Jahres, dass „die Flüsse das gemeinsame und unveräußerliche Eigentum“ aller Länder, die sie durchqueren, seien. Die Händler am Rhein schlossen sich diesen Ansichten in vollem Umfang an, zusammen mit den gewählten Vertretern der neuen Verwaltungskörperschaften, die von Frankreich errichtet wurden. Sie forderten zur Umsetzung des Abkommens von Lunéville (1801) einen Handelsvertrag zwischen Frankreich und den deutschen Ländern, der den Rheinhandel freigeben sollte. Sie kritisierten die Zölle und alle Handelshindernisse. Der Reichstag sah es am 24. März 1803 genauso. Zölle und neue Steuern sollten gemeinsam von Frankreich und dem Reich, die die einzigen Nutznießer der Einnahmen sein sollten, festgelegt werden. Dies ist der Ursprung des Übereinkommens vom Jahr 1804 über die Gewährung der Rheinschifffahrt. Der Grundtext sagt, dass der Rhein von der Schweiz bis in die Niederlande als eine gemeinsame Wasserstraße zwischen Frankreich und dem deutschen Reich betrachtet werden sollte und daher gemeinsamen Vorschriften unterliege. Dies bedeutet, dass eine gemeinsame Verwaltung eingerichtet werden sollte. Das System dauerte bis 1810. Nach der Annexion des linken Rheinuferes fiel diese Verwaltung in die Hände Napoleons. Seine Niederlage hob diese Festlegung nicht auf³. Im Gegenteil, der Pariser Friedensvertrag vom 30. Mai 1814 sah vor, dass die Schifffahrt auf dem Rhein von dem Punkt, an dem er schiffbar wird, bis zum Meer und umgekehrt frei ist, so dass sie niemandem verboten werden kann. Der Wiener Kongress wiederholte diese Grundsätze und legte sie in einer Verordnung für die freie Rheinschifffahrt fest. Nach Ansicht der Delegierten sollte der Status des Rheins als Vorbild für den Status aller anderen internationalen Wasserstraßen dienen⁴.

Aus diplomatischer Sicht verfolgte Frankreich das Ziel, die kleinen deutschen Staaten zu begünstigen, um sich damit ihrer Unterstützung innerhalb der Kommission, insbesondere gegenüber Preußen, das nun Anrainer am Rhein war, zu versichern. Berlin verteidigte sofort die Idee, dass die Vertretung von Staaten in der Kommission in einem angemessenen Verhältnis zum jeweiligen Interessengewicht stehen müsse. Dies wurde von den Kleinstaaten nicht gewünscht. Der Konflikt wurde 1831 durch den Mainzer Schifffahrtsakt beigelegt. Dieser legte mehrere Grundsteine fest: Zum einen beruhte die Kommission auf der zwischenstaatlichen Arbeit und der Gleichheit zwischen den Staaten, zum anderen auf der

3 Philippe SAGNAC, *Le Rhin français pendant la Révolution et l'Empire*, Paris 1917.

4 *Le congrès de Vienne et les traités de 1815 précédés et suivis des actes diplomatiques qui s'y rattachent*, Paris 1863, 2 volumes.

Schaffung einer Gerichtsbarkeit zur Beilegung von Streitigkeiten. Außerdem wurde die Verantwortung der Anrainerstaaten für die Erhaltung des Flusses in ihrem Hoheitsgebiet festgelegt. Dies verhinderte keine besonderen Rechtsvereinbarungen, wie zum Beispiel eine 1837 zwischen Preußen und Holland eingeführte Präferenzregelung, mit der ihre Nationalflaggen von Koblenz bis zur Nordsee von Zöllen befreit wurden. Paris und die kleinen deutschen Staaten wurden aus der Vereinbarung ausgeschlossen. Erst unter ihrem Druck gelang es 1842 im Zuge der Industrialisierung, das Mainzer Gesetz zu ändern und für alle Dampfschiffe auf dem gesamten Fluss die volle Verkehrsfreiheit zu erlangen, sobald das Boot die Lizenz des Staates, dem es angehörte, erhalten hatte. Diese Freiheit bedingte eine allgemeine Regulierung des Flusses. Der Ausbau der preussischen Macht am Rhein führte zu einer Einigung zwischen Berlin und Frankreich über die Ausarbeitung dieser Verordnung. Dies ist die Bedeutung des Mannheimer Übereinkommens von 1868, nachdem die badische Stadt Sitz der ZKR geworden war⁵. Die Konvention hatte ein Jahrhundert lang bis 1964 Bestand. Sie verkörpert die seit 1815 entwickelten Praktiken und bringt den Rhein in die Zeit des freien Warenverkehrs und der Mitverantwortung in Bezug auf Vorschriften, Planung und Navigationsbedingungen. Diese Konvention ist aber auch der Kompromiss zwischen zwei Nationalismen, die sich immer mehr durchsetzten: Napoleon III. hatte wieder Ambitionen am linken Rheinufer, und Bismarck für die deutsche Einigung und einen deutschen Rhein⁶.

Wenn die liberalen Prinzipien nach der Französischen Revolution am Rhein bestätigt und durch die Mannheimer Konvention eingeführt wurden, hinderte dies nicht daran, dass das Prinzip der Nationalität immer wichtiger wurde. Die 1860er Jahre kündigten den Aufstieg von zwei Nationalstaaten an, von denen jeder eine ziemlich genaue Vorstellung davon hatte, was der Rhein sein sollte, und die darauf hofften, die Mannheimer Konvention zu ihrem Vorteil zu verwerten⁷.

II.

Zur Zeit der Nationalstaaten und der Ausweitung des Nationalismus war der Rhein von 1871 bis 1945 eindeutig ein Fluss, der von nationalen Konflikten geprägt wurde: Bisweilen war er ein deutscher (von 1871 bis 1918), dann ein französischer Fluss (von 1919 bis zum Ende der Weimarer Republik). In der Zeit des Nationalsozialismus wurde er wieder zum deutschen Strom.

Die französische Niederlage im Jahr 1871 führte zum Abzug Frankreichs vom Rhein. Die deutschen Staaten gaben dann zugunsten des Reichskabinetts ihre

5 Révision de l'Acte de navigation du Rhin de 1831 (septembre 1867 – octobre 1868), Strasbourg 1928.

6 Christian ECKERT, Rheinschiffahrt im XIX. Jahrhundert, Leipzig 1900.

7 Hein A. M. KLEMANN, The Central Commission for the navigation on the Rhine (1815–1914), hg. von Erasmus Centre for the History of the Rhine/Erasmus University, Rotterdam 2013.

Vertretung in der ZKR auf. Berlin konnte, ohne die Rheinkonvention in Frage zu stellen, deren Arbeit nach Belieben lenken. Die Zusammenarbeit am Rhein betraf zunächst Deutschland und die Niederlande. Sie war in erster Linie technisch: Es waren Vorschriften im Hinblick auf die Techniken der Navigation und zum Schutz des Rheins zu erlassen. Das verhinderte nicht so manches härtere politische Vorgehen, vor allem, wenn Bismarck versuchte, aus den Niederlanden kommende Agrarprodukte auf dem Rhein zu besteuern. Auf diese Weise sollten die Häfen Norddeutschlands gegenüber Rotterdam bevorzugt werden.

In Frankreich nahm die rheinische Symbolik einen anderen Lauf. Die Abtrennung vom Fluss beeinflusste in Frankreich die republikanische Rhetorik. Einige Könige kamen nur in das republikanische Pantheon, weil sie das gesamte Territorium bewahrt hatten. Diese Könige – wie Philippe Auguste, Louis XI., Louis XIII. und Louis XIV., begleitet von Figuren wie Jeanne d'Arc oder Duguesclin, die alle fest in der republikanischen Ideologie verankert waren – wurden Dynastien wie die Merowinger oder die Nachfolger Karls des Großen, die Frankreich vom Rhein abgeschnitten hatten, vorgezogen. Es ist auch ein Ergebnis der größeren Stabilität der ersten französischen Republik eher als der zweiten. Und hinter der „blauen Vogesen Linie“, so Barres, tauchte die Nostalgie des Rheins auf. Hat Paris die „Revanche“ gesucht? Die neuere Geschichtsschreibung zeigt das Gegenteil. Der Erste Weltkrieg bot Frankreich die Gelegenheit „Revanche“ zu nehmen. Im Jahr 1917 bereitete das Land seine Rückkehr zum Rhein vor, und der Comité d'études, der die Frage der künftigen Verhandlungen vorzubereiten hatte, glaubte fest, dass „die Erinnerung an Frankreich in Saarlouis, Landau, Trier und Mainz nicht ganz verschwunden war.“

Mit dem Vertrag von Versailles war Frankreich aus mehreren Gründen wieder am Rhein. Nachdem Elsass-Lothringen wieder zur Republik gehörte, lag ihre Grenze nun wieder am Fluss. Da Frankreich aber teilweise das rechte Rheinufer einnahm, kontrollierte Paris auch den deutschen Teil mit seinen belgischen und britischen Verbündeten, die es zu Mitgliedsstaaten der Zentralen Schifffahrtskommission am Rhein machte. Frankreich bekam auch definitiv die Präsidentschaft der ZKR. Das Land ging dabei noch dem Traum von einer Form der Autonomie der Rheinprovinzen nach. Der Fluss wurde wieder „strategisch“. Die von Louis Tirard vorgestellte Politik der friedlichen Durchdringung war umso fruchtbarer, als Frankreich sich zumindest bis 1925 auch wirtschaftliche Vorteile verschaffte. Das Mandat an der Saar ermöglichte zusammen mit der französischen Präsenz auch die Kontrolle des Mosel-Saar-Beckens, Nebenflüsse des Rheins⁸. Die Besetzung des Ruhrgebiets im Jahr 1923 enthüllte voll und ganz das französische Ziel einer Loslösung des rheinischen Deutschlands von einem von Preußen dominierte Deutschland. Der Rhein könnte dann ein französischer Wasserweg werden. Diese Politik wurde vom Vereinigten Königreich, das einen Sitz im Zentralkomitee hatte, um die freie Schifffahrt auf dem Rhein zu beein-

8 Paul TIRARD, *La France sur le Rhin*, Paris 1930.

flussen, gemildert. Locarno, seine Folgen und das Klima der späten 1920er Jahre ermöglichten es Deutschland, den französischen Rhein mit zu verwalten und 1930 mit dem Abzug der französischen Truppen die Kontrolle über den Fluss zurückzugewinnen. Der Einmarsch der deutschen Truppen ins Rheinland im Jahr 1936 war ein starkes Symbol. Der Rhein stand erneut auf dem Spiel zwischen den beiden Nachbarländern. Der gleichzeitige Bau von Befestigungen auf beiden Seiten des Flusses – und sogar dessen Integration in die nationalen Verteidigungssysteme – beweist, wie die Becker-Musset-Logik von 1840 noch einmal funktioniert hat. Die Niederlage Frankreichs 1940 brachte bis 1945 einen deutschen Rhein mit sich.

Der Rhein spielte wieder eine mobilisierende Rolle und förderte politische Legitimation. Er rief zum Beispiel Argumente hervor, die den Hass der Rivalen zeigten. In Deutschland wurde etwa verbreitet, dass es in Frankreich eine historische Kontinuität von Richelieu zum Tandem Poincaré-Foch gebe, die darin bestünde, die Grenze Frankreichs an einem natürlichen Element, nämlich dem Rhein, auszurichten. Natürlich wurde diese französische Politik mit dem Verlust Elsass-Lothringens im Jahre 1871 verstärkt. Versailles ist die Folge des Geistes, der Frankreich seit dem Frankfurter Vertrag geleitet hatte: Rache. Die Ziele des französischen Krieges sind Teil einer historisch kontinuierlichen Rheinlandpolitik, die im 17. und 18. Jahrhundert Gestalt angenommen hatte.

III.

Nach dem Zweitem Weltkrieg erhielt die ZKR ihre Rechte am Rhein zurück. Der Kontext hatte sich jedoch geändert⁹. Verblieb der Hauptsitz der Organisation in Straßburg, so gehört die reale Macht am Rhein den drei Besatzungsmächten, die an die Flussader angrenzten. Die Sowjets wollten auch im Namen ihrer Rechte als Besatzungsmacht Deutschlands mitwirken. Der Kalte Krieg fand auch am Rhein statt. Aber als Moskau den Eintritt der Amerikaner in die Donaukommission verweigerte, konnte Washington die sowjetische Forderung ohne Angst zurückweisen. Die UdSSR hatte jedoch einen Teil der Kontrolle über den Rhein durch die Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen, die für den Wiederaufbau und die Entwicklung des verwüsteten Kontinents verantwortlich war. Mit dem Marshall-Plan im Juni 1947 wurde dieser Organisation jedoch die Macht über den wirtschaftlichen Wiederaufbau Westeuropas und damit auch die allmähliche Erleichterung des Rheinverkehrs entzogen. Nach der Gründung

9 Commission centrale pour la navigation du Rhin, in: 150 années de Commission centrale pour la navigation du Rhin, sans lieu, sans éditeur, sans date; Willem Jan Mari VAN EYSINGA, Geschichte der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, 1816 bis 1969, Strasbourg 1994; Commission centrale pour la navigation du Rhin, 1815–2015. 200 ans d'histoire, hg. von Jean-Marie WOEHLING / Sylvain SCHIRMANN / Martial LIBÉRA, Strasbourg 2015; La Commission centrale pour la navigation du Rhin. Histoire d'une organisation internationale, hg. von Martial LIBÉRA / Sylvain SCHIRMANN, Paris 2017.

der BRD nahm die ZKR ab 1950 eine neue Konfiguration an: Es gehören ihr die Bundesrepublik Deutschland, Frankreich, die Niederlande, Belgien und die Schweiz an, aber auch die Vereinigten Staaten und Großbritannien, die beiden letzteren – wiewohl beide nicht Rheinstaaten – haben genau die gleichen Rechte wie die Anrainer¹⁰.

Zwei Vorstellungen von der Organisation des Rheins standen sich rasch gegenüber. Auf der einen Seite die Position der Engländer und Amerikaner, die sich für eine Transportorganisation unter der Schirmherrschaft einer internationalen Organisation aussprachen, die einen Wettbewerb zwischen den verschiedenen Transportarten verwalten und deren Organisation rationalisieren sollte. Sie versuchten zu einem gesunden Wettbewerb zwischen Verkehrsträgern und zum Ende der Privilegien zu kommen. Diese Position wurde von der OEEC geteilt. Die Kontinentalmächte nahmen die Gegenposition ein, indem sie die regionale internationale Verwaltung der ZKR, die die Belange der Rheinschiffer über homogene Konventionen stellt, aufrechterhalten wollten. Diese Staaten verließen sich 1952 auf die Interessen der Schiffer und richteten eine Wirtschaftskonferenz zur Rheinschiffahrt ein, die im Februar 1952 zum ersten Mal in Straßburg stattfand. Ziel war die Förderung eines Gleichgewichts zwischen Angebot und Nachfrage für den Verkehr auf dem Rhein, um mit den anderen Verkehrsträgern zusammenzuarbeiten und damit eine Krise des Güterverkehrs zu vermeiden. Dieselben Staaten experimentierten 1950 am Rhein den ersten europäischen Sozialraum. Ein Sozialversicherungsfonds der Rheinschiffer wurde nach einer Paritätslogik (Regierungen, Arbeitgeber und Arbeitnehmer) eingerichtet. Der Sitz war in Straßburg und die ZKR übernahm das Sekretariat. Diese Maßnahmen der europäischen Staaten müssen gemeinsam mit anderen europäischen Projekten und insbesondere mit der Europäischen Gemeinschaft verglichen werden. Gleichzeitig kam der Druck auf, die Mannheimer Konvention, die den Gütertransport auf dem Rhein regelte, zu ändern. Er kam aus den angelsächsischen Staaten, aber auch aus der BRD. Die europäische Konstruktion der EGKS (Europäische Gemeinschaft für Kohle und Stahl, 1952) und dann der EWG (Europäische Wirtschaftsgemeinschaft, 1957) band den Rhein in einen neuen Kontext ein. Die wirtschaftliche Situation und insbesondere das starke Wachstum der 1950er Jahre trugen zum Wunsch nach einer Änderung der Rheingesetzgebung und insbesondere einer stärkeren Liberalisierung bei. Die EGKS war für den Transport von Kohle und Stahl zuständig. Die EWG verfügt über umfassendere Befugnisse im Warenverkehr. Deshalb musste man alles umstrukturieren.

Die Mannheimer Konvention wurde 1964 geändert. Eine rotierende Präsidentschaft wurde eingeführt, ein Berufungsgericht eingerichtet, aber das Ziel blieb dasselbe: die Freizügigkeit auf dem Rhein zum Nutzen der fünf Mitgliedstaaten

10 Martial LIBÉRA, *La CCNR au lendemain de la Deuxième Guerre Mondiale (1945–1962): un rétablissement difficile*, in: *La Commission centrale pour la navigation du Rhin* (wie Anm. 9).

zu fördern, indem alle unter die gleichen wirtschaftlichen, technischen und sozialen Bedingungen gestellt wurden. Nach Unterzeichnung der neuen Konvention zogen sich die Amerikaner zurück¹¹. Der Konflikt mit den europäischen Behörden lag offen zu Tage, weil Brüssel das Ziel hatte, alle Transportmittel freizugeben. Die Gemeinschaftsbehörden und die ZKR trafen sich häufig, um den Rheinverkehr im Rahmen ihrer Zuständigkeiten zu harmonisieren. Außerdem schickten sie Beobachter in ihre jeweiligen Foren, um die notwendigen Kompromisse zu finden. Der Vorrang der ZKR gegenüber der EWG und die Präsenz der Schweiz ermöglichten es Straßburg jedoch, seine Vorrechte am Rhein zu wahren. Aber die Einheitliche Akte von 1986, die Verfassung des europäischen Binnenmarktes Anfang der neunziger Jahre sowie der Vertrag von Maastricht von 1992 (insbesondere die Klauseln der ersten Säule über die Freizügigkeit) machten aus der ZKR eine „umkreiste Institution“. Der Rhein ist somit ein gemeinsam verwalteter Raum zwischen zwei Körpern, die ständig auf der Suche nach einem *modus vivendi* sind. In diesem Zusammenhang ist es der ZKR (und ihren Mitgliedsstaaten) gelungen, ihre Interessen – die Freizügigkeit auf dem Rhein zu ihren Gunsten und zum Nutzen ihrer Bootsleute – zu wahren¹².

Ein letzter Punkt, der den Zusammenhand zwischen dem Rhein und der europäischen Geschichte aufzeigt: Nach dem Niedergang der Sowjetunion waren einige osteuropäische Staaten der Ansicht, dass sie der ZKR beitreten könnten und sollten. Durch den Main-Donau-Kanal hatten sie das Gefühl, dass die Donau mit dem Rhein verbunden sei und daher alle Entscheidungen in Bezug auf den Rhein auch sie beeinflussen könnten. Österreich, vor allem aber Rumänien und Ungarn, wollten sich seit den 1990er Jahren an der wirtschaftlichen Nutzung des Rheins beteiligen. Das ZKR schlug Österreich nur den Status eines assoziierten Mitglieds vor, der für Luxemburg bereits bestand. Die andere Folge des Endes des Kalten Krieges war der Abzug der Briten aus der ZKR, die 1994 auf ihren Sitz verzichteten.

Fazit

Der Rhein ist somit ein Symbol für die gesamte europäische Geschichte. Der politische und wirtschaftliche Liberalismus prägte das Rhein-Management während eines guten Teils des 19. Jahrhunderts (Bewegungsfreiheit, Gleichheit der Staaten in internationalen Organisationen, die gemeinsame Verwaltung des Flusses, erhöhtes Gewicht der kleinen Staaten). Diese Grundsätze traten mit der Bildung der Nationalstaaten an den Flussufern zurück. Der Triumph der Nationalstaaten, als einer neuen Form der Organisation Europas führte zu einer „Verstaatlichung“ des Rheins, manchmal zum Wohl des Reiches, manchmal

11 Henri WALTHER, *La révision de la Convention de Mannheim pour la navigation du Rhin*, in: *Annuaire français de droit international* 11 (1965).

12 Sylvain SCHIRMANN, *La CCNR dans le contexte de la construction européenne 1963–2000*, in: *Commission centrale pour la navigation du Rhin* (wie Anm. 9).

zugunsten von Frankreich. Das Ende des Zweiten Weltkriegs, der Kalte Krieg und der europäische Aufbau machten den Fluss zum Herzen des europäischen Aufbaus. Die Politisierung des Flusses mobilisierte manche Symbole wie das Bild der „Wacht am Rhein“ oder andere national geprägten Bildern, so wie sie heute Töne von Versöhnung oder gemeinsame Interessen hervorhebt. So wurde der Fluss seit 1945 mit den Werten, die der europäische Diskurs mit sich bringt, aufgeladen. Der letzte Punkt, den ich noch erwähnen möchte, scheint mir wichtig: Den Aufbau Europas zu verstehen, bedeutet, sich auch an der ZKR zu interessieren. Sie ist von einem alten Kern von Staaten gebildet, die man am Anfang des europäischen Aufbaus findet. Am Rhein arbeiteten sie schon seit 1815 zusammen, mit Höhen und Tiefen. Man sollte immer die seltsame Geschichte dieses mythischen Flusses befragen und den Satz von Victor Hugo, in seinem 1842 erschienen Buch über den Rhein im Auge behalten: *Cet admirable fleuve laisse entrevoir à l'oeil du poète comme à l'oeil du publiciste, sous la transparence de ses flots, le passé et l'avenir de l'Europe*¹³.

13 Victor HUGO, *Le Rhin. Lettres à un ami*, Paris 1845.