

90. Jahrestag der Ersten Plenarsitzung der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt in Straßburg

(Generalsekretär Jean-Marie WOEHRLING)

Verehrte Damen und Herren Delegierte,

fast auf den Tag genau vor 90 Jahren, nämlich am 21. Juni 1920, fand die Erste Plenarsitzung der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt am neuen Sitz in Straßburg statt, hier im ehemaligen Kaiserpalast, der aus diesem Anlass zum Rheinpalast wurde.

Das Sekretariat lädt Sie heute ein, auf dieses Ereignis zurückzuschauen, denn Gedenktage können uns helfen, die eigene Geschichte besser zu verstehen und ausgehend davon die Zukunft erfolgreich zu gestalten. Die erste Sitzung der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt in Straßburg nach dem Ersten Weltkrieg war gekennzeichnet von einer entscheidenden Wende. Zur Zeit haben wir ebenfalls, wenn auch in anderer Form und in vielerlei Hinsicht weniger dramatisch, eine Wende zu vollziehen und müssen definieren, wie die Zentralkommission in Zukunft aussehen soll. Bei dieser Aufgabe können wir uns davon leiten lassen, wie unsere Vorgänger die Herausforderungen ihrer Zeit angegangen sind.

Im Juni 1920 war die Lage für alle Mitgliedstaaten der ZKR nicht einfach.

- Allen voran galt das für Deutschland, das den Krieg verloren hatte und im Versailler Vertrag harte Bedingungen hinnehmen musste. Diese betrafen auch die Zentralkommission und den Rhein. Die symbolträchtigste, wenn auch nicht folgenschwerste Auflage war die Verlegung des Sitzes der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt von Mannheim nach Straßburg.

Der Versailler Vertrag enthält im Abschnitt über Binnenwasserstraßen, der die Artikel 327 bis 364 umfasst, eine Vielzahl von Bestimmungen. Artikel 354 bis 364 haben den Rhein und die Mosel zum Gegenstand. Dort ist festgelegt, wie die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt von da an aussehen sollte. Es sollten ihr 19 Mitglieder angehören, vier davon aus Frankreich, das zudem den Präsidenten stellte, vier weitere aus den deutschen Rheinuferländern, sowie jeweils zwei aus den Niederlanden und den "Neuzugängen", gemeint sind Belgien, die Schweiz, das Vereinigte Königreich und Italien. Zudem wurde Frankreich das Recht zugesprochen, einen Seitenkanal zum Rhein und Wasserkraftwerke zu errichten.

- Die so geschaffene Situation verlangte auch von Frankreich Feingefühl beim Umgang mit der maßgeblichen Rolle, die ihm damit in der Zentralkommission zugewiesen worden war, denn außer dem Sitz waren von französischer Seite der Präsident und vier Delegierte zu stellen und außerdem die Stelle des Stellvertretenden Generalsekretärs zu besetzen. Es galt, diese Vormachstellung umsichtig zu nutzen. Außerdem musste Frankreich unter Beweis stellen, dass es sich als Sitzstaat mit ebenso großer Hochachtung für die Zentralkommission einsetzte wie Deutschland dies in der Vergangenheit mit der Unterbringung im Mannheimer Schloss getan hatte. Die Frage des Wohlbefindens der Delegierten spielte dabei eine wichtige Rolle, denn der Rheinpalast war für die erste Sitzung zwar großzügig beflaggt worden, dennoch äußerte sich der französische Außenminister besorgt über den unzulänglichen Komfort für die Delegationen.

- Die Niederlande fühlten sich benachteiligt, sie waren während des Ersten Weltkrieges neutral geblieben, aber dennoch im Zuge der Kampfhandlungen bei der Nutzung des Rheins dem Ziehen und Zerren zwischen Alliierten und Deutschland ausgesetzt gewesen, und bekamen nun indirekt die Bestimmungen des Versailler Vertrags aufgebürdet, ohne daran mitgewirkt zu haben. Aus diesen Gründen waren die Delegierten der Niederlande am 21. Juni 1920 in Straßburg nicht anwesend. Sie warteten eine Zusatzvereinbarung ab, die dann im Januar 1921 unterzeichnet wurde und in deren Folge 1923 ein Zusatzprotokoll zum Abschluss kam. Darin wurde den Niederlanden ein dritter Delegierter zugesprochen und gewährleistet, dass bei Mehrheitsbeschlüssen diejenigen Staaten, die nicht zugestimmt hatten, auch nicht zur Einhaltung verpflichtet waren. Nachdem dies feststand, nahmen die Niederlande im Februar 1921 an der Zweiten Plenarsitzung der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt teil.

- Auch für die Schweiz war die Lage alles andere als eindeutig. Im Versailler Vertrag (den auch sie nicht mit unterzeichnet hatte) wurde die Eidgenossenschaft aufgefordert, Delegierte in eine Kommission zu entsenden, der mit dem Mannheimer Abkommen ein Vertrag zugrunde lag, zu dessen Unterzeichnerstaaten sie nicht gehörte. Von diesem Angebot machten die Schweizer Delegierten erst ab 1921 Gebrauch. Auch sie waren deshalb am 21. Juni 1920 in Straßburg nicht dabei. Die rechtliche Stellung der Schweiz wurde erst später geklärt.
- Belgien war 1920 zum ersten Mal in der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt vertreten und gab damit den Veränderungen Ausdruck, die zu diesem Zeitpunkt vorstatten gingen. Die Zentralkommission war künftig nicht mehr nur ein Gremium aus Vertretern der Rheinanliegerstaaten, sondern wandelte sich zu einer europäischen Organisation, in der alle wichtigen Länder Europas vertreten waren, die "Mächte", wie sie damals hießen, insbesondere auch Großbritannien und Italien.

Entsprechend gespannt war am 21. Juni 1920 das Verhältnis zwischen den Delegationen. Bei seiner Antrittsrede rief der neue Präsident, der ehemalige französische Verkehrsminister Albert CLAVEILLE zum gegenseitigen Verständnis auf: "Ich bin überzeugt, dass die Zentralkommission ihre Tätigkeit im Geist größter Fairness weiterführen wird und sich dabei vor allem einem Anliegen widmet, nämlich die großartige Binnenwasserstraße namens Rhein optimal zu nutzen und nicht nur die Anliegerstaaten, sondern alle anderen Nationen an den Segnungen teilhaben zu lassen. Die Delegierten der Zentralkommission haben sich vor allem mit technischen und wirtschaftlichen Fragen zu beschäftigen und politische Fragen hintanzustellen, ihre Aufgabe ist es, für die Rheinschifffahrt die bestmöglichen Bedingungen zu gewährleisten und sich wie ihre Vorgänger stets von dieser Sorge leiten zu lassen."

Der Vorsitzende rief die Delegierten dazu auf, trotz der politischen und institutionellen Umwälzungen den Geist des Pragmatismus und den gegenseitigen Respekt zu wahren, der für "die alte Zentralkommission" kennzeichnend gewesen waren.

Dieser Appell fand Gehör, zumindest ein gutes Jahrzehnt lang, während dessen es der Zentralkommission trotz der Meinungsverschiedenheiten unter den ehemaligen Kriegsparteien gelang, die diffizilen Probleme im Zusammenhang mit dem Rhein im Sinne der Diplomatie und der Versöhnung zu behandeln.

Die Zentralkommission nutzte die mit der Umwandlung verbundenen Chancen. War sie vor 1914 gerade einmal eine deutsch-niederländische Schlichtungsstelle auf regionaler Ebene gewesen, stellte sie sich nun als moderne internationale Organisation dar. Hierzu stattete sie ihr Sekretariat mit hochkarätigen Persönlichkeiten aus. Einige Monate später wurde mit Jean HOSTIE ein ehemaliger Direktor im belgischen Außenministerium und renommierter Jurist für Völkerrecht zum Generalsekretär bestellt. Die deutsche Delegation brachte ihr Bedauern über diese Wahl zum Ausdruck, allerdings nicht im Hinblick auf die Person von Jean HOSTIE - diese war unbestritten -, sondern wegen der Bedeutung des Rheins für Deutschland. In seiner Antwort führte der Präsident aus, dass die Mitglieder des Sekretariats Beamte sind und nicht Vertreter eines Staats oder bestimmter Interessen. Diese "Rechtsprechung" hat seither Bestand. Eine der größten Errungenschaften der Zentralkommission ist, dass die Sekretariatsmitglieder, aufgrund ihrer Kompetenz eingestellt werden und nicht aufgrund ihrer nationalen Herkunft.

Mit welchen Fragen befasste sich nun die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt 1920? Zunächst ging es um Internes, also die Arbeitsweise, das Sekretariat, den Haushalt (man optierte für variable Beiträge in Abhängigkeit von der Anzahl der Delegierten) und die Arbeitssprache. Hier fiel die Entscheidung zugunsten der französischen Sprache aus, obwohl Deutschland protestierte und die Praxis auf dem Rhein geltend machte, ein Argument, dem die diplomatischen Gebräuche der damaligen Zeit entgegengehalten wurden.

Aufgeworfen wurde auch die Frage nach der Art der deutschen Beteiligung. Artikel 355 des Versailler Vertrags sah vor, dass die deutschen Delegierten wie in der Vergangenheit Vertreter der deutschen Länder am Rhein sein sollten. Dennoch trat Deutschland mit einer gemeinsamen Delegation auf, in der die am Rhein gelegenen Bundesländer vertreten waren.

Weitere Fragen betrafen den Rhein selbst. Die Schweiz forderte dringende Ausbaggerarbeiten oberhalb von Straßburg und machte sich Sorgen wegen der Kanalisationsvorhaben; das Gewerbe drängte auf besseren Schutz gegen Diebstahl und Überfälle auf die Schiffer. Durchaus überraschend wurde die Frage der Verwaltung des Kehler Hafens und der Ernennung eines gemeinsamen Direktors für die Häfen von Kehl und Straßburg der Zustimmung der Zentralkommission unterbreitet.

Schließlich wurde die Überarbeitung des Mannheimer Abkommens erörtert, die im Versailler Vertrag vorgesehene Revision, an der dann 15 Jahr lang vergeblich gearbeitet wurde. Ein weiteres Thema war ein Abkommen über das allgemeine Regime der Binnenwasserstraßen, ebenfalls eine Forderung aus dem Friedensvertrag, das alsbald unter der Schirmherrschaft des Völkerbandes ausgehandelt wurde.

Möglichst schnell hatte sich die Zentralkommission dann intensiv um das Projekt des Rheinseitenkanals in Höhe von Kembs zu kümmern, eine Problemstellung, mit der sie in dieser Art zuvor nicht konfrontiert gewesen war. Angesichts der Besorgnis der anderen Mitgliedstaaten lieferte Frankreich eine Reihe von Garantien, denen wir noch heute insbesondere die Geltung der Mannheimer Akte auf dem neuen Kanal zu verdanken haben. Parallel zu den Debatten innerhalb der ZKR kam auch ein französisch-schweizerisches Abkommen zur Unterzeichnung.

Insgesamt ist zu sagen, dass sich die Zentralkommission am 21. Juni 1920 gegenüber ihrer Gestalt am Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts in völlig neuer Form darstellte, mit neuen Problemen, neuen Arbeitsmodalitäten und natürlich in einem veränderten politischen Kontext.

Bei diesen schwierigen politischen Verhältnissen wurde an die Tradition der früheren Zentralkommission angeknüpft und auch im neuen Rahmen an den maßgeblichen Grundsätzen festgehalten. Dem folgten einige Jahre fruchtbarer Arbeit im Geist der Eintracht, bevor sich schließlich die dunklen Wolken zusammenballten, die in Ankündigung des Zweiten Weltkriegs heraufgezogen waren. Insgesamt begann 1920 für unsere Zentralkommission ein neuer, in höchstem Maß positiver Abschnitt ihrer langen Geschichte.

Mit Ihrem Einverständnis möchte ich 90 Jahre später, im Jahr 2010, der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt dieselbe lebendige Kraft und einen geglückten weiteren Verlauf ihrer ereignisreichen Geschichte wünschen.

Straßburg, den 2. Juni 2010



