

RHEIN- UND DONAU-FLAGGEN

VON GERHARD DUMKE

Das politische Gegenwartsbild des größten Teils unseres Kontinents wird geprägt von dem Gedanken einer europäischen Einigung und der Bildung einer wirtschaftlichen und später vollständigen Gemeinschaft. Diese Entwicklung hat bereits zur Schaffung gesamteuropäischer Symbole geführt. Zwar tendieren die Behörden der ‚Europäischen Gemeinschaften‘ in Brüssel entgegen früheren Plänen derzeit nicht zur Schaffung eines eigenen Flaggensymbols¹; andererseits hat aber der Europarat in Straßburg sich bereits im Jahre 1955 eine eigene Flagge geschaffen: ‚auf blauem Grund ein Kreis aus zwölf goldenen fünfstrahligen Sternen, deren Spitzen sich nicht berühren.‘

Man sollte annehmen, daß damit zum ersten Mal in der Geschichte ein gesamteuropäisches Wahrzeichen geschaffen worden ist, dessen Entstehung die divergierenden nationalstaatlichen Interessen der europäischen Völker bislang nicht zugelassen hatten. Tatsächlich aber hat es schon vor rund 170 Jahren eine gemeinsame Flagge der beiden damaligen europäischen Hauptmächte – des Heiligen Römischen Reiches und Frankreichs – gegeben, wenn auch nur auf ein kleines gemeinsames Interessengebiet – und auch hier mehr fiskalischer Art – beschränkt.

Diese Flagge entstand 1804 für das größte Stromgebiet Westeuropas, den Rhein. Rund 75 Jahre später wurde im südöstlichen Strombereich Europas im Jahre 1881 eine weitere Flagge geschaffen, die den gemeinsamen Interessen aller Anliegerstaaten der Donau zu dienen bestimmt war.

Es ist kein Zufall, daß Gemeinschaftsflaggen dieser Art damals nur für Stromgebiete entstanden. Von Staat zu Staat gab es noch keinerlei Aufgaben, die eine gemeinsame Symbolik erheischen. Strenge Abgrenzung und selbständige Erhaltung der jeweiligen landesherrlichen Kompetenzen war das Gebot der Zeit. Für die großen Ströme, die die Grenzen vieler Territorien schnitten, war aber bereits seit dem Westfälischen Frieden eine Beseitigung aller staatlichen Einschränkungen und die Forderung nach Freiheit der Flußschiffahrt erhoben worden. Artikel 85 Absatz 2 des Friedensvertrages von Münster vom 24. Oktober 1648² besagt erstmals wörtlich:

Zwischen beiden Rheinufern und den Einwohnern der beiderseits angrenzenden Provinzen soll Verkehr und Handel völlig frei sein. Vor allem aber soll die Rheinschiffahrt frei sein, und keine Partei darf die stromauf und stromab vorüberfahrenden Schiffe hemmen, anhalten, festlegen oder unter irgendeinem Vorwand belästigen, ausgenommen allein die zur Prüfung oder Besichtigung der Waren übliche Kontrolle.

Zeitigte diese Bestimmung in der Folgezeit auch kaum einen praktischen Nutzeffekt, so geriet das einmal aufgestellte Freiheits-Postulat doch auch fürderhin nicht in Vergessenheit. In Frankreich bekräftigte der Conseil Exécutif Provisoire am 16. November 1792 erneut den Grundsatz der freien Schifffahrt, und dieser fand Eingang auch in die Friedensverträge Frankreichs mit den Niederlanden 1795 in Ryswick³ und mit Österreich 1797 in Campo Formio. Endgültige Ver-

wirklich⁴ fand der Gedanke jedoch erst, als am 25. Februar 1803 die aus Deputierten aller drei Reichskollegien des Reichstages des Heiligen Römischen Reiches deutscher Nation gebildete Kommission die Entschädigungsfragen der Reichsfürsten als Folge der napoleonischen Kriege regelte.

Artikel 39 dieses ‚Reichsdeputationshauptschlusses‘ bestimmte:

Alle sowohl auf dem rechten als linken Ufer erhobenen Rheinzölle sind abgeschafft, und sie dürfen unter keiner Benennung wieder hergestellt werden, jedoch mit Vorbehalt der Douanen-Gebühren und eines Schifffahrts-Oktroi, über welches man nach folgenden Grundlagen übereingekommen ist . . .⁴

In Ausführung dieses Artikels 39 wurde am 27. Thermidor an XII (= 15. 8. 1804) zu Paris zwischen ‚Sr. Majestät dem Kaiser der Franzosen und von Sr. Kurfürstlichen Gnaden, dem Erzkanzler des Deutschen Reichs, genehmigt von dem Kurfürsten-Collegium und sanctioniert von Sr. Römisch Kaiserlichen Majestät‘ die Konvention über das Rheinschifffahrts-Oktroi abgeschlossen. Daß diesem Oktroi nicht so sehr ideale als vielmehr überwiegend handfeste materielle Motive zugrundelagen, beweist dessen Präambel, in der es eingangs heißt:

Nachdem Se. Römisch-Kaiserliche Majestät den Wunsch genehmigt und ratificiert haben . . . der dahing, daß um die Dotation des Kurfürsten-Erzkanzlers und die verschiedenen andern Fürsten und Reichsständen zugestandenen Entschädigungen zu ergänzen, ein Rheinschifffahrts-Oktroi eingeführt werden möchte . . .⁵

und erst einige Zeilen weiter, daß diese Einrichtung

wesentlich dazu beitragen soll, die Schifffahrt eines zwischen den beiden Mächten gemeinschaftlichen Flusses aufs neue zu beleben.⁵

I. Rhein-Flaggen

– 1 –

Gleichviel welche Motive beim Abschluß des Oktroi-Vertrages überwogen, in seiner Ausführung wurde die erste Frankreich und Deutschland gemeinsame Sonderflagge geschaffen. Artikel 88 der Konvention vom 15. August 1804 bestimmte, daß die im Oktroidienst stehenden Schiffe „eine getheilte Flagge mit den Farben beider Reiche“ führen sollten – „un pavillon mi-parti aux couleurs des deux Empires“ (Abb. 1). Die Originalzeichnung dieser lange verschollen geglaubten Flagge⁶ wurde erst etwa 1929 von Hans Horstmann im Wiener Staatsarchiv wiederentdeckt. Sie ist in einem Zusatzabkommen zum Oktroivertrag enthalten, dem am 20. Mai 1805 in Aschaffenburg abgeschlossenen ‚Procès verbal des délibérations sur manière de mettre le traité de l’octroi en exécution‘⁷, und sie zeigt ein schräggestreiftes Flaggenbild mit je vier goldenen und blauen Streifen. Die Farben waren dem deutschen und französischen Adlerwappen entnommen. Das Protokoll erwähnt den Namen des Schöpfers der Flagge, J. B. Eyrich (Eyries), und bezeichnet die Wahl und Anordnung der vier blauen und goldenen Streifen als „la plus propre à établir la plus parfaite égalité“.

Geführt worden sein dürfte diese Flagge bis zum Ende der napoleonischen Ära. Im Pariser Frieden vom 30. Mai 1814 wurde zwar erneut die Freiheit der Rheinschifffahrt postuliert, und in der Wiener Kongreß-Akte vom 9. Juni 1815 wurde diese auf alle Flüsse erweitert, wobei es in Artikel 108 heißt:

Les puissances dont les états sont séparés ou traversés par une même rivière navigable, s’engagent à régler d’un commun accord tout ce qui a rapport à la navigation de cette rivière.

Von der gemeinsamen deutsch-französischen Oktroi-Flagge war jedoch nicht mehr die Rede. Die völlige Veränderung der staatsrechtlichen Verhältnisse auf beiden Seiten dürfte eine solche

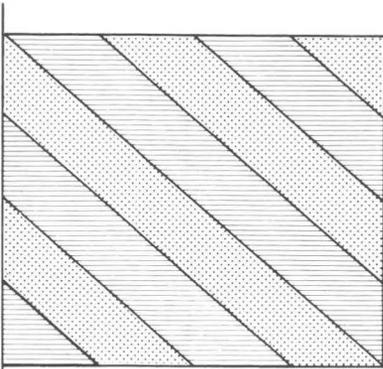


Abb. 1 Rhein-Oktroi-Flagge.

In allen Flaggenzeichnungen werden die verschiedenen Farben folgendermaßen gekennzeichnet:

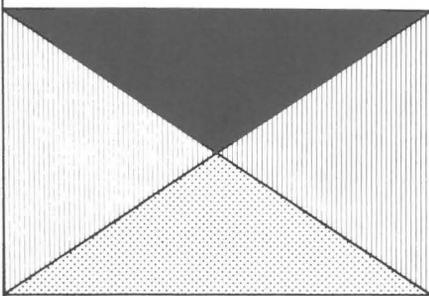
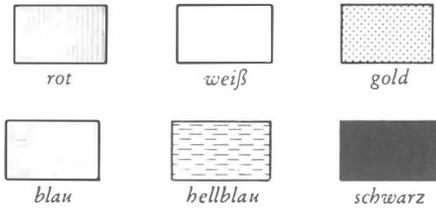


Abb. 2 Rheinstrom-Polizeiflagge Deutschland, 1924-1933 und seit 1951

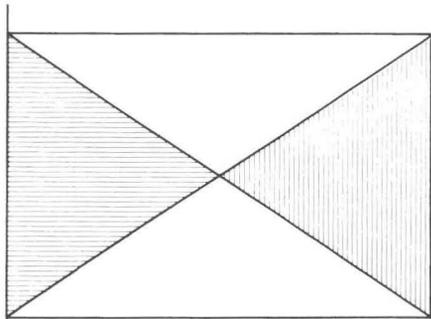


Abb. 3 Rheinstrom-Polizeiflagge Frankreich

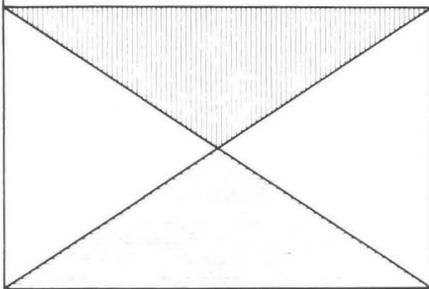


Abb. 4 Rheinstrom-Polizeiflagge Niederlande

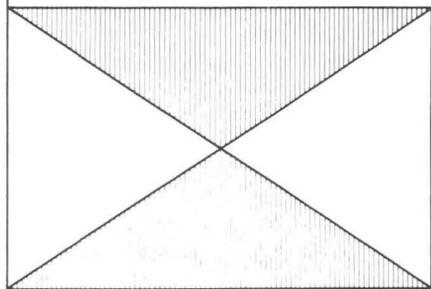


Abb. 5 Rheinstrom-Polizeiflagge Schweiz

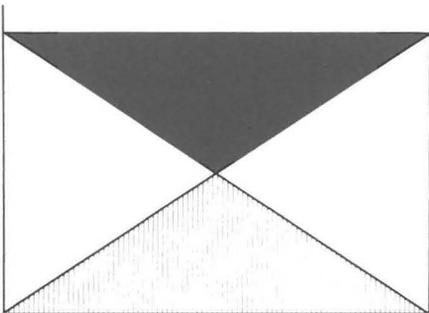


Abb. 6 Deutschland 1913-1924 und 1933-1945

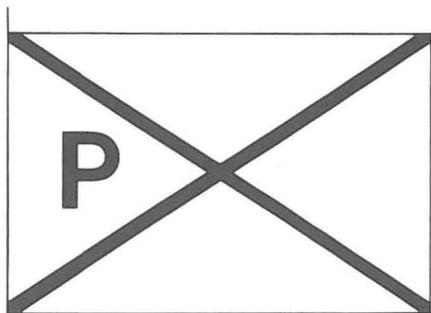


Abb. 7 Deutschland 1949-1951

auch nicht mehr opportun haben erscheinen lassen. An ihre Stelle war eine Neuregelung getreten, die von einer Sonderkommission schon vor Abfassung der endgültigen Kongreßakte ausgearbeitet war. Das unter dem 24. März 1815 datierte ‚Règlement particulier relatif à la navigation du Rhin‘ (= Wiener Convention Rheinschiffahrt) – als Annex 16 B ausdrücklich zum Bestandteil der Kongreßakte erklärt – enthielt in seinem Artikel XXIII folgende Bestimmung:

Les bateaux et nacelles de l’octroi porteront le pavillon de celui des états riverains auquel ils appartiennent; mais pour les désigner comme destinés au service de l’octroi, il sera ajouté le mot Rhenus.

Wie dieses Wort Rhenus auf den einzelnen Flaggen angebracht worden ist und welche Landesflaggen es überhaupt getragen haben, ist bislang nicht bekannt, obgleich entsprechende Abbildungen sicherlich in zeitgenössischen Unterlagen vorhanden sein werden. Es ist aber auch ebenso unbekannt, wann derartige Flaggen das erste Mal tatsächlich geführt worden sind. Das Reglement vom 24. März 1815 war eine in die Zukunft gerichtete Sollvorschrift (‚porteront le pavillon‘). Erst am 31. März 1831 gelang es der durch das Reglement ebenfalls geschaffenen Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, eine Einigung aller damaligen Anliegerstaaten über die Schiffsregeln auf dem Rhein zustandezubringen. An diesem Tage einigten sich Baden, Bayern, Frankreich, Hessen, Nassau, die Niederlande und Preußen auf die Bestimmungen der Mainzer Rheinschiffahrtsakte. In deren Artikel 107 werden die Bestimmungen des Artikels XXIII des Reglements vom 24. März 1815 wörtlich wiederholt, wobei lediglich das Wort ‚porter‘ von der Futur- in die Präsensform umgewandelt wurde. Damit ist die ‚Rhenus-Flagge‘ zumindest ab diesem Zeitpunkt auf dem Rhein gültig gewesen.

Die nachfolgende politische und wirtschaftliche Entwicklung hat die Flagge jedoch langsam in Vergessenheit geraten lassen. Denn als die Anliegerstaaten am 17. Oktober 1868 die heute noch gültige ‚Revidierte Mannheimer Rheinschiffahrtsakte‘ schufen, enthielt diese keine Bestimmungen mehr über eine gemeinsame Flagge oder ein gemeinsames Flaggenzeichen.

Dieser Zustand währte viele Jahrzehnte. Es wurden zwar auf Grund des Artikels 32 der Revidierten Mannheimer Rheinschiffahrtsakte und der Ziffer 8 ihres Schlußprotokolls von sämtlichen Rheinuferstaaten seit 1840 gemeinschaftlich Rheinschiffahrtspolizeiverordnungen erlassen, die aber auch bei mehreren Ergänzungen zunächst keine hier interessierenden Anordnungen enthielten. Erst in einer Preußischen Polizeiverordnung vom 1. Januar 1913 findet sich wieder eine Flaggenbestimmung, nach der die Schiffsführer verpflichtet waren, den zuständigen Aufsichtsbeamten das jederzeitige Anbordkommen zu erleichtern, wenn auf dem Polizeifahrzeug eine Flagge gezeigt wurde, die

in den deutschen Staatsgebieten aus dreieckigen schwarz-weiß-roten, im niederländischen Staatsgebiet aus dreieckigen rot-weiß-blauen Feldern

besteht (Abb. 4 und 6). Spätere Ergänzungen haben die im französischen Staatsgebiet gezeigte blau-weiß-rote und die im Schweizer Bereich geführte rot-weiße Dreiecksflagge hinzugefügt (Abb. 3 und 5). In der späteren Rheinschiffahrtspolizeiverordnung vom 19. Dezember 1954 wird in § 105 die Flagge wie folgt definiert:

eine rechteckige, durch Schräglinien in vier dreieckige Felder geteilte Flagge in den Landesfarben . . .

Die so entstandene Flagge – keine Abgaben- oder Zollflagge mehr wie ihre Vorgänger – dürfte in der Welt einmalig sein: eine nationale Flagge für jeden Anliegerstaat in einem international vorgeschriebenen Muster.

Der Vollständigkeit halber muß erwähnt werden, daß der mehrfache deutsche Flaggenwechsel zwischen 1919 und 1950 auch verschiedene deutsche Flaggenfarben mit sich gebracht hat. Nach dem ersten Weltkrieg wurde im Jahre 1924 die schwarz-weiß-rote Dreiecksflagge durch eine schwarz-rot-goldene ersetzt (Abb. 2), die ab 18. April 1933 wieder der alten schwarz-weiß-roten weichen mußte⁸. Diese nun verschwand als Folge der deutschen Kapitulation von

1945 ebenso wie alle anderen damaligen deutschen Flaggen. Der Zwischenzustand wurde für die deutschen Rheinschiffe erst am 28. Januar 1946 beendet, als die Wasserstraßendirektion in Bonn ihre Bekanntmachung Nr. 1 erließ, nach der von den Rheinschiffen der blau-weiß-rot-weiß-blaue Ständer „C“ des internationalen Signalalphabets zu führen war (im Jahre 1947 erweiterte der Alliierte Kontrollrat durch das Gesetz Nr. 39 diese Führung auf alle deutschen Schiffe). Später schufen die „Deutschen Wasserstraßen-Verwaltungen des Vereinigten Wirtschaftsgebiets und der französischen Zone“ mit der Bekanntmachung für die Rheinschiffahrt Nr. 172 ab 2. Mai 1949 die „Flagge der deutschen Strom- und Schiffahrtspolizei (Wasserschutzpolizei)“, beschrieben als

eine rechteckige, durch schwarze Schräglinien in vier Dreiecke geteilte weiße Flagge mit dem schwarzen Buchstaben „P“ im Dreieck neben dem Flaggenstock⁹ (Abb. 7).

Zwei Jahre Lebensdauer waren dieser ‚neutralen‘ Flagge beschieden, bis nach Einführung der heutigen deutschen Bundesflagge durch die Bekanntmachung für die Rheinschiffahrt Nr. 244 von den „Deutschen Wasserstraßenverwaltungen der Bizone und der Französischen Zone“ (Bizone = englisches und amerikanisches Besatzungsgebiet) die Flagge wieder die schwarz-rot-goldenen Bundesfarben trug, die sie als Reichsfarben schon von 1924 bis 1933 gezeigt hatte.

Wie überall in der Schiffahrt die reinen Zeichen- bzw. Signalflaggen gegenüber Funk- oder optischen Signalen in den Hintergrund getreten sind, so verhält es sich heute auch mit den alten traditionsreichen Strompolizei-Flaggen. Sie wurden von allen Anliegerstaaten noch geführt, aber es gab z. B. in der Schweiz bereits Zusatzzeichen. So zeigten z. B. bereits im Jahre 1969 in der Schweiz die im Raum Basel eingesetzten drei Behördenboote auch bei Tage vornehmlich ein blaues Blinklicht, wenn sich im Einsatz die Notwendigkeit einer besonderen Signalisierung erwies. Es hat sich nach Mitteilung des Rheinschiffahrtsamtes Basel gezeigt, daß „auch bei Tage das Blaulicht bedeutend besser auffällt als eine Flagge, die je nach Wind- und Fahrtrichtung vom Schiffer eventuell gar nicht eingesehen werden kann“. Die seit dem 1. 10. 1970 gültige Rheinschiffahrtspolizeiverordnung führte diese Entwicklung weiter. Sie erwähnt in ihrem § 3.45 zur Kenntlichmachung der Überwachungsfahrzeuge nur noch ein „blaues Funkellicht“.

– 2 –

Durch die Wiener Konvention vom 24. März 1815 war, wie erwähnt, auch die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt – Commission Centrale pour la Navigation du Rhin – geschaffen worden, deren erfolgreiches Wirken seither das reibungslose Arbeiten der gesamten Rheinschiffahrt garantiert. Sie war erstmalig am 15. August 1816 in Mainz zusammengetreten, erhielt aber später ihren Sitz in Mannheim und endgültig in Straßburg. Ihre Aufgabe ist doppelter Natur. Sie ist einmal eine Verwaltungsbehörde für alle anfallenden Rheinschiffahrtsfragen, zum anderen ist sie wahlweise als letzte Instanz ein zentraleuropäisches Gericht für Rechtsstreitigkeiten auf dem Gebiet der Rheinschiffahrt, die in den einzelnen Anliegerstaaten durch besondere Rheinschiffahrtsgerichte in erster Instanz entschieden sind¹⁰. Über eine Flaggenführung durch die Kommission besagt die Wiener Konvention nichts. Gleichwohl hat diese sich im Laufe der Zeit eine Flagge geschaffen, die bis 1966 auf weißem Grund in rot die drei Buchstaben ‚CCR‘ zeigte (Abb. 8). Sie wurde durch Beschluß vom 14. Oktober 1965 (Protokoll Nr. 35) durch ein ansprechenderes Symbol ersetzt, und die neue Flagge wurde zum ersten Mal anlässlich der 150-Jahrfeier der Kommission am 24. Oktober 1966 gehißt. Sie zeigt ein hellblaues Grundtuch mit fünf als Kranz geordneten goldenen Sternen in der Mitte des oberen Teils und vier horizontalen dunkelblauen Streifen im unteren Teil, auf denen ein goldener Anker liegt (Abb. 9). Es ist interessant zu erfahren, was die Kommission selbst über die Sinngebung dieser Flagge sagt:

Il n'est certes pas possible d'en tirer des considérations héraldiques! La Commission Centrale a simplement adopté le pavillon bleu de l'Europe avec les étoiles d'or symbolisant les Etats membres. Des vagues et une ancre s'imposaient évidemment¹¹.

Die ständigen Mitglieder der Kommission sind nach mehrfachem Wechsel in deren nun schon über 160jährigen Geschichte heute: Belgien, Bundesrepublik Deutschland, England, Frankreich, Niederlande, Schweiz.¹²

– 3 –

Es ist im Vorhergehenden ausschließlich von Flaggen die Rede gewesen, die in Erfüllung mehrstaatlicher Aufgaben am Rhein und für den Rhein geschaffen worden sind. Die National- bzw. Landesflaggen der früheren und jetzigen Anliegerstaaten bleiben hier außer Betracht¹³. Der Kuriosität halber soll allerdings noch abschließend erwähnt werden, daß es auf dem Rhein auch einmal besondere Postflaggen gegeben hat. Schon vor Abschluß des Rheinschiffahrts Oktrois bestimmte eine „Verordnung über die Polizei der Postschiffe zwischen Mainz und Cöln“, datiert vom 4. Messidor im zwölften Jahr (= 22. Juni 1804):

Die Postschiffe sollen . . . eine Nationalflagge tragen, auf deren Mitte in großer Schrift die Worte sich befinden: Postschiff von Mainz nach Cöln“.

Eine weitere Verordnung über die Polizei der Postschiffe zwischen Mainz und Frankfurt, erlassen in Mainz am 14. Mai 1806, besagt:

Der Ladungsplatz der Marktschiffe ist wie vorhin am Bocksthor. Das Mainzer wird zum Unterscheidungszeichen eine Flagge führen, worin mit großen Buchstaben die Worte geschrieben stehen: Diligence de Mayence à Francfort“.

Und letztlich bestimmte eine Polizeiverordnung für die Postschiffe, welche täglich zwischen Mainz und Cöln den Rhein befuhren, im Jahre 1814/1815:

Die sämtlichen zu dieser Fahrt gehörigen Postschiffe sollen zum Unterscheidungszeichen eine Flagge mit den Farben der teutschen hohen Verbündeten führen, in deren Mitte sich die Worte: Postschiff des Mittelrheins befinden.¹⁴

II. Donau-Flaggen

– 1 –

War die Schifffahrt auf dem Rhein spätestens seit Beginn des 19. Jahrhunderts durch Abkommen der Anliegerstaaten in geregelte Bahnen geleitet worden, so vergingen noch mehr als 50 Jahre, bis es auch auf der Donau zum Abschluß internationaler Verträge für die Schifffahrt kam. Grund dafür war die wechselvolle politische Entwicklung auf dem Flußlängensbereich von 2900 km, den die Donau vom Schwarzwald bis zum Schwarzen Meer durchläuft. Sie verhinderte lange Zeit eine sinnvolle Regulierung des Stromgebiets, das schon den Römern als Verkehrsweg geeignet hatte und bis etwa 1400 eine der wichtigsten Verkehrsverbindungen zwischen Mitteleuropa und Byzanz darstellte. Vielfache machtpolitische Interessen überschritten sich insbesondere im Bereich der Donaumündungen. Hier hatten sich seit Ausgang des Mittelalters die Fürstentümer der Moldau und der Walachei unter zunehmend lockerer werdender türkischer Oberhoheit entwickelt. Sie wurden 1828 von Rußland besetzt, dem im Frieden von Adrianopel die Inseln vor der Donaumündung zugesprochen wurden. Als Rußland 1853 erneut die Donaufürstentümer besetzte, legte es den Grund zum Krimkrieg, der 1856 mit dem Frieden zu Paris endete. Dort trat Rußland die Donaumündungen an die Donaufürstentümer ab (sie wurden 1859 als Fürstentum, später Königreich Rumänien vereinigt) und verzichtete diesen gegenüber auf eine Protektorsstellung. Die Donau-Schifffahrt wurde für frei erklärt, und es wurde die Europäische Donaukommission gebildet, an der ursprünglich Preußen, Österreich-Ungarn, Rußland, die Türkei und als Nichtanliegerstaaten England, Frankreich und Italien beteiligt waren. Ihre Aufgabe war es, von Isacea aus die Donau in schiffbarem Zustand zu erhalten. Der Berliner Kongreß erweiterte 1878 ihre Zuständigkeit bis Galatz und der Londoner Kongreß von 1883

endgültig bis Braila. Die Einzelheiten regelte die Schiffsfahrtsakte für die Donau vom 2. November 1865. Von den Vertragsstaaten wurde am 28. Mai 1881 eine Zusatzakte abgeschlossen, deren Artikel 8 den Angehörigen der Kommission als Zeichen ihrer Neutralität eine blaue Armbinde mit den weißen Buchstaben C.E.D.⁴ zu tragen erlaubte, und in dem es für die Kommission dann weiter lautet:

De plus, elle ne sera pas tenue d'arborer sur ses établissements de toute nature et sur ses embarcations d'autre pavillon que le sien, lequel est composé de cinq bandes parallèles, perpendiculaires à la hampe, disposées dans l'ordre suivant de leurs couleurs rouge, blanc, bleu, blanc et rouge, la bande bleue ayant une hauteur double de celle de chacune des autres bandes, et portant en blanc les lettres C.E.D. (Abb. 11).

Damit wurde erstmals auch für die Donau eine neutrale Flagge geschaffen, die zunächst bis zum Ausbruch des ersten Weltkrieges bestand. Wodurch die Wahl der Flaggenfarben bestimmt worden ist, läßt sich heute wohl kaum noch feststellen. Im Jahre 1881 dürften angesichts der Mehrheit nichtslawischer Staaten in der Kommission kaum die seit 1848 bekannten ‚slawischen‘ Farben Pate gestanden haben, noch konnten es aus zeitlichen Gründen bereits die späteren ‚alliierten‘ Farben sein.

Die Europäische Donaukommission hatte mit Beginn des ersten Weltkrieges ihre Tätigkeit einstellen müssen. Der Vertrag von Versailles stellte fest, daß sie von neuem ihre Vorkriegsbefugnisse ausübte; er erweiterte zugleich die Internationalisierung der Donau bis Ulm. Im Vertrag zum Abschluß der endgültigen Donauakte vom 23. Juli 1921 mit den Vertragspartnern Belgien, Frankreich, Großbritannien, Griechenland, Italien, Rumänien, dem Königreich der Serben, Kroaten und Slowenen, sowie der Tschechoslowakei wurden nunmehr zwei Donaukommissionen eingesetzt. Für den Teil der Donau zwischen Ulm und Braila – der sog. Binnendonau – wurde die Internationale Donaukommission neu geschaffen, während die Europäische Donaukommission wie früher ihren Aufgabenbereich auf den Stromteil von Braila bis zu den Donaumündungen – die sog. Seedonau – erstreckte. Die Europäische Kommission behielt ihre bisherigen Vorrechte und ihre Flagge bei, während für die Internationale Donaukommission in Artikel XXXVII der Donauakte bestimmt wurde:

Die Internationale Kommission genießt sowohl für ihre Einrichtungen als für die Person der Delegierten dieselben Vorrechte und Befreiungen, wie sie in Friedens- und Kriegszeiten den beglaubigten diplomatischen Vertretern zuerkannt werden. Sie ist berechtigt, auf ihren Fahrzeugen und Grundstücken eine Flagge zu hissen, deren Form und Farben sie selbst bestimmt.

Kraft dieser Ermächtigung hat sich die Internationale Donaukommission eine eigene Flagge geschaffen: horizontal blau-weiß-blau gestreift mit den blauen Buchstaben ‚CID‘ im weißen Streifen auf einem liegenden goldenen Anker¹⁵ (Abb. 10).

Diese Flagge hat im deutschen Strombereich lediglich bis zum 14. November 1936 Bestand gehabt. Damals sagte sich Deutschland von der Internationalisierung der Flüsse in seinem Gebiet los. Entsprechendes galt für den österreichischen Strombereich ab 1938 nach dem Anschluß Österreichs an Deutschland. – Hingegen trat Deutschland am 1. März 1939 der Europäischen Donaukommission auf Grund einer Übereinkunft mit Frankreich, Großbritannien, Italien und Rumänien bei und gleichzeitig einer am 18. August 1938 in Sinaia zwischen Frankreich, Rumänien und Großbritannien abgeschlossenen Vereinbarung über die Befugnisse der Europäischen Donaukommission, kraft derer die Rumänische Regierung ergänzend eine autonome See-Donau-Behörde errichtete.

Der zweite Weltkrieg bedeutete praktisch das Ende der beiden bisherigen Donaukommissionen, von denen die Internationale Donaukommission bereits am 12. September 1940 durch ein Abkommen aufgelöst war. Der durch den Ausgang des Krieges gewaltig gestiegene politische Einfluß der Sowjetunion im Balkanraum führte schon auf der Potsdamer Konferenz des Jahres 1945 zu Differenzen und damit zu einer Vertagung des Problems der Neuordnung. Erst am 18. August 1948 wurde auf einer Konferenz in Belgrad ein neues Donauschiffsahrts-Abkommen

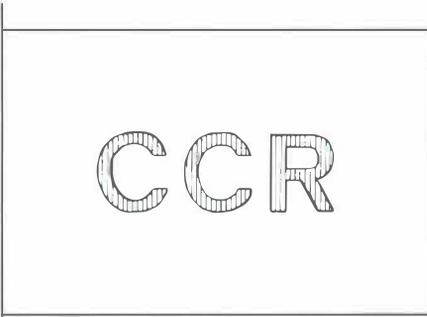


Abb. 8 und 9 Flagge der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, links bis 1965, rechts ab 1965

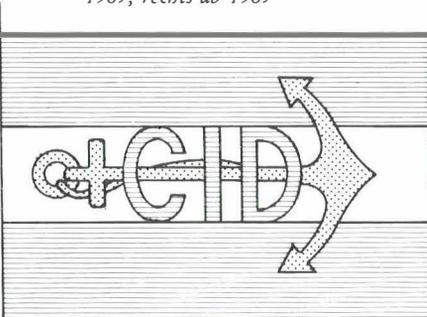
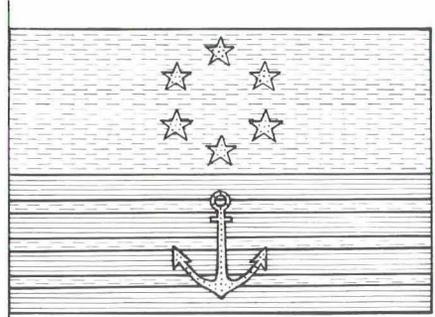


Abb. 10 Internationale Donaukommission

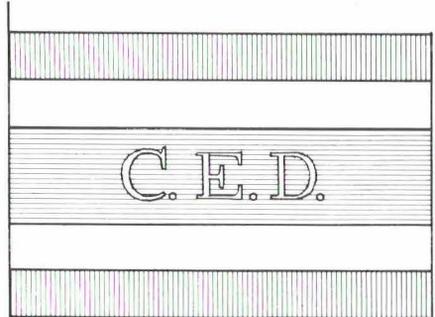


Abb. 11 Europäische Donaukommission



Abb. 12 A u. B Donaukommission

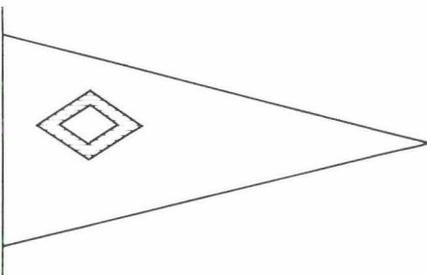
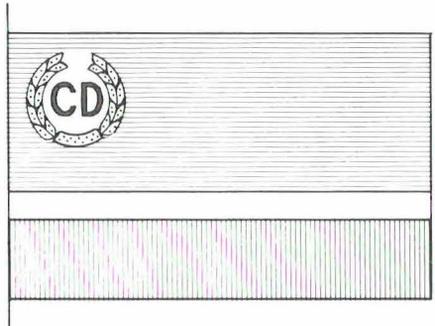


Abb. 13 Erkennungszeichen der Strompolizeifahrzeuge

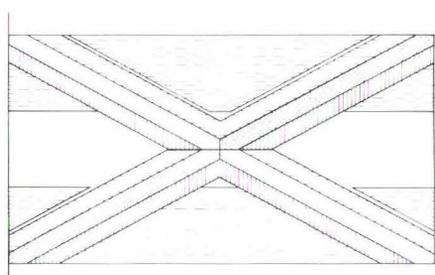


Abb. 14 Flagge der Verwaltung des Eisernen Tores 1934–1953

abgeschlossen^{15a}, das allerdings von Frankreich, Großbritannien und den USA nicht anerkannt wurde, wobei diese zugleich erklärten, daß sie die Donauakte von 1921 als weiterhin in Kraft befindlich betrachteten. Auch der österreichische Vertreter schloß sich dieser Auffassung an, jedoch ist Österreich nach Abschluß des ‚Staatsvertrages‘ am 7. Januar 1960 der Donaukonvention beigetreten, die in ihrem Text von vornherein einen entsprechenden Vorbehalt enthielt.

In dem neuen Abkommen wurde gemäß dessen Artikel 5 wieder eine ‚Donaukommission‘ gebildet, die gemäß Artikel 2 „für den gesamten Donaauraum von Ulm bis zum Schwarzen Meer, dem Arm von Sulina folgend, mit Zugang zum Meere durch den Kanal von Sulina“ zuständig sein soll, es aber für den deutschen Bereich zufolge der geschilderten politischen Lage tatsächlich nicht ist. Für die neue Kommission, die ihren Sitz zunächst in Galatz hatte, und die heute in Budapest residiert, wurde in Art. 18 bestimmt:

Die Kommission führt ein eigenes Siegel. Sie führt ferner eine eigene Flagge, die sie auf ihren Amtsgebäuden und Schiffen hissen darf.

Eine solche Flagge hat sich die Donaukommission auch geschaffen, und diese hat nach der offiziellen Beschreibung folgendes Aussehen:

Le pavillon de la Commission du Danube a les dimensions de la toile généralement acceptées, le rapport entre la longueur et la largeur étant 23:14.

La partie supérieure de couleur bleu claire comprenant les 2/3, est séparée de la partie inférieure de couleur rouge comprenant 1/3, par une bande blanche correspondant aux rapports 64:4:32 respectivement.

Dans le coin gauche de la partie supérieure du pavillon il y a une couronne de laurier dorée encadrant sur un fond blanc les initiales de la Commission du Danube ‚DK‘ / caractères russes / à l'envers du pavillon la couronne de laurier encadre les caractères latins ‚CD‘. (Abb. 12).

Ähnlich der für den Rhein getroffenen internationalen Regelung wurde in Art. 28 der neuen Konvention bestimmt, daß ‚die von den Donaustaaten im Flußpolizeidienst eingesetzten Schiffe . . . außer ihrer Nationalflagge ein besonderes, einheitliches Erkennungszeichen zu führen‘ haben. Es besteht aus einem weißen Rhombus mit blauem Rand, der am Vorschiff an beiden Seiten des Schiffsrumpfes zu führen ist. Darüber hinaus führen die Schiffe neben der Nationalflagge einen weißen Wimpel mit diesem Rhombus und – soweit erforderlich – ein blaues Funkellicht (Abb. 13).

– 2 –

Innerhalb der Europäischen Donaukommission war, wie schon erwähnt, im Jahre 1939 von der Rumänischen Regierung eine autonome ‚See-Donau-Behörde‘ errichtet worden. Ob diese eine eigene Flagge geführt hat, ist nicht bekannt. Wenn überhaupt, dürfte es sich um kein internationales Zeichen, sondern um eine rumänische Dienstflagge gehandelt haben.

Ebenso wenig ist bekannt, ob die in Art. 20 der Donauakte von 1948 vorgesehene Stromverwaltung für die untere Donau (von der Mündung des Kanals von Sulina bis Braila) eine eigene Flagge führt. Hier wäre eine zwischenstaatliche Lösung möglich, da die Kommission auf Grund eines Abkommens zwischen den Regierungen der sie bildenden Länder – der anliegenden Uferstaaten Rumänien und der UdSSR – mit Sitz in Galatz arbeiten soll.

Eine weitere besondere Stromverwaltung war für den Bereich des ‚Eisernen Tores und der Katarakte‘ geschaffen worden, das heißt für den Donauabschnitt zwischen Turnu-Severin und Moldowa (so Art. XXXII der Donauakte von 1921) bzw. von Vince bis Kastol auf dem rechten Ufer und von Alt-Moldowa bis Turnu-Severin auf dem linken Ufer der Donau (so Art. 21 der neuen Donauakte). Sie war bis zu deren 1941 erfolgten Auflösung eine der Internationalen Donaukommission unterstehende paritätische Zweimächteverwaltung der beiden Anliegerstaaten Rumänien und Jugoslawien. In einem im Jahre 1933 zwischen der Internationalen Donaukommission und beiden Anliegerstaaten abgeschlossenen Vertrag wurde für die Verwaltung eine eigene Flagge geschaffen:

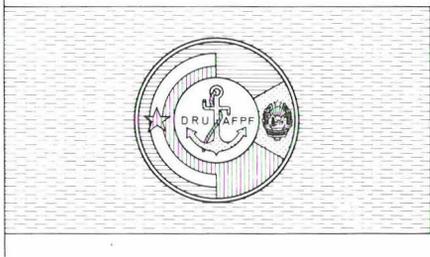


Abb. 15 Flagge der Verwaltung des Eisernen Tores seit 1953

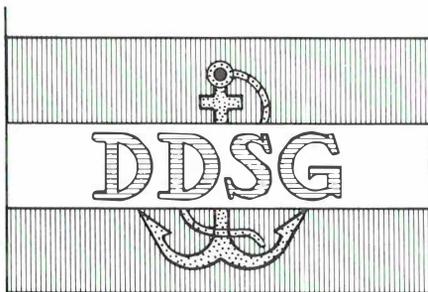


Abb. 16 Flagge der Ersten Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft

un guidon rectangulaire ou triangulaire composé des couleurs de la Commission et des deux Etats riverains du secteur et portant au centre les lettres A.P.F.¹⁶ (Abb. 14).

Während des zweiten Weltkriegs ist die Flagge nach 1941 nicht mehr geführt worden. An ihrer Stelle wurden zeitweilig die deutsche und rumänische Flagge nebeneinander gesetzt. Von 1945 bis 1953 erschien die frühere Flagge wieder. Die nach der neuen Donauakte seit 1953 wiedergeschaffene Verwaltung des Eisernen Tores – sie besteht wiederum aus Vertretern Jugoslawiens und Rumäniens – schuf sich eine neue Flagge, die auf hellblauem Grund – diesmal in Kreisform – die jugoslawischen und rumänischen Farben samt rotem Stern und rumänischem Staatswappen zeigt, dazu auf der inneren Kreisscheibe den goldenen Anker und die Initialen der Verwaltung in lateinischen und kyrillischen Buchstaben. Die Behörde hat jetzt ihren Sitz in Drobeta-Turnu-Severin (Rumänien) bzw. in Kladowo (Jugoslawien) (Abb. 15).^{16a}

– 3 –

Ein Bericht über Donauflaggen wäre unvollständig, würde nicht eine „Reedereiflagge“ erwähnt werden, der eine besondere Bedeutung zukommt. Auf dem Rhein ist die Zahl der Reedereiflaggen aller Anliegerstaaten kaum zu zählen. Auf der Donau war deren Zahl stets beschränkt und wurde dies noch mehr, als nach 1945 die zum östlichen Machtbereich gehörenden Staaten keine privaten Reedereien mehr besaßen. In Österreich aber nahm die am 13. März 1829 gegründete Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft stets eine besondere Stellung ein, zählte doch zu ihren Aktionären neben maßgeblichen Kreisen der Hofgesellschaft auch der Kaiser. Im Jahre 1880, ihrem 50. Betriebsjahr, war die Gesellschaft zum größten Binnenschiffahrtsunternehmen der Welt geworden. Ihr wurde auf weiten Donaustrrecken der mittleren und unteren Donau zwischen 1840 und 1880 sogar die Postbeförderung anvertraut, für die sie eigene Briefmarken herausgab – heute philatelistische Raritäten! Beide Weltkriege fügten ihr schwerste Schiffsverluste und auch sonstige Vermögensverluste zu, denen nur durch die nach dem österreichischen Verstaatlichungsgesetz vom 26. Juli 1946 erfolgte Verstaatlichung begegnet werden konnte. Sie blieb eine der größten Donaureedereien, wenn sie sich heute auch nicht mehr als die größte bezeichnen kann¹⁷. Seit mehr als 100 Jahren führt die DDSG eine viereckige Flagge in den österreichischen Farben rot-weiß-rot mit einem stehenden goldenen Anker in der Mitte und den blauen Buchstaben DDSG im weißen Feld (Abb. 16). Die DDSG bezeichnet die Flagge, der man überall an der Donau begegnet, jedoch selbst nicht unbedingt als Reedereiflagge im technischen Sinn. Nach ihren Angaben war die Flagge ursprünglich die sog. Administrationsstandarte, deren Führung den Mitgliedern der seinerzeitigen Administration, etwa dem heutigen Vorstand vergleichbar, vorbehalten war. Die Unterscheidung zwischen Administrationsflagge und Reedereiflagge begann sich seit dem zweiten Weltkrieg zu verwischen, so daß die Administrationsstandarte heute bei besonderen Anlässen auch als Reedereiflagge Verwendung findet. Im täglichen Verkehr pflegen die Fahrzeuge der DDSG jedoch nur die Nationalflagge bzw. Courtoisieflagge zu führen.

Anmerkungen:

- 1 Im Rahmen eines Wettbewerbs suchen die EG vielmehr ein Symbol, das ‚zur Bildung eines ‚Markenimage‘ ‚Europäische Gemeinschaften‘ beitragen soll‘ (so Wortlaut der Wettbewerbsordnungen es Jahres 1972).
- 2 Zitiert nach Six, Der Westfälische Friede von 1648, Berlin 1940, S. 105.
- 3 In Art. 18 des Friedensvertrages heißt es: ‚Fluminis autem navigatio aliisque usus utriusque subditis aut qui alias illuc commeare, navigare aut merces transvehere volint, aequae patebit‘ (zitiert nach Verdross, Völkerrecht, 2. Aufl. 1950, S. 453 Anm. 1).
- 4 In der Folgezeit wiederholt im Versailler Vertrag Art. 23e Völkerbundssatzung und in Art. 2 Abs. 2 des Übereinkommens und Statuts über die Freiheit des Durchgangsverkehrs, des sog. Verkehrsvertrages von Barcelona, vom 20. 4. 1921 – deutsches RGBl. 1924, Teil II, S. 387.
- 5 Zitiert nach H. Hermann, Sammlung der seit dem Reichs-Deputations-Hauptschluß vom 25. 2. 1803 in Bezug auf Rheinhandel und Schifffahrt erschienenen Gesetze, Verordnungen und allgemeinen Instruktionen, Mainz 1820, S. 39 bzw. 3.
- 6 Vgl. Valentin-Neubecker, Die deutschen Farben, Berlin 1928, S. 12 Anm. 29.
- 7 Das österreichische Staatsarchiv, Abt. Haus-, Hof- und Staatsarchiv in Wien gab am 2. 6. 1954 als Quelle an: ‚Mainzer Erzkanzlerarchiv, Zollsachen, Fasc. 31‘.
- 8 Auch nach Deutschlands Austritt aus der Zentralkommission am 14. 11. 1936 wurde nicht die Hakenkreuzflagge für die Rheinstrompolizei eingeführt, sondern die schwarz-weiß-rote Dreiecksflagge in einer Schifffahrtspolizei-Verordnung vom 18. 1. 1939 ausdrücklich erwähnt und abgebildet.
- 9 Amtlicher Text im ‚Verkehrsblatt des Vereinigten Wirtschaftsgebiets‘, 3. Jahrgang Nr. 14, vom 30. 6. 1949, S. 67, erschienen in Offenbach/Main.
- 10 Über diesen Aufgabenteil hat der deutsche Bundesgerichtshof in seiner in BGHZ, Band 18, S. 267 am 14. 10. 1955 veröffentlichten Entscheidung interessante rechtshistorische Ausführungen gemacht, die sich auch auf die Entwicklung in Frankreich und den Niederlanden beziehen.
- 11 Schreiben des Sekretariats der CCR an Verfasser v. 16. 12. 68.
- 12 Im Zuge der Mosel-Kanalisation ist im Jahre 1956 auch eine internationale Moselkommission geschaffen worden, deren Mitglieder die Bundesrepublik Deutschland, Frankreich und das Großherzogtum Luxemburg sind. Ihr Sitz ist in Trier. Sie hat keine eigene Flagge.
- 13 Es gab auch einmal – im Jahre 1580 – Kriegsflaggen der vier ‚Churfürsten bey Rhein Cöln, Meintz, Trier und Pfaltz‘!
- 14 Texte nach Hermann, a.a.O., S. 354, 365 u. 383.
- 15 Abbildung erstmalig bei Neubecker, Fahnen und Flaggen, S. 87 mit dem Hinweis, daß auch der Nordseefischerei-Schutzstander und die Flagge der früheren Meerengenkommission (1923–1936) in den ‚neutralen‘ Farben blau-gelb gehalten seien.
- 15a Unterzeichnerstaaten der Konvention vom 18. 8. 1948 sind die UdSSR, die Ukrainische Sowjetrepublik, Rumänien, Bulgarien, Jugoslawien, Ungarn, Tschechoslowakei.
- 16 Die Kenntnis dieses Textes, der im rumänischen Monitorul Oficial Nr. 74 vom 29. 3. 1933 veröffentlicht ist, verdanke ich Herrn Dr. O. Neubecker aus Wiesbaden.
- 16a Lt. Mitteilung der Directia Generală a Arhivelor Statului in Bukarest v. 23. 3. 1974 an Verfasser.
- 17 Die geschichtlichen Angaben bezüglich der DDSG folgen im wesentlichen Auskünften und Unterlagen, die deren Direktion freundlicherweise zur Verfügung gestellt hat.

Im Text nicht im einzelnen zitierte Gesetzesfundstellen:

(Abkürzungen:	RGBl.	=	deutsches Reichsgesetzblatt
	BGBL.	=	deutsches Bundesgesetzblatt
	öBGBL.	=	Bundesgesetzblatt für die Republik Österreich).

1. Rhein:

- a) Mainzer Rheinschiffahrtsakte vom 31. 3. 1831: Preussische Gesetzesammlung 1831, S. 71.
 - b) Revidierte Mannheimer Rheinschiffahrtsakte vom 17. 10. 1868: Preussische Gesetzesammlung 1869, S. 798 ff.
- jetzt: Bekanntmachung der Neufassung des deutschen Wortlauts vom 11. 3. 1969 in BGBL. Teil II, 1969, S. 567.
- c) Rheinschiffahrts-Polizeiverordnung vom 1. 1. 1913: Preuss. Ministerialblatt der Handels- u. Gewerbeverwaltung, 1913, S. 51.

- d) Schifffahrtspolizeiverordnung für das deutsche Rheinstromgebiet vom 18. 1. 1939: RGBl. 1939, Teil II, S. 41.
- e) Rheinschifffahrtspolizeiverordnung vom 19. 12. 1954: BGBl. 1954, Teil II, S. 1411.
- f) Rheinschifffahrtspolizeiverordnung vom 5. 8. 1970: BGBl. 1970, Teil I, S. 1305.

2. Donau:

- a) Friedensvertrag zu Paris zwischen Österreich, Frankreich, Großbritannien, Rußland, Sardinien und der Türkei vom 30. 3. 1856: Preuss. Gesetzsammlung 1856, S. 557.
- b) Schifffahrtsakte für die Donaumündungen vom 2. 11. 1865: Preuss. Gesetzsammlung 1865, S. 307.
- c) Zusatzakte zur Schifffahrtsakte für die Donaumündungen vom 28. 5. 1881: RGBl. 1882, S. 61.
- d) Vertrag zum Abschluß der endgültigen Donauakte vom 23. 7. 1921: RGBl. 1922, Teil I, S. 287.
- e) Erklärung der deutschen Reichsregierung vom 14. 11. 1936: RGBl. 1936, Teil II, S. 361.
- f) Übereinkunft über den Eintritt Deutschlands in die Europäische Donaukommission vom 1. 3. 1939: RGBl. 1939, Teil II, S. 767.
- g) Beitrittserklärung Österreichs vom 19. 12. 1959 zur Konvention über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau vom 18. 8. 1948: – darin auch dreisprachiger Text der Konvention – öBGBL. 1960, S. 427.
- h) Verkehrsordnung für die Schifffahrt auf der Donau und der March vom 19. 12. 1969: öBGBL. 1970, S. 584.
- i) Wasserstraßenverkehrsordnung vom 10. 5. 1971: öBGBL. 1971, S. 1368.

Dr. phil. Dr. phil. Dr. phil.
Dr. phil. Dr. phil. Dr. phil.
Dr. phil. Dr. phil. Dr. phil.
Dr. phil. Dr. phil. Dr. phil.