

# **Abschlussbericht zum Stipendium zur Förderung des wissenschaftlichen Nachwuchses durch den Freundeskreis Geschichte der HHU Düsseldorf**

Von Lennart Schmidt

Der Freundeskreis Geschichte hat durch das Stipendium die Forschungen im Rahmen meiner Masterarbeit zum Thema „Die Integration der europäischen Binnenschifffahrt und die Genese der Supranationalität im frühen 19. Jahrhundert“ gefördert. Dadurch war es möglich, Reproduktionen von Archivquellen zu bestellen und auszuwerten, was aufgrund der teilweisen Schließung der Archive bzw. den eingeschränkten Arbeitsmöglichkeiten in den Archiven aufgrund der Corona-Pandemie eine Erleichterung der Arbeit ermöglicht hat.

## **Inhaltliche Zusammenfassung**

Die durch das Stipendium des Freundeskreises Geschichte einsehbaren Quellen haben das Verständnis für die Integration europäischer Flussschifffahrtskommissionen in erheblichem Maße erweitert. Die Protokolle der Verhandlungen der Elbschifffahrtskommission haben auf der einen Seite einen von der Forschung bislang nicht beachtetes Ausmaß an zwischenstaatlicher Kooperation in schifffahrtsrechtlichen Fragen offen gelegt. Die Anwendung des Prinzips der Binnenschifffahrtsfreiheit fand darin ihre Adaption von dem Rhein auf die Elbe. Einhergehend damit war auf der anderen Seite die Diskussion über die völkerrechtlichen Regelungsmechanismen der neugegründeten Elbschifffahrtskommission. Dabei konnten die Protokolle zeigen, dass es in der Elbschifffahrtskommission einzelne Staaten gab, die bereit waren, einen Teil ihrer Souveränität – im Bereich der Schifffahrt und des Handels auf der Elbe – auf eine gemeinsame Inspektion der Elbuferstaaten zu übertragen. Eine eingehende Analyse konnte hier den Beweis erbringen, dass es sich bei den skizzierten völkerrechtlichen Prinzipien, die in den Verhandlungen diskutiert wurden, um das Prinzip des Intergouvernementalismus und der Supranationalität gehandelt hat, also die beiden Prinzipien, die bis heute die Diskussion um die völkerrechtliche Verfasstheit von internationalen Organisationen bestimmen.

Ein weiterer Quellenbestand hat personelle Kontinuitäten zwischen verschiedenen Schifffahrtskommissionen des frühen 19. Jahrhunderts offen gelegt und Indizien auf eine Vernetzung dieser geliefert. Ein bedeutender Akteur war hier der preußische Diplomat Wilhelm von Humboldt, der auf dem Wiener Kongress die Arbeit der Flussschifffahrtskommission maßgeblich gestaltet hat und damit an der völkerrechtlichen Grundlage der Flussschifffahrtskommissionen, die im Nachgang des Wiener Kongresses gegründet wurden, an entscheidender Stelle voran getrieben hat. Seine Aktivität in schifffahrtsrechtlichen Fragen war aber nicht nur auf den Wiener Kongress beschränkt. In seiner späteren Tätigkeit als preußischer Gesandter bei der Frankfurter Bundesversammlung hielt er u.a. mit dem preußischen Vertreter in der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt einen engen Briefkontakt, der zum einen eine personelle Vernetzung einzelner Akteure zwischen verschiedenen Flussschifffahrtskommissionen belegt und zum anderen sehr eindrucksvoll Humboldts scharfsinnige Analysefähigkeit in Bezug auf schifffahrtsrechtliche Fragen darlegt.

Eine summarische inhaltliche Zusammenfassung der kleineren Quellenbestände lässt sich darüber hinaus noch dahin beschreiben, dass die Arbeit der Flussschiffahrtskommissionen sowohl aus einer inhaltlichen als auch aus einer organisatorischen Betrachtungsweise von der Forschung bisher nicht die Bedeutung zugesprochen bekam, wie sie zeitgenössisch wahrgenommen wurden. Verschiedene Akteure versuchten über die Flussschiffahrtskommissionen wirtschaftlichen Einfluss für ihre Staaten geltend zu machen. Aus den Verhandlungen schiffahrtsrechtlicher Detailfragen lassen sich solche Interessen in den Flussschiffahrtskommissionen auf drei verschiedenen Ebenen identifizieren: auf einer europäischen, einer nationalen und einer regionalen. Auf europäischer Ebene waren die Flussschiffahrtskommissionen ein Austauschforum verschiedener europäischer Staaten, was den Beginn einer institutionalisierten Arbeitsweise in den internationalen Beziehungen des 19. Jahrhunderts markierte. Auf nationaler Ebene dienten die Flussschiffahrtskommissionen der Elbe und der Weser als Katalysator für die nationale Integration. Verschiedene Akteure betrachteten die Flussschiffahrtskommissionen als Instrument die Nationalbewegung in Deutschland zu befördern, aufgrund der engeren Kooperation zwischen einzelnen deutschen Staaten. Auf regionaler Ebene bedeutete die Arbeit der Flussschiffahrtskommission Handelsvorteile für die Gemeinschaft der Uferstaaten erwirken zu können oder einzelne Staaten versuchten regionale Vorteile auszunutzen, um für sich selbst ökonomische Interessen zu Lasten der anderen Uferstaaten durchzusetzen.