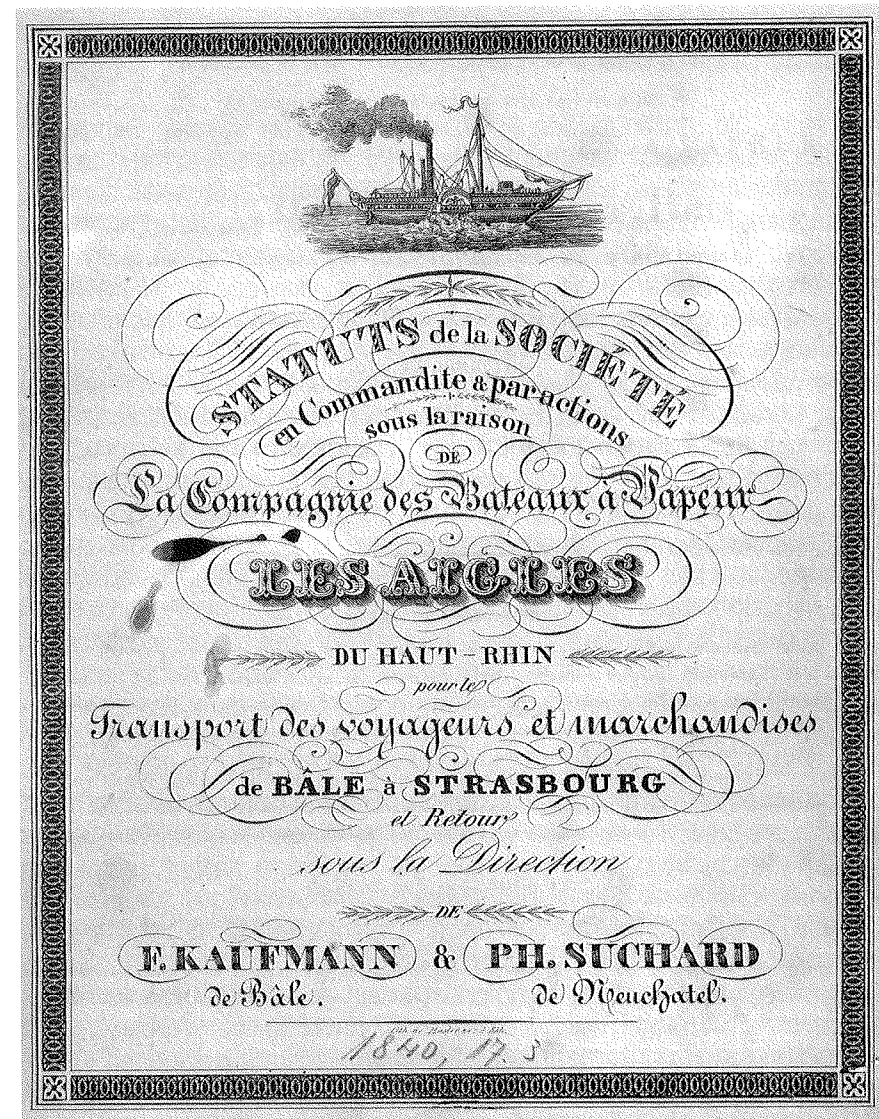


## Wenig Seefahrerromantik zwischen Basel, Mainz und Strassburg

1996 gelangten die Akten der Schweizerischen Rheinschiffahrtskonvention ins Schweizerische Wirtschaftsarchiv. Sie dokumentieren die Bemühungen schweizerischer Reedereien, mittels Mengen- und Tarifabsprachen ihre wirtschaftliche Situation zu verbessern, Absprachen also, die sich gegen die unliebsame Konkurrenz der freien Schiffer und der Bahnen richteten. Dieser Bestand reicht in die 1930er Jahre zurück. Er ist der achte Bestand des Schweizerischen Wirtschaftsarchivs, der die Rheinschiffahrt betrifft. In ihnen allen spielt die Konkurrenz zwischen Schiene und Wasser eine grosse Rolle. Und in allen wird deutlich, dass die Schiffahrt eine ganz spezielle Faszination ausstrahlte und bei den Leuten starke Emotionen weckte. Dass das Interesse an diesem Thema bis heute nicht nachgelassen hat, beweist das erst kürzlich erschienene Buch von Barbara Lüem mit dem Titel «Heimathafen Basel. Die Schweizer Rhein- und Hochseeschiffahrt», das unter anderem auf Beständen der «Schweizerischen Reederei und Neptun AG» beruht, welche im Schweizerischen Wirtschaftsarchiv und im Staatsarchiv Basel untergebracht sind.

Bereits das früheste Rheinschiffahrtsarchiv des Schweizerischen Wirtschaftsarchivs aus dem Jahre 1840 vermag die übersteigerte Seefahrerromantik einzufangen. Zwischen 1840 und 1843 unterhielt die Dampfschiffahrts-Gesellschaft «Die Adler des Oberrheins» einen Eildienst zwischen Basel und Strassburg bzw. Basel und Mainz. Sie war eine Gründung des Neuenburger Schokoladenfabrikanten Philipp Suchard. Dreimal pro Woche fuhr das erste Schiff der Gesellschaft, die «Adler I», mit einer bis dato unerreichten Geschwindigkeit die Strecke. Bis zu 200 Personen konnten, komfortabel untergebracht, in nur 21 Stunden von Basel nach Mainz gelangen. Neben Personen sollte das Schiff auch Güter transportieren: Gewürze, Waffen, Baumwolle und Seidenstoffe. Diese «Colonial- und Drogueriewaaren», wie sie mithin auch die Laderäume der Hochseeschiffe füllten, schienen dafür die geeignetsten Güter zu sein. Suchard träumte bereits davon, dass seine Schiffe diese Ware bis nach London führen könnten. Für Suchard, wie für alle seine Nachfolger, war die Dampfschiffahrt nicht bloss eine Verbindungsmöglichkeit zwischen ober- und mittelrheinischen Städten – sie schien vielmehr den Weg in eine weite, ferne Welt zu eröffnen. Nach dem Vorbild der grossen



**Titelblatt der Statuten der Dampfschiffahrts-Gesellschaft «Adler des Oberrheins», 1840**  
(SWA PA 190 F)

Seefahrer sollten seine Gewürzschiffe zwischen Basel und wichtigen internationalen Handelshäfen kursieren.

Wie stark die Anfänge der Rheinschiffahrt von solcher Sehnsucht geprägt waren, zeigt sich zum Beispiel in den Fahrtberichten, die der Kapitän der Adler I nach jeder Fahrt auszufüllen hatte. Er hatte darin die Fahrtzeiten festzuhalten, eventuelle Verspätungen zu begründen und die Begegnungen mit anderen Dampfschiffen zu vermerken. Als mögliche Verspätungsgründe nannte das Formular: «Hat das Schiff irgendwo festgesessen, wo, und wodurch?», und: «War Sturmwind?» Es erstaunt nur wenig, dass es in Realität weniger die Sturmwinde als der nicht vorgesehene Nebel war, der die Adler I immer wieder an der Weiterfahrt hinderte. Geradezu auf einen Hochseedampfer versetzt fühlt man sich, wenn man den auf der Rückseite des Berichtsformulars abgedruckten Fragebogen liest. Hier musste der Kapitän auf Fragen antworten wie: «War gutes Trinkwasser in hinreichender Menge auf dem Schiff? Ist von der Equipage jemand berauscht gewesen, und wer?» und: «Haben Streitigkeiten statt gefunden, und zwischen wem?» Immer wieder verwirrt hat den Kapitän auch die Frage: «Wann ist der innere Schiffsraum zuletzt gesäubert worden?», denn ein solcher fehlte auf der Adler I. Längst ernüchert von den Realitäten der Rheinschiffahrt entwarf Kapitän Mohr einen vereinfachten Fragebogen, auf dem er die offensichtlich unsinnigen Fragen ersetzte. Doch die Direktion hielt an ihrer Version fest. Sie bewahrte sich so das Selbstbild eines Pionierunternehmens, das sich in ähnlich abenteuerlichen Gefilden betätigte wie die Übersee-Schiffahrt. Auch weiterhin konnte der Kapitän von keinen grossen Geschichten berichten. Nie gab es einen Kampf, nie einen Rausch, keiner hatte sich ohne Erlaubnis vom Schiff geschlichen, und auch an Wasser schien es auf dem Flussdampfer nicht zu mangeln. Dagegen fehlte es nicht an kleineren Abenteuern. Immer wieder liefen die Schiffe im noch nicht korrigierten Rhein auf Sand auf, was mehrstündige Verspätungen nach sich ziehen konnte. Solcher Vorkommnisse wegen konnte das Unternehmen schliesslich nicht mit der neuen Eisenbahnlinie Basel-Strassburg konkurrieren. Die Bahn transportierte ihre Passagiere stets ohne Zwischenhalt auf Sandbänken ins Elsass.

## Schleichhandel im Fürstentum Neuenburg

Dass sich der internationale Handel infolge unüberschaubarer politischer Entwicklungen im Frühjahr 1806 in einer desolaten Situation befand, entsprach einem allseits bekannten Klage lied, das die Geschäftsleute überall in Europa anstimmten. Stand nun eine Kriegserklärung Englands an Preussen bevor, wie viele Beobachter vermuteten? Oder durfte man auf einen Frieden zwischen England und Frankreich hoffen, weil William Pitt, der hartnäckige Widersacher Napoleons und britische Premierminister, just im April 1806 verstorben war? «Die politische Situation ist dermassen verwickelt», meinte beispielsweise Theodor von Speyr, Prokurist der Gebrüder Merian, «dass es unmöglich zu wissen ist, auf welcher Grundlage man sie beurteilen soll».

Einzig die Handelsbeschränkungen, die Bonaparte zum Schutz der französischen Industrie und zum Schaden der britischen Wirtschaft erlassen hatte, waren von Kontinuität geprägt. Mehr und mehr hatte sich der französische Markt auch für die Basler Handelshäuser geschlossen. In den Jahren 1803 und 1804 wurde den Schweizer Kantonen beispielsweise die Ausfuhr englischer Waren nach Frankreich untersagt, ungefähr gleichzeitig erfolgten massive Erhöhungen der französischen Zollsätze auf Baumwollwaren jeglicher Provenienz – Massnahmen, welche die schweizerische Baumwollindustrie und insbesondere die Basler Handelsgesellschaften empfindlich trafen.

Die Reaktion der Basler Handelshäuser auf die protektionistischen Massnahmen Frankreichs bestand offenbar darin, die verbotenen Waren auf Schleichwegen nach Frankreich zu bringen. Solches Treiben blieb den französischen Behörden nicht verborgen, und als Napoleon im April 1805 anlässlich seiner bevorstehenden Krönung zum König von Italien eine Basler Delegation im savoyischen Chambéry empfing, überschüttete er die Deputierten mit Vorwürfen «über den in Basel im allgemeinen herrschenden Geist und den von dort aus betriebenen Schleichhandel». Insbesondere Bürgermeister Andreas Merian bekam den Unwillen des Kaisers zu spüren. Denn letzterer hegte überdies den Verdacht, ein Mitglied der Familie Merian sei an einer Verschwörung gegen sein Leben beteiligt gewesen, die einige Monate zuvor von der französischen Geheimpolizei aufgedeckt worden war.

Als Preussen Mitte Dezember 1805 im Frieden von Schönbrunn das Kurfürstentum Hannover erhielt und dafür in die Abtretung Neuenburgs