Excursionen im Lehnstuhl in die geschäftliche Vorzeit

Autor(en): Gustav Steiner
Quelle: Basler Jahrbuch
Jahr: 1948

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/2adad545-d671-4a0e-8724-45c036c193d7>

Nutzungsbedingungen

Die Online-Plattform www.baslerstadtbuch.ch ist ein Angebot der Christoph Merian Stiftung. Die auf dieser Plattform veröffentlichten Dokumente stehen für nichtkommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung gratis zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrücke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des vorherigen schriftlichen Einverständnisses der Christoph Merian Stiftung.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Online-Plattform [baslerstadtbuch.ch](http://www.baslerstadtbuch.ch) ist ein Service public der Christoph Merian Stiftung.

<http://www.cms-basel.ch>

<https://www.baslerstadtbuch.ch>

Excursionen im Lehnstuhl in die geschäftliche Vorzeit

*Aufzeichnungen des Basler Handelsmannes
Marcus Boelger-Huber (1785—1864)*

Zur Einführung

Auf losen, vergilbten Blättern, mit der Kielfeder, in nicht leicht lesbarer, bereits verblaßter Schrift sind die Erinnerungen aufgezeichnet, die ihr Verfasser selber als «Excursionen im Lehnstuhl» überschrieben hat, wohl absichtlich den Gegensatz von einst und jetzt in seinem Leben unterstreichend. Der verstorbene Pfarrer Franz Zimmerlin hat die Notizen geordnet und ins Reine gebracht. Als uns das Manuskript zum Abdruck im Basler Jahrbuch zugestellt wurde, hatten wir bereits eine Abschrift in Händen, die auf das Manuskript des Herrn Pfr. Zimmerlin zurückgeht und mit ihm, von einer größern Auslassung abgesehen, inhaltlich übereinstimmt¹.

Dem Manuskript Zimmerlin entnehmen wir einige biographische Angaben. Daran anschließend versuchen wir, die Erinnerungen zu charakterisieren, um zugleich den Zusammenhang mit jener entfernten Epoche einigermaßen herzustellen.

Die «Erinnerungen im Lehnstuhl» umfassen die Zeit, da der zwölfjährige Marcus Boelger als Lehrling in das Geschäftshaus Lucas Werthemann und Merian in Basel eintrat (1797), bis zu seinem Austritt aus der Firma 1819. Der Verfasser spricht bescheiden von seiner «geschäftlichen Vorzeit». Diese zwanzig Jahre sind jedoch «eine Zeit angestrengtester und erfolgreichster Tätigkeit». Nach 1819 «wandte sich der bisherige Handelsmann der Industrie zu, errichtete in Niederschöntal eine . . . Fabrik und war auch an auswärtigen Unter-

¹ Diese erste Mitteilung der Aufzeichnungen verdanken wir der Güte von Herrn Dr. Lothar Forcart in Basel.

nehmungen beteiligt. Er starb nach langer Krankheit am 10. Oktober 1864. Die Schweizerjugend hat es ihm und einigen andern Vaterlandsfreunden zu verdanken, daß das Rütli für sie angekauft wurde.» Soweit die biographischen Mitteilungen.

Die Reisen des jungen Marcus Boelger, von denen in den Erinnerungen die Rede ist, fallen in die Epoche der napoleonischen Gwalt Herrschaft. Vom Historischen aus gesehen — namentlich wirtschaftlich —, liegt in diesem Zusammentreffen ihr besonderer Wert. Wir erleben an einem praktischen Beispiel, wie ein unternehmender, wagemutiger, an Strapazen gewöhnter, intelligenter Handelsmann unter den denkbar schwierigsten Verhältnissen erfolgreiche Geschäfte abschließt, wie er, unter den wechselnden Umständen, Spekulationen wagt, zu großem Gewinn kommt, dabei aber fortdauernd den Risiken ausgesetzt ist, die manchem Basler Handelshaus zu jener Zeit zum Verhängnis geworden sind.

Die Epoche wird charakterisiert durch den unerbittlich geführten Kampf Napoleons gegen die Handelsmacht Englands. In seiner Handelspolitik ließ sich Napoleon von zwei Motiven leiten, die sich teilweise sogar widersprachen. Der englische Weltverkehr sollte ruiniert werden durch einen Wirtschaftskrieg, der vom ganzen europäischen Festland geführt wurde. Gleichzeitig aber sollten Handel und Industrie Frankreichs auf Kosten der andern europäischen Staaten auf die Höhe gebracht werden. Zur Kontinentalsperre, durch welche die englischen Waren vom Festland ausgeschlossen wurden, gesellte sich die noch drückendere innere Sperre Frankreichs gegen alle schwächeren Staaten. Durch ein exorbitantes Prohibitivsystem wurde der Import nach Frankreich unmöglich gemacht oder auf die dunkeln Wege des Schleichhandels abgedrängt. Die Schweiz bekam die Rücksichtslosigkeit Napoleons schon deshalb zu spüren, weil ihre Konkurrenz auf dem Gebiet der Textilindustrie von jeher unerwünscht war. Einen Ausgang aus der Enge suchte der schweizerische Handel nach den deutschen Staaten, nach dem Königreich Italien und nach Neapel, bis auch hier der einiger-

maßen legale Warenaustausch unterbunden wurde. Unter dem Vorwand, den Schleichhandel unmöglich zu machen, ließ Napoleon sogar im Jahre 1810 französisch-italienische Truppen in den Kanton Tessin einmarschieren.

Die vorliegenden Aufzeichnungen lassen hineinblicken in die Zähigkeit und Wendigkeit der baslerischen Handelshäuser. Als schweizerische Kaufleute zu Anfang des Jahres 1806 englische Waren in Masse und bis zur letzten Minute auf neuenburgisches Gebiet spedierten, damit sie automatisch mit der bevorstehenden Annexion des Fürstentums hinter die französische Zolllinie geraten sollten, ließ Napoleon alle diese Waren beschlagnahmen. Die verwegene Spekulation wurde durch den Kaiser zum eigentlichen Skandal aufgebauscht, so daß die Kantone, um den angedrohten Repressalien zu entgehen, der Kontinentalsperre noch zuvorkamen, die Napoleon nach der Niederwerfung Preußens über Großbritannien verhängte.

Für die Wirkung der Blockade verweisen wir auf die einschlägigen Abschnitte in den schweizergeschichtlichen Darstellungen von Edgar Bonjour und sein Quellenverzeichnis, auf Oechsli, Dierauer usw., auf die Beiträge zur Geschichte der Mediation von Fritz Fischer und auf die Rechtfertigung Merians im Neuenburger Skandal in meiner Darstellung «Rheinbund und Königreich Helvetien». Man muß sich die politische Lage und den wirtschaftlichen, von Napoleon ausgeübten Zwang vor Augen halten, um sich aus der Niederschrift Boelgers einen Begriff zu machen von der Kühnheit und der Ausnützung aller Möglichkeiten, dem Handel immer wieder neue Kanäle zu öffnen und unter Anwendung aller Mittel die Blockade zu durchbrechen.

Dem Leser wird dabei auffallen, wie vom politischen Schicksal der Eidgenossenschaft in diesen Aufzeichnungen nicht die Rede ist. Man hört aus den knappen Angaben die alte Devise heraus: *navigare necesse est, vivere non est necesse*. Das heißt: Handel treiben um jeden Preis! Was sich Boelger an rein körperlichen und psychischen Anstrengungen in einer Zeit ohne Eisenbahn, ohne Telephon und Telegraph

und ohne ausgebautes Straßensystem zumutet, das geht weit über das übliche Maß. Er ist wie gehetzt von der gewagten Spekulation, wie ein Jäger, dem die Jagd an sich das größte Vergnügen macht, so daß alle Strapazen vergessen werden.

Also ein trockener Tatsachenbericht! Das soll sich der Leser gesagt sein lassen. In dieser nackten Aufzählung liegt der wirtschaftspolitische Vorzug der Aufzeichnungen. Boelger betrachtet im Eiltempo das Ulmer Münster — von außen! Das ist bezeichnend. Er trifft mit Blücher zusammen, aber er begnügt sich damit, die Tatsache zu registrieren. Keine Schilderung von Land und Leuten, kein politisches Echo jener bewegten, kriegserfüllten Zeit! Les affaires sont les affaires: der schweizerische Handel im Kampf um seine Existenz! Das Beispiel könnte nicht sachlicher, nicht konzentrierter sein. Gerade darum sind die Erinnerungen ein seltenes und wertvolles Dokument.

G. St.

Aufzeichnungen des Marcus Boelger.

Mein Eintritt in das Leben fiel in eine gärende, verhängnisvolle Zeit, die wahrscheinlich bei meinem Austritt aus demselben noch nicht vorübergegangen sein wird.

Bei dem Ausbruch der Französischen Revolution im Jahre 1789 war ich vier Jahre alt. Meine Erinnerungen reichen bis zum Jahr 1792 zurück, als schweizerisches Militär, Frankreich verlassend, durch Basel zog.

Im Jahre 1793 hörte ich viel von der Hinrichtung des Königs Ludwig erzählen.

Anno 1796 kam ich nach Neuveville in Pension und trat 1797 in dem angesehenen Haus Lukas Werthemann & Merian-Krader meine Lehre an. Zu dieser Zeit reiste General Bonaparte, aus Italien kommend, durch Basel nach Rastatt. Im Geiste sehe ich noch heute seine schmale, blasse Figur.

Auch im Kanton Basel war die Revolution reif zum Ausbruch. Anfangs 1798 nahm die Landmiliz die Stadt in ihren Besitz. Oberst Stehlin und Orismüller Schäfer u. a. führten die Kolonne. Die Landvögte von Farnsburg, Homburg und

Waldenburg waren geflohen, und ihre Schlösser wurden verbrannt. Von der Basler Rheinbrücke sah man die gerötete Luft über der Farnsburg. Nur der Landvogt von Mönchstein war wohlgelitten und konnte ruhig abziehen. Die Mönchsteiner wollten das Schloß unversehrt stehen lassen, aber die oberen Baselbieter waren damit nicht einverstanden, es mußte zerstört werden. Von dem landvögtlichen Druck sollte nichts wie Ruinen übrigbleiben. Später erfolgte der Einmarsch von französischen Truppen.

Im Frühjahr 1802 machte ich meine erste Geschäftsreise zu Pferde nach dem Waadtland, wo gerade große Ruhestörungen stattfanden. Die Helvetik hatte allerorten zahlreiche Gegner. Im August wurde Bonaparte in Paris zum Consul à vie ernannt. Er berief dann 1803 eine schweizerische Delegation nach Paris; die Mediationsakte war das Ergebnis.

Am 2. Januar 1803 trat ich zu Pferde eine sehr kalte Reise nach der Innerschweiz an. Zuerst ging dieselbe in östlicher Richtung bis Winterthur und dann in südwestlichem Kreuz- und Querritt bis Genf. Jedoch vor Vollendung dieser Tour wurde ich auf direktem Wege zurückberufen und sogleich zum Baumwolleneinkauf nach Triest geschickt. Ich reiste über den St. Gotthard nach Mailand und von dort mit dem Postkurier über Bergamo, Brescia, Verona und Padua nach Venedig, wo ich mich nach Triest einschiffte.

Die mir anvertraute Mission verlangte nicht allein wegen ihrer Bedeutung, sondern auch wegen der Art der Ausführung ernstliches Nachdenken. Ich konnte nicht an ein geeignetes Haus angewiesen werden, sondern mußte mich selbst nach einem solchen umsehen. Ferner mußte ich den zu jenen Zeiten auf gewissen Seeplätzen üblichen Usus zu erfahren suchen, der zugunsten des Käufers stattfand und den die Kommissionäre geheim hielten und sich zu Nutzen machten. Zudem stand damals der Triester Platz überhaupt nicht im besten Ruf. — Ich war 17½ Jahre alt.

Erst seit März 1802 bestand Friede zwischen Frankreich und England, und schon drohte wieder ein neuer Krieg zwischen ihnen. Dieser Umstand war die Veranlassung zu meiner

Reise. Nachdem ich einige Bekanntschaften gemacht hatte, ging ich mit mir zu Rate, wählte in jeder Beziehung glücklich und hatte, als im Mai 1803 die Kriegserklärung zwischen den besagten Staaten erfolgte, ein großes Quantum Baumwolle eingekauft. Bis im August verblieb ich in Triest, dann machte ich im gekauften Reisewagen per Extrapost die Rückreise durch die Krain, Kärnthen, Tirol, über Lindau und Schaffhausen.

Bei meiner Ankunft in Basel wurde ich mit einer goldenen Repertoiruhr, Kette, Schlüssel und Petschaft beschenkt, gleichzeitig aber angewiesen, mich zu einer Reise nach Frankreich, die ich nach wenigen Tagen zu Pferde antrat, zu rüsten.

Der Itineraire lautete auf Mülhausen, Epinal, Lunéville, Nancy, Metz, Verdun, St-Menehould, Châlons und, zwischen hinein, nach Bar-le-Duc. In den Vogesen wurde die Baumwolle von Hand gesponnen und dafür aus den umliegenden Gegenden dorthin geschickt. Die Reise konnte nicht schnell vonstatten gehen, denn mittlerweile fiel die Herbstwitterung mit gräßlichem Regen, der den Reitmantel gar nicht mehr trocken werden ließ, ein. Nach Châlons wurde mir geschrieben, das Pferd zu verkaufen, was mir in Vitry-sur-Marne gelang. Von dort fuhr ich auf einem landesüblichen Karren über Arcy nach Troyes. Hier erhielt ich den Auftrag, nach Paris und Rouen zu reisen, auf letzterem Platze sollte in großen Posten die Baumwolle realisiert werden.

Im Elsaß und in Lothringen blieb der Verkauf von Levantebaumwolle in gutem Gange, aber in der Normandie hatte es sich geändert; hier war bereits die nordamerikanische Baumwolle bekannt und wurde der levantinischen vorgezogen. Der Verkauf in Rouen ging weniger vorteilhaft vonstatten, als die Konjunktur erhoffen ließ.

In der Schweiz war die amerikanische Baumwolle noch unbekannt. Im Frühjahr 1804 wurde ich nach Paris geschickt, um darin Einkäufe zu machen; gleichzeitig wurden auch Aufträge nach Nantes und Bordeaux erteilt. Dann übertrug man mir, den Absatz in Zürich und Winterthur einzuleiten, was anfangs keine leichte Sache war. Die dortigen Handelshäuser

in levantinischer Baumwolle befürchteten, ihr Geschäft einzubüßen, wenn die Baumwolle von Ost und West, statt nur von Ost bezogen wurde. Sie wollten von der Hansjörgiwolle (Georgia), wie einige sagten, nichts wissen. Dazu kamen noch die Färber, die nach gemachten Versuchen vorgaben, sie lasse sich nicht gut und schön färben; begreiflich, denn sie verstanden dieselbe noch nicht zu behandeln. Hinwieder fanden sich auch unbefangene Männer, wie die Gebrüder Hagenmacher, sowie Rieter und Gruber, denen andere nachfolgten; und es gab wachsenden Absatz zu stets steigenden Preisen. Durch das Haus Lukas Werthemann & Merian ist die nordamerikanische Baumwolle zuerst in die Schweiz eingeführt worden, und es bleibt mir stets eine interessante Erinnerung, dabei der Vermittler gewesen zu sein.

Im März 1804 hatte der Senat in Paris die Berufung Bonapartes zum Kaiser beschlossen . . .

Im Sommer 1805 hob Bonaparte das Lager von Boulogne auf und beorderte die Truppen an den Rhein. Ein neuer Krieg mit Oesterreich, mit dem sich Rußland verband, stand bevor. Im September überschritten die Franzosen den Rhein. Bonaparte schloß Bündnisse mit Baden, Württemberg und Bayern.

Anfang 1806 wurde ich nach London geschickt. Zuerst hatte ich mich in Paris über einiges zu orientieren und sollte dann in Antwerpen versuchen, von irgendeinem Punkt der Küste aus über den Kanal zu kommen, was aber nicht ausführbar war. Ich ging nach Rotterdam, von wo man mich an einen Schmugglerkapitän in Maasluis wies. Dessen Schiff lag vor meinen Augen, ging aber nicht vor einigen Tagen unter Segel. So mußte ich mir einen anderen Verzögerungsgrund als das stürmische Wetter besorgen — die französisch-holländische Polizei überwachte strenge die Küsten; das Durchkommen wurde jedoch durch Korruption erlangt — und fand geraten, nach Rotterdam zurückzukehren. Hier zeigte sich aber keine andere Gelegenheit, weshalb ich mich nach Amsterdam begab. Dort riet man mir, mich in Harlingen am nordöstlichen Ende der Zuidersee, von wo zuweilen mit Käse und Butter beladene Schiffe heimlicherwise ausliefen,

einzuschiffen. Ich hatte von Amsterdam nach Harlingen eine lange und stürmische Fahrt, ohne aber dort zu finden, was ich suchte. Ich fuhr nun über Franeker, Leeuwarden, Groningen nach Delfzyl und von hier mit einem Schiff über die Ems nach Emden. Hier fand ich ein preußisches Schiff, welches in drei Tagen nach London in See gehen sollte. — Unglücklicherweise traf am zweiten Tag die Nachricht ein, daß Preußen das Herzogtum Hannover besetzen und daher mit England in Zerwürfnis kommen werde. Deshalb wagte bis auf weiteres kein deutsches Schiff die Ems zu verlassen, und die englischen Schiffe waren bereits weggesegelt.

Ueber Aurich und Oldenburg gelangte ich nach Bremen, aber zu weiterem Mißgeschick. Die Engländer hatten mittlerweile die Weser blockiert. Als ich nach Hamburg kam, hatten die englischen Paketboote die Elbstadt nicht mehr sicher erachtet und ihre Station nach Husum in Schleswig verlegt, wohin ich mich über Itzehoe und Eiderstedt begab, so daß ich Holstein in seiner ganzen Länge von Süden nach Norden durchreiste. In Husum schiffte ich mich endlich ein. Auf dem Paketboot befand sich auch ein Abgesandter der Stadt Lübeck. England hatte nämlich alle Gewässer, die an der oldenburgischen Küste in die Nordsee fließen, zu blockieren beordert. Aus Versehen wurde auch die Trave, die in die Ostsee fließt, blockiert. Um diesen Schnitzer zu korrigieren, fuhr der Lübecker Ratsherr nach London.

Als ich von zu Hause wegreste, hatte ich infolge von Zahnweh eine leichte Geschwulst. Diese wuchs aber so, daß ich in Troyes aussteigen und zweimal 24 Stunden bleiben mußte. Die Geschwulst war aber nicht verschwunden, und ich schleppte sie, zwar gemildert, mit durch den kalten nördlichen März bis Hamburg. Mein Mund zog von der Linken zur Rechten eine schiefe Linie. In Hamburg wohnte ich einem großen Nachtgastmahl bei. Dessen starke Weine hatten mich so durchwärmt, daß ich im Bett in einen rechten Schweiß geriet, wodurch die Geschwulst erweicht und mein Mund wieder in gerade Richtung gebracht wurde.

In London blieb ich 4 Monate, die ich hauptsächlich zum

Einkauf von Indigo verwendete. Wochenlang ging ich täglich 6 Uhr morgens in die Magazine der Ostindischen Compagnie, um der Untersuchung vieler tausender Kisten Indigo durch einen der ersten Courtier beizuwohnen.

Im August fuhr ich wieder über Harwich nach Husum und von dort über Hamburg, Lüneburg, Celle, Hannover, Göttingen, Kassel, Gießen nach Frankfurt und Mainz. Von letzterer Stadt reiste ich über Metz nach Paris. Von sieben Nächten war ich sechs im Wagen, eine Nacht nur ruhte ich, nämlich in Mainz. Als ich in Châlons morgens um 5 Uhr durchpassierte, begab ich mich in ein eben öffnendes Kaffeehaus. Eine Zeitung zur Hand nehmend, fiel mir als erstes die Nachricht von der Katastrophe in Goldau in die Augen.

1806 wurde unter dem Protektorat von Bonaparte der Rheinbund geschlossen. Voriges Jahr wollte sich Preußen nicht zugleich mit Oesterreich gegen Frankreich erklären; es ließ es sogar ungeahndet geschehen, daß französische Kriegstruppen das preußische Territorium verletzten, indem sie sich durch das Bayreuthische auf Böhmen warfen. Preußen entging aber seinem Schicksal nicht. Im September brach der Krieg mit Frankreich aus, und im Oktober erfolgte die Schlacht bei Jena, deren für Preußen unglücklicher Ausgang dasselbe unter die harte Herrschaft Bonapartes brachte.

Die von diesem gegen den Verkehr mit England ergriffenen Maßregeln wurden noch verschärft, und es war nicht länger ratsam, von Basel aus mit England in Briefwechsel zu stehen.

Nach meiner Rückkehr von Paris wurde ich nach Hamburg geschickt, um von dort aus die Korrespondenz mit London zu unterhalten. Während meines dortigen Aufenthaltes erschien im Dezember das berüchtigte «Decret de Berlin», das allen und jeden Verkehr aus den von Frankreich beherrschten oder beeinflussten Staaten mit England gänzlich verbot und die Konfiskation englischer Manufakturen im Bereiche der französischen Herrschaft befahl. An manchen Orten wurden solche öffentlich verbrannt, unter anderem in Neuchâtel, welches in den Besitz von Berthier übergegangen war.

Nach der Niederlage von Lübeck war dem General Blücher — als Kriegsgefangenen — Hamburg auf Ehrenwort zum Aufenthalt angewiesen worden. Er kam täglich nach der Börsenhalle, und ich habe mehrere Male mit ihm an der dortigen Tafel zu Mittag gespeist. Im Jahre 1815 sah ich ihn als Sieger in Paris.

Ich verließ Hamburg im Februar 1807. Die Fahrt über die Elbe bei dem Zollinspektor war wegen des starken Eisganges etwas mißlich. Die Reise ging über Lüneburg, Oelzen, Magdeburg, Bernburg, Halle, Leipzig nach Dresden. Dort besah ich das grüne Gewölbe und hörte in einer katholischen Kirche das Te Deum, durch welches der König den Friedensschluß mit Frankreich feiern ließ, dessen Folgen für Sachsen doch höchst nachteilig gewesen sind.

In manchen Teilen der Landstriche, die ich seit Lüneburg passierte, zeigten sich traurige Spuren des französischen Sieges, besonders in Magdeburg.

Von Dresden aus führte mich die Reise über Peterswald, Teplitz, Leitmeritz nach Prag, wo ich geschäftshalber zu verweilen hatte. Dann ging die Reise weiter nach Wien und über Salzburg, München, Augsburg, Ulm und Schaffhausen nach Basel.

Im Sommer schickte man mich nach Holland. Ich fuhr über Frankfurt, Mainz, Koblenz, Köln, Krefeld, Cleve nach Niemwegen und Utrecht. Für meine Geschäfte mußte ich mehrere Male von Amsterdam nach Rotterdam und wieder zurück fahren. Ich benutzte bald die Kanalstraße Harlem, Leyden, Delft, bald diejenige über Gouda. In Leyden besah ich die einige Monate früher durch die Explosion eines Pulverschiffes mitten in der Stadt angerichtete große Verheerung.

Noch in damaliger Zeit bestand die Handelswissenschaft eigentlich in Geheimnissen. Jeder große Handelsplatz hatte seine besonderen Usi, die aber nicht für alle Waren gleichförmig waren. Wo sie dem Käufer zugute kamen, wurden sie dem Ausland verschwiegen. So wurde z. B. in Holland jeder abgewogene Ballen Baumwolle um 4—6 Pfund weni-

ger aufnotiert, als sein wahres Gewicht war. Man nannte dies stillschweigend Gutgewicht, das sich die Käufer für fremde Rechnung zueigneten, indem sie das wahre Gewicht berechneten. Ein anderes Geheimnis für den nicht wohlgeschulten Kaufmann bildeten die Valuten und Zahlungsdaten, sowie die Seefrachten je nach Gewicht oder Volumen und anderes mehr. Kalkulationen über den Warenbezug aus entfernteren Gegenden, wie Lissabon, Cadiz, Holland, England, Hamburg, Rußland usw. wurden selbst den Angestellten im Comptoir vorenthalten, welchen es strenge untersagt war, sich Notizen zu machen. Die Versendung aus Holland geschah auf dem Rhein mit Lastschiffen, die in Dortrecht, Rotterdam oder Amsterdam oft sechs Wochen lang in Ladung lagen. Dann wurden die Waren in Köln, Mainz, Mannheim usw. umgeladen. Unter 3 Monaten kam man selten in Besitz der Güter, welcher ein Unterschied gegen Dampfboot und Eisenbahnen!

Während meiner Abwesenheit in Holland war Herr Merian-Kuder aus dem Geschäft ausgeschieden. Ich kam aus Holland nach Frankfurt, von wo aus ich nach Prag und Wien beordert wurde. Aber in Nürnberg traf mich die Weisung, nach Basel zurückzukehren, um sogleich wegen einer Fallimentsache nach Paris zu reisen. Von Nürnberg über Stuttgart war ich drei Nächte unterwegs, dann schlief ich eine unvollkommene Nacht zu Hause und fuhr wieder drei Nächte nach Paris durch.

Nach dem Frieden von Tilsit zwischen Rußland und Frankreich im Juli 1807 zog Napoleon die Truppen aus Preußen, bis auf die Besetzung einiger Festungen, ab und verlegte sie nach Spanien, wo sie im Jahre 1808 einrückten. Als ich eines Abends sehr spät in Nancy ankam, fand ich den Gasthof überfüllt und mußte die Nacht mit Offizieren im Eßsaal auf Stroh liegend zubringen. Auf den Schlag der Reveille rafften sie sich auf und gedachten der guten Verpflegung in Deutschland im Vergleich mit dem für sie unwirtlichen Heimatland, wo sie sich auf eigene Kosten verpflegen mußten.

Zum Einkauf ungarischer Produkte, hauptsächlich Potasche, befand ich mich im Frühjahr 1808 in Wien. Es war auch eine Reise über Konstantinopel nach Smyrna zur Einreibung von Baumwollbezügen über Land projektiert worden. In Wien zog ich Erkundigungen ein und reiste zur weiteren Belehrung nach Triest, wo sich ein in Marseille etabliert gewesener Schweizer ebenfalls mit dem Plan einer Reise nach Smyrna umtrug. Wir gingen zusammen nach Wien, aber nach Erwägung aller Umstände sah ich mich veranlaßt nach Hause zu schreiben, daß ich von dem Unternehmen abraten müsse.

Einige Monate später wurde mir in Paris der Vorschlag zu einer gemeinschaftlichen Reise durch Spanien nach Lissabon zum Einkauf brasilianischer Baumwolle und deren Versand zu Lande durch Spanien nach Frankreich gemacht. Ich berichtete darüber nach Basel, aber nicht auf empfehlende Weise, und das Geschäft unterblieb. Die eine oder andere Reise hätte ich für meine Person gerne unternommen, aber über die möglichen Erfolge hatte ich richtig geurteilt. Sowohl die östliche wie auch die westliche Operation, die von schweizerischen und französischen Häusern unternommen wurden, mißglückten vollständig und zogen Fallimente nach sich. Beim Transit durch Spanien wurden die Baumwollballen in Beschlag genommen und zu Festungswällen verwendet.

Gerade vor Jahresschluß stand mir eine winterliche Reise nach Graz in der Steiermark bevor. Ich verließ Basel in der Woche vor Weihnachten. Es lag viel Schnee, und mehr fiel noch hinzu. Von Stockach bis Memmlingen war kaum durchzukommen, nach München hin und bis Salzburg waren die Straßen geöffnet. Von Salzburg aus durch das Gebirge nach Leoben war der Wagen nicht mehr fortzubringen. Am Weihnachtstag fuhr ich von Salzburg ab. Ich mußte mich bis Graz, von hier bis Wien und wieder nach Graz zurück bei Tag und Nacht offener Schlitten bedienen. Obwohl ich nicht mit Pelzen versehen war, blieb ich immer munter und wohlauf. Den Wagen hatte ich in Salzburg stehen lassen und kaufte in Graz eine alte Postcariole, die vorne auf der Achse und hinten in Ketten ruhte. Hiemit gelangte ich auch über die rauhen

Straßen starken Kriens² wohlbehalten durch Schnee und Regen nach Triest.

Es war in der ersten Hälfte des Januars 1809, als es sich bereits erkennen ließ, daß sich Oesterreich zu einem neuen Krieg gegen Frankreich, dessen mögliche Folgen auch den Triester Hafen unter napoleonisches Régime hätte bringen können, rüstete. Ich begann bald mit namhaften Einkäufen in Baumwolle, setzte dieselben fort und versandte dieselbe schnell. Anfangs April blieb nurmehr wenig Zweifel über den Ausbruch des Krieges, doch hielt man denselben noch nicht für unmittelbar bevorstehend. Gemeinschaftlich mit den Freunden Cloëtta und Cadina hatte ich noch eine große Partie englische Baumwollgarne gekauft und in Fiume liegend. Ich reiste mit Herrn Cadina die Nacht durch dorthin, um die Baumwollgarne auf der Stelle zu verladen. Die folgende Nacht fuhren wir nach Triest zurück, wo wir mit der überraschenden Nachricht begrüßt wurden, daß die Feindseligkeiten begonnen hätten. Herr Cadina verreiste sogleich nach Villach, um die unterwegs befindlichen Waren irgendwo in Sicherheit zu bringen, was ihm auch gelang. Hingegen widerfuhr ihm das Mißgeschick, in Gesellschaft eines französischen Offiziers von den Oesterreichern gefangengenommen und eine Zeitlang von Kommando zu Kommando geschleppt zu werden, bevor er sich wieder befreien konnte. Wir in Triest waren sehr besorgt um ihn, da wir gar nichts von ihm vernahmen. Er gelangte in das Engadin zu seinen Verwandten.

Triest war eine Zeitlang von jeder Postverbindung abgeschnitten, was auch für mich sehr widerwärtig war, da ich in Triest bleiben mußte. Mehrere Male kamen englische Kriegsschiffe mit Prisen nach Triest. Die Offiziere wurden in einem mir bekannten Hause, wo ich ebenfalls zu Gaste war, zu Tisch geladen; es ging munter zu.

² So in der älteren Vorlage. Aus Mißverständnis steht in der zum Abdruck kommenden Abschrift: Gelangte ich auch über die Straßenecken Krains wohlbehalten etc. — Boelger will sagen, daß die Straßen steinig waren, mit Grien, d. h. mit grobem Kies überdeckt.

Bis jetzt war Triest von Truppenbewegungen unbehellig geblieben; als aber Erzherzog Johann zum Rückzug aus Italien genötigt wurde, änderte sich die Lage plötzlich. Zahlreiche Flüchtlingsscharen, die aus Militär- und Zivilbeamten bestanden, durchwanderten die Stadt, um nach Kroatien und Ungarn zu ziehen, und alle Schiffe im Hafen machten sich segelfertig. Man war täglich der Ankunft der Franzosen gewärtig. Als man dieselben ganz in der Nähe glaubte, und während der Nacht alles, was zu den Schiffen gehörte an Bord ging, wollten am Morgen die katholischen und griechischen Kapitäne nicht die Segel hissen, da ein Feiertag war. Am Samstagmorgen befanden sich alle Schiffe, eine ansehnliche Flotte, in See.

Erst am Sonntag sprengte eine kleine Anzahl französischer Husaren durch die Stadt nach der Hauptwache und nahmen dieselbe in Besitz. Nachdem mehr Truppen eingerückt waren, wurde eine Anzahl der angesehensten Kaufleute in das Rathaus beschieden, wo man ihnen mitteilte, daß der Stadt eine schwere Kontribution auferlegt sei und sie als Geiseln nach der Festung Alma Nova gebracht würden. Unter ihnen befand sich auch Herr Avetta, und zu derselben Zeit wußte man noch nicht, was aus seinem Associé Cadina geworden war. Die Konsternation in der unglücklichen Stadt war über alle Maßen groß und wurde durch das Erscheinen einer englischen Kriegsflotte auf der Reede, von der man eine Beschießung befürchtete, noch gesteigert. Die Franzosen rüsteten sich zur Verteidigung. Ganz nah am Quai, vor dem schönsten Teil der Stadt, lag eine mit Pulver beladene preußische Fregatte, die aus türkischen Gewässern gekommen war. Wäre dieselbe in die Luft gesprengt worden, hätte dies schreckliche Zerstörungen verursacht. Glücklicherweise war alle Furcht eitel, denn die englische Flotte entfernte sich. Aber unter der französischen Herrschaft blieb der Handel bis zu den Niederlagen Bonapartes vernichtet.

Nun schickte ich mich zur Abreise durch das Friaul nach Mailand an. Bei Cittadella zwischen Treviso und Vicenza lief ich Gefahr, in die Hände von Tiroler Streifkorps zu geraten,

die mich Gott weiß wie behandelt haben würden, da ich mich in Gesellschaft eines französischen Kaufmanns, der kein Wort deutsch sprach oder verstand, befand. In Vicenza war zu deren Abwehr die Bürgerwehr unter den Waffen. Von Mailand ging die Reise nach Basel über den Simplon, als der damals einzig fahrbaren Alpenstraße.

Der Seehandel im Königreich Neapel, wo Murat herrschte, lag gänzlich darnieder. Oele waren im Preis tief gesunken und daher spekulationswürdig; Baumwolle, deren Kultur in Neapel eingeführt worden war, fand in Frankreich vorteilhaften Absatz. Zu Operationen in diesen beiden Artikeln verreiste ich in den ersten Tagen des Januars 1810 nach Neapel. Die Reise führte über den St. Gotthard, Mailand, Lodi, Piacenza, Parma, Modena, Bologna, über den Appenin nach Florenz, Siena, Orvieto, Rom, Velletri, pontinische Sümpfe, Terracina, Molo di Gaeta, Capua. Während meines Aufenthaltes in Neapel war gerade der Vesuv in Tätigkeit. Während eines mäßigen Ausbruches bestieg ich ihn. Von meinem Balkon auf dem Largo del Castello sah ich nächtlicherweise den Schimmer der den Berg herabfließenden Lavabächlein. Pompei interessierte mich außerordentlich. Ich erging mich in dessen Gassen und betrat die ehemaligen Wohnungen. Ich bewunderte die wie frisch aussehenden Malereien und sah nebenan auf den noch verschütteten Stadtteilen die neu errichteten Baumwollpflanzungen. Nach Herculanium mußte man beleuchtet in tiefes Dunkel hinabsteigen.

Die Rückreise ging bis Mailand durch die gleichen Städte wie die Hinreise. Von hier aus ging sie über den Simplon, da ich mich nach Moudon zu begeben hatte. Auf dem Berg und im Wallis lag viel Schnee, aber eigentlich übermäßig war er erst im Kanton Waadt zwischen Lausanne und Moudon. Von Lausanne fuhr ich um acht Uhr abends auf einem offenen Schlitten in Begleitung des Conducteurs der Post mit einem Brieffelleisen, zwei Postillonen mit 4 Pferden und vier Männern mit Hauen und Schaufeln ab. Aber die Pferde mußten an manchen Stellen ausgespannt werden, und der Schlitten von Hand durchgeschafft werden. Der Conducteur,

ein bejahrter Mann, wollte einige Male die Fahrt aufgeben, aber ich drohte mit Verzeigung, wenn mit so viel Mannschaft nicht vorwärts gestrebt würde. Endlich wurde Moudon erreicht, von wo es leichter vorwärts ging. Aber statt morgens gelangte ich erst um 12 Uhr nach Bern, wo eben die Diligence nach Zürich zum Abfahren bereitstand. Ich stieg bis Aarburg ein, von dort fuhr ich wieder durch die Nacht im offenen Schlitten bis Basel. Wegen anderweitiger Bestimmung hatte ich wirklich Eile. Es war nämlich beschlossen, daß ich sogleich nach meiner Rückkehr aus dem Süden von Italien nach dem Norden von Deutschland fahren solle, um eine Ueberfahrt nach Helgoland, wo die Paketboote nach Harwich stationierten, zu suchen. Dies war mit der Gefahr des Festnehmens von seiten der Militärbehörde verbunden.

Ich reiste also nach einigen Tagen wieder von Basel nach Frankfurt und Bremen, von wo ich mich nach Oldenburg und Jever begab. In Friederikersyl, einem Dorf direkt am Meer, machte ich einen Schiffer ausfindig. Aber heftiger Landwind hinderte die Flut während mehr als 50 Stunden zu steigen. Das Boot blieb auf dem Trockenen liegen, und als es endlich flott wurde, mußten wir auf Wangerooß schon wieder landen, weil sich dänische Corsaren in der Nähe zeigten. Glücklicherweise erschien ein englisches Kriegsschiff, das erste zu dieser Jahreszeit in diesen seichten Gewässern. Unter dessen Schutz segelten eine Anzahl auf Wangerooß befindliche Boote nach Helgoland. Dort mußte ich 10 Tage bleiben, da zuerst widrige Winde die Ankunft und sodann wieder die Abfahrt des Paketbootes verzögerten.

Infolge der äußerst strengen Maßregeln Bonapartes war der Schmuggelverkehr für Waren an den Nordseeküsten unmöglich geworden. Man machte nun die Versendungen aus England mit deutschen Schiffen nach der Ostsee und versah sie mit falschen, aber täuschend nachgemachten amerikanischen Dokumenten. Diese wurden in London für 30—40 Pfund Sterling per Ladung angefertigt; ich verfügte mich zuweilen zu den Verfertigern, um Einsicht in solche Papiere zu nehmen. Bis zur schwedischen Küste ging alles nach

Wunsch. Vor Gotenburg hingegen lag eine wahre Flotte solcher Schiffe, welche wegen konträrer Winde nicht in den Kattegat einlaufen und folglich nicht zur rechten Zeit in die Ostseehäfen gelangen konnten. Mittlerweile erhielten die französischen Consuls in den Ostseehäfen scharfe Weisung alle durch den Sund kommenden Schiffe zu überwachen, und man hatte sich auf schlimme Dinge gefaßt zu machen. Im August reiste ich mit dem Paketboot von Harwich nach Gotenburg und auf dem Land weiter nach Ystad. In Stockholm wurde gerade Bernadotte als Kronprinz von Schweden gewählt, wofür das westliche Schweden wenig günstig gestimmt war.

Aus Anlaß der politischen Umstände waren die Fahrten des schwedischen Paketbootes von Ystad nach Stralsund eingestellt worden, und im Hafen befand sich keine andere Gelegenheit als ein offenes Stralsunder Boot, das von einem Vater mit seinem Sohn geführt wurde. Bei dem schönen hellen Himmel war ich geneigt, mich demselben anzuvertrauen, aber nicht so meine drei Reisegefährten, gute Bekannte, von welchen ich mich wegen gemeinsamer Interessen vor der Ankunft in den deutschen Ostseehäfen nicht trennen wollte. Kurze Zeit später kehrte ich allein in den Hafen zurück, um dem Schiffer mein Jawort zu geben, derselbe war aber bereits in See gestochen. Des Nachmittags meldete sich der Kapitän eines Dreimasters, und wir gingen an Bord. Wir hatten schlechten Wind, dazu war das Schiff ein schlechter Segler. Ueberdies kamen wir durch ein englisches Kriegsschiff, das uns erst nach langer Verhandlung fahren ließ, aus der Richtung.

In Stralsund kaufte ich einen Reisewagen und reiste längs der Provinz Pommern über Anklam und Ueckermünde nach Stettin, wo ich wegen der aus England unterwegs befindlichen Warensendungen die erforderlichen Vorkehren traf. Ueber Berlin, Potsdam — wo ich Sanssouci³ besuchte — Wittenberg, Leipzig, Weimar, Erfurt, Gotha, Eisenach, Fulda, Hanau fuhr ich nach Frankfurt und, nach kurzem

³ Unsere Vorlage schreibt: Hans Socin. Das ist natürlich ein Lesefehler; es kann nur das Lustschloß bei Potsdam gemeint sein.

Aufenthalt, nach Basel. In Eisenach rauchten noch die Trümmer der kurz vorher durch die Explosion durchfahrender Pulverwagen zerstörten Gebäude.

Kaum zu Hause angelangt, ergingen verschärfte Verordnungen von seiten Bonapartes über das Einbringen von Waren aus England, und ich mußte über Frankfurt nach Leipzig reisen, um die von der Ostsee her unterwegs befindlichen Güter in Sicherheit zu bringen. In Leipzig gelang es mir, namhafte Posten an den Mann zu bringen und mußte ich zu diesem Zweck einige Wochen dort verweilen.

Im Jahre 1811, dem Jahr meiner Verheiratung, machte Herr Werthemann selbst eine Reise nach Paris, welches damals in Frankreich der Hauptmarkt für überseeische Produkte war. Um solche von Deutschland her nach der Schweiz einzuführen, mußten sie mit Ursprungsscheinen versehen sein. Da echte Scheine nicht erhältlich waren, mußte man sie sich zu verschaffen suchen; oft wurden sie aber nicht anerkannt. Zu verschiedenen Malen reiste ich nach Glarus zu Herrn Landammann Heer, der mit der Verifikation der Dokumente beauftragt war. Im Winter verweilte ich mehrere Wochen in Herisau, da ich die Gelegenheit hatte, im Kanton Appenzell, ohne Papiere vorzulegen, Partien Baumwolle abzusetzen.

Auf das Jahr 1812 wurden für den Geschäftsbetrieb neue Vorkehrungen getroffen. Der Warenbezug aus England ging auf großem Umweg durch das Mittelländische und Aegäische Meer nach Saloniki. In Bosnien (Bosne Serai) war ein Commis postiert, aber die Sendungen durch Albanien und Bosnien kamen nur äußerst langsam vorwärts. In Wien errichteten wir einen besonderen Entrepôt zur Niederlage von Kaffee, der in Oesterreich, wie auch in Württemberg, aus finanziellen Gründen — weil dafür zu viel Geld außer Land gehe — zum Verkauf verboten war. Ich verweilte einige Zeit in Wien und in Paris, auch reiste ich nach Bordeaux, wo unser Haus schon 1806 eine Spekulation in Wein unternommen hatte.

Das Jahr 1812 war für die schon im Spanischen Krieg erschütterte Macht Bonapartes, welche nun durch die Naturereignisse in Rußland so viel wie vernichtet wurde, ein ver-

derbliches. Es war zur Gewohnheit geworden, die eben erst angelangten Siegesbulletins in den Theatern verlesen zu lassen. Bereits hatte sich das Gerücht einer Niederlage verbreitet, und man fand für gut, das famose 26. Bulletin im Theater zu Straßburg, wo ich mich gerade befand, zu veröffentlichen. Man ließ wissen, daß die französischen Heere nicht durch die russischen Waffen sondern durch die Macht eines ungewöhnlich strengen und frühen Winters zugrunde gegangen seien. Schon betrachtete man den Stern Bonapartes für immer erbleicht, doch durch neue massenhafte Aushebungen, fast bis ins Knabenalter, wurde wieder eine große Armee aufgestellt. Auch junge, zum Teil zarte und schwächliche Leute aus vornehmen Häusern, die sich bis jetzt losgekauft hatten, wurden unter dem Vorwand, eine Art Garde d'honneur zu bilden, zum Eintritt in das Militär genötigt. Im Laufe des Jahres 1813 sah ich solche durch Frankfurt ziehen; sie waren als Geiseln für das Betragen der großen Familien zu betrachten.

Im Juli 1813 reiste ich von Frankfurt über Stuttgart, Ulm, Augsburg und München nach Wien, um hier Einkäufe zu machen und schnell zu versenden. Am 10. August erfolgte die Kriegserklärung Oesterreichs an Frankreich. Ich verließ Wien am Abend des selben Tages, um mich nach Lindau zu begeben. In Braunau wurde ich mitten in der Nacht vor das Bett des bayrischen Generals Grafen von Rechberg geführt, der mich befragte, was ich Neues von Wien bringe und was ich längs der Straße gesehen habe.

Nach Lindau war eine große Partie englischer Baumwollgarne unterwegs, die nach dem Eintreffen mit dem Haus Fr. Girtanner in St. Gallen hätte geteilt werden sollen. Girtanner bezog aber die ganze Partie nach St. Gallen, obschon er den Betrag unseres Anteils schon in Wien von mir in Empfang genommen hatte. Diese Firma fallierte dann vor Berichtigung dieser Sache. Ich reiste nach St. Gallen, wo ich fand, daß mehrere der angesehensten Häuser, wie Scherer, Hülsenbeck, Schwehr und auch mein Freund Cloëtta, der sich in St. Gallen angesiedelt hatte, gleicherweise wie wir,

bei der Sache interessiert waren. Alle diese Herren übertrugen mir die Erledigung der Angelegenheit, und ich konnte sie zu aller Zufriedenheit schlichten.

Im Winter 1813/14 überschritten die Alliierten den Rhein, ein Korps Oesterreicher, Preußen und Russen die Brücke in Basel. Nun gab es bei uns ein großes Geschäft in Esprit, Weinen, Zucker usw. Bis von Langres kamen Kaufleute, um einzukaufen. Ich reiste für Einkäufe nach Frankfurt und für Esprit in das Waadtland.

Nach der Absetzung Bonapartes im April 1814 wurden die französischen Häfen wieder geöffnet, und der reguläre Geschäftsgang nahm allerorten eine neue Entwicklung. In Frankreich wurden Baumwollgarne und Gewebe sehr begehrte Artikel und ein Hauptgeschäftszweig unseres Hauses im Elsaß und in Paris. Ich verweilte geraume Zeit in Paris. Es war sogar von einer Association mit einem Pariser Haus für das Webereigeschäft die Rede, jedoch konnte ich für meine Person nicht einstimmen.

Im März 1815 brachte die Rückkehr Bonapartes Störungen in die Geschäfte. Im Juni reiste ich, nach erhaltener Kunde von der Schlacht bei Waterloo, in Gesellschaft des Sohnes von Herrn Bischoff zu St. Alban, dem jetzigen Stadtratspräsidenten, über Mülhausen und Thann durch die Vogesen über Nancy, Bar-le-Duc und Châlons a. M. nach Paris. Wegen der Belagerung von Hüningen mußte ich über Burgfelden und Blotzheim fahren. Abends in Remiremont angelangt, war ich erstaunt, wie auch auf der ganzen Route von Mülhausen aus kein österreichisches Militär zu sehen. Es war wirklich gar kein feindliches Militär in diese Gegend gekommen. Ich fuhr die Nacht hindurch nach Nancy, wo ich mich für das weitere zu orientieren hatte, und sodann wiederum die Nacht hindurch nach Bar-le-Duc. Hier verweigerte man mir Postpferde, weil das Große Hauptquartier auf der Durchreise erwartet wurde. Ich verfügte mich zum russischen General du jour, um sein Visum zu erlangen. Dieser verweigerte es mir zuerst, ließ mich aber wieder rufen und fragte mich, ob ich die Familie Streckeisen kenne.

Er erzählte mir, daß seine Gattin dort in das Wochenbett gekommen und sehr gut aufgehoben gewesen sei. Er riet mir ab, durch die Armee hindurchzureisen. Als ich ihm aber erwiderte, daß ich während der Nacht durch das längs der Straße biwakierende Armeekorps, das gerade durch Bar-le-Duc zog, ohne Anstoß hindurchgefahren war und wünsche, sehr eilig nach Paris zu kommen, setzte er meinem Paß sein Visum auf.

In St-Didier, wo das Hauptquartier nun auch eintraf, mußte ich haltmachen. Unter berühmten und kürzlich berühmt gewordenen Persönlichkeiten beobachtete ich in nächster Umgebung den seitherigen Fürsten Metternich und den damaligen Kronprinzen, jetzigen König von Preußen. Das Hauptquartier fuhr nach Châlons; ich konnte erst spät wegkommen und gelangte morgens 5 Uhr nach Châlons, wo ich der Pferdepost vorfuhr und man mich sogleich wieder erkannte, in der Meinung, ich gehöre zum Großen Hauptquartier. Unweit Châlons holte mich dasselbe ein. Es waren nur 8 Wagen; in dreien derselben saß je einer der drei Monarchen von Rußland, Oesterreich und Preußen mit ihren Generaladjudanten. Ich wunderte mich über die schlechte Eskorte von wenigen Kosaken, von welchen einzelne, deren Rößlein nicht zu folgen vermochten, hin und wieder zurückblieben. Die Monarchen eilten, denn Blücher, der sich schon in Paris befand, drohte den Pont d'Jena zu sprengen und anderweitig militärisch zu Werke zu gehen. Ich blieb bis Château Thierry hinter den 8 Wagen und langte mitten in der Nacht in Paris an. Der Familie Streckeisen verdanke ich indirekt, daß ich so schnell von Bar-le-Duc nach Paris gelangte.

Da ich nun wußte, daß die Route bis Basel offen war, begann ich schnell Einkäufe, hauptsächlich in Baumwolle, zu machen und setzte sie eine Zeitlang fort, während andere sich noch nicht getrauten.

Die Verbannung Bonapartes nach St. Helena beruhigte besser als die vorjährige nach Elba. In den Jahren 1816 und 1817 reiste ich wiederholt nach Hâvre, gewöhnlich vier

Nächte hindurch. Im ersten Jahr fuhr ich auch über Nancy, Metz, Thionville, Luxemburg, Namur, Waterloo, Brüssel nach Antwerpen und über Paris zurück. Im zweiten Jahr fuhr ich von Zürich aus — en impromptu — über den Wallenstädtersee, Chur, Thusis, Splügen, Bernhardinpaß, Bellinzona, über den Langensee nach Arona und weiter über Novara, Vercelli, Alessandria, Novi und durch die wegen der Räuberbanden verschriene Bocchetta nach Genua. Ich ging dann noch nach Livorno und zwar von Rapallo und Chiavari längs dem Abhang des Gebirges, wo es damals noch keine fahrbare Straße gab, bis Spezia zu Fuß. Von hier zu Wagen über Lucca und Pisa nach Livorno. Von dort machte ich die Rückreise über Florenz, Bologna, Piacenza, Mailand und den St. Gotthard. Alle diese Reisen geschahen mit kaum einer Nachtruhe zwischen den Endpunkten. Sogar über den Gotthard marschierte ich tief im Oktober bei Nacht von Andermatt bis Altdorf. Dies geschah aber nicht par gloriole, sondern wegen der Erfordernisse der Umstände.

Ferner gedenke ich zwei abenteuerlicher Reisen, die ich gegen meine Absicht machte, die eine von Paris nach Frankfurt, mit einem Courier voraus, um auf den Stationen die Pferde bereithalten zu lassen, um schneller an Bestimmung zu gelangen, wegen einer Operation, in der ich keine Chance der Ausführung erblickte, wie sie auch wirklich keine hatte.

Die andere, aus mir selbst unternommene, ebenfalls in großer Eile führt mich von Paris nach Basel und von hier zur Messe nach Zurzach, wo auch Herr Werthemann anwesend war. Ich ließ das Cabriolet stehen und fuhr auf einem Bernerwägelein nachts um die Tore von Basel herum nach Rheinfelden, wo ich meine Effekten auf der Pferdepost ablegte und mit Extrapost weiterfuhr. Statt mich aber gleich wieder nach Basel und Paris umkehren zu lassen, wollte Herr Werthemann, daß ich nach Regensburg reise, von wo er eben Notierungen mazedonischer Baumwolle erhalten hatte, die ich als unrichtig bezeichnete. Meine

Einwendugen halfen nichts; ich reiste Extrapost à toutes chaises — ohne Kleider — Tag und Nacht nach Augsburg, wo man wegen der Baumwolle in Regensburg meiner Meinung war. Dann noch eine Nacht nach Regensburg, um dasselbe zu vernehmen, daß man sich in der Notierung wirklich geirrt habe. Ich beschaute den Dom von außen, die Donau vom Fenster des Gasthofes aus und ließ wieder Wagen und Postpferde kommen und fuhr geduldig über Augsburg, Ulm und Schaffhausen nach Basel und von hier nach Paris zurück, eine schöne Septemberspazierfahrt beendigend. Damals hatte man noch keine Telegraphen, um Anfragen zu stellen, und keinen Dampf, um wie im Fluge zu reisen. Dafür lernte man Land und Leute kennen und hatte Freude daran ⁴.

Tägliche Briefposten waren selten. Um Nachrichten mit Beschleunigung zu erteilen, bediente man sich der Stafetten, die reitend von einer Post zur nächsten gebracht wurden, oft aber verspätet an den Bestimmungsort gelangten.

Die Chausseen waren oft schlecht unterhalten. Im nördlichen Deutschland gab es Sandwege, ungleiche Radspuren sowie ausgefahrene Landstraßen. Dann fuhren die Postillone Schritt, auch mit Extraposten, und mahnte man, so hieß es: «Ihr Wagen hält nicht Spur.» — Die deutschen Monarchen sind wie von Abscheu vor Einheit befallen, denn sogar bei den Eisenbahnen behielt man ungleiche Spurbreite, deren Umbau Baden später schwer Geld kostete. Auf langen Stationen wurden die Pferde nachgefüttert, unterwegs erfrischt. Ueberall gab es Aufenthalt für Erlegung von Straßen-, Pflaster- und Brückengeld. Den Wagenmeistern mußten Schmier- und Trinkgelder gegeben werden. Das bisher Gesagte bezieht sich auf Deutschland, namentlich auf das nördliche. Aller Orten mußte man treiben, besonders wenn es galt, Briefposten oder Stafetten zu überholen.

⁴ Im älteren Manuskript kommt Boelger auf die Unstimmigkeiten zu sprechen, die zu seinem Austritt aus der Firma Werthe mann führten. Boelger mißbilligte die Wareneinkäufe, die Werthe mann 1818 in Paris tätigte. Im Jahre 1819 zeigte der Status, daß die Passiva nicht gedeckt waren.

Auch die Verschiedenheit des Münzwesens von einem Staat oder Stätchen zum anderen gab viel zu schaffen, vor allem in unserer Schweiz, wo das Postwesen auf sehr mangelhafter Stufe stand. In Frankreich und Italien kam man gehörig vorwärts.

Von London gingen täglich Mails nach dem Innern, aber nur zweimal wöchentlich nach dem Kontinent. So konnte es gewisse Zeiten, wenn widrige Winde herrschten, geben, zu welchen in Hamburg oder London 3 oder 4 Posten fehlten. Liefen dann mehrere Posten auf einmal ein, so verursachten diese in der Börsenhalle zu Hamburg und bei Lloyds in London ein gewaltiges Treiben. Durch Dampfboote und Eisenbahnen wurde derartiger Not abgeholfen.

Im ganzen betrachtet geben mir die in jener unbehilflichen Zeit unternommenen Reisen, von welchen ich nur die wichtigeren erwähnte, große Befriedigung. Die Sorgen und Strapazen liegen hinter mir, sie haben meinen Körper nicht geschwächt. Ich bewahre viele und liebe Erinnerungen an Menschen und Dinge, an so manche Bekannte und Familien, die dem Jüngling wohlwollend entgegengekommen sind und dem heranwachsenden Mann aufrichtige und warme Freundschaft entgegenbrachten.

Das Zusammenstellen meiner Erinnerungen hat mir Unterhaltung gewährt. Ich tat es zum Vergleich des Handelsbetriebes im Anfang des stürmischen Jahrhunderts mit dem der Mitte desselben, deshalb mußte Politik und anderes berührt werden.

Zuweilen zupfte es mich, noch allerlei Begebnisse einzuschalten; um nicht in Weitschweifigkeit zu verfallen unterließ ich es. Eher möchte ich noch den Zeitraum nach 1818 besprechen; aber es ist des Stoffes zu viel, und ich werde zu untätig, um mich auf die Stelle zu versetzen, von der ich vor etwa 40 Jahren ausgegangen bin, und die Strecke nochmals zu durchwandern, wenn auch nur auf dem Papier.