

E 2/96

*Le Ministre de Suisse à Paris, J. C. Kern,  
au Chef du Département du Commerce et des Péages, F. Frey-Hérosé*

R

Paris, 8. März 1862

In Folge Ihrer verehrlichen Zuschrift vom 25. Januar a. c.<sup>1</sup> suchte ich über die daselbst angeregten Fragen bezüglich der Schifffahrt auf dem Meer unter eidgenössischer Flagge *offiziös* Erkundigungen einzuziehen.

Ich sprach zunächst einmal mit Thouvenel über diese Angelegenheit. Seine Ansicht geht dahin: es könnte keine Rede seyn von Anerkennung einer Schifffahrt unter eidgenössischer Flagge auf dem Meere, so lange nicht die nöthigen Garantien betreffend Sicherheit dargeboten wären, welche nach den über Schifffahrt aufgestellten Regulativen und Übungen allgemein angenommen seien. Er ist ferner der Ansicht, dass nicht bloss der Kapitän, sondern die Mehrzahl der Schiffs-

---

1. Cf. N<sup>o</sup> 444. *Les réponses des autres représentants de la Suisse ne sont pas reproduites.*



mannschaft aus Schweizern bestehen müsste. Es müssten sodann Unterhandlungen und Verträge über Navigation mit den andern Mächten, welche eine Handelsmarine besitzen, vorausgehen, und er wolle nicht voraussagen, *wie* die diesfälligen Propositionen aufgenommen würden, wenn solche von einem Staate ausgingen, der keinen Seehafen besitze. Er kenne kein *præcédens* dieser Art. Jedenfalls könnte er nicht einsehen, was eine Macht gewinnen würde, die ein eigenes Pavillon auf dem Meere respectirt wissen wollte, ohne demselben durch Besiz einer Anzahl grösserer Schiffe Schuz und Achtung verschaffen zu können.

Ich besprach mich dann auch mit H. v. Rumpff als Vertreter der im Besiz einer bedeutenden Handelsmarine sich befindlichen Städte Hamburg, Lübeck und Bremen. Seine Ansicht stimmt überein mit dem, was Thouvenel sagte. Er theilte mir dann ferner mit, dass Frankfurt am Main einmal einen Vertrag mit England abgeschlossen habe, der zum Zweck hatte, eine eigene Schifffahrtsverbindung zwischen Frankfurt und London zu erstellen unter der Flagge der Republik von Frankfurt a/M; man sey aber bei Ausführung dieses Planes auf so viele Schwierigkeiten gestossen, dass das Projekt *ganz aufgegeben worden sei*. Er könnte nicht einsehen, was die Schweiz gewinnen würde, indem ihre Waaren und Schiffe weniger auf Schuz zählen könnten als solche, die unter dem Schuz einer Marine stehen, wozu sich die Schweiz wohl nicht erheben werde. Jedenfalls müsste die Schweiz zuerst einen Hafen errichten, aus welchem ihre Schiffe nach dem Meere ausschiffen könnten, z. B. in Basel; was mit grossen Kosten verbunden wäre. Frankfurt habe auch daran gedacht, einen Hafen für Meerschiffe im Main zu errichten, sei aber von den Kosten und Schwierigkeiten bald zurückgeschreckt worden. Die Mehrzahl der Equipage müsste aus *schweizerischen* Matrosen bestehen, die man zuerst zu bilden hätte. Auch der Minister von Holland Hr. von Lightenfeld theilt ganz die Ansichten von Thouvenel und von Rumpff und äusserte seine Verwunderung darüber, dass man an ein solches Projekt nur denke. Es würde in seiner Ausführung zu Consequenzen zwingen, an welche man schwerlich im ganzen Umfang gedacht habe von Seite der schweizerischen Kaufleute, die solches anregten; ohne dass er irgend einen entsprechenden Nutzen einsehen könne.

Was für eine *Masse von Regulativen* vorher zu erlassen wäre, ehe die Schweiz Schifffahrt mit eigenem Pavillon ausüben könnte, und welche Stellung den in allen irgend erheblichen Seehäfen zu bezeichnenden Consuln anzuweisen wäre, zeigt schon ein Blick auf die diesfalls für die französische Handelsmarine aufgestellten Reglemente, Ordonnanzen und Formularien jeder Art (voyez *Formulaire des Chancelleries*, Tome I, pag. 368—425 und Tome II, pag. 61—118, 300, 333—365. Ferner *Guide pratique des Consulats*, pag. 64—271. Diese beiden Werke habe ich seiner Zeit zu Handen der Bibliothek des Bundesrathes übersandt).

Darf ich meine *persönliche* Ansicht aussprechen, so geht sie dahin: es sei nicht rathsam, diesem Projekte weitere Folge zu geben.