

<Arisierung> in der Schweiz

Autor(en): André Salvisberg

Quelle: Basler Stadtbuch

Jahr: 2001

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/0f06b4e7-c982-4f09-bb19-9d588e37754b>

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>

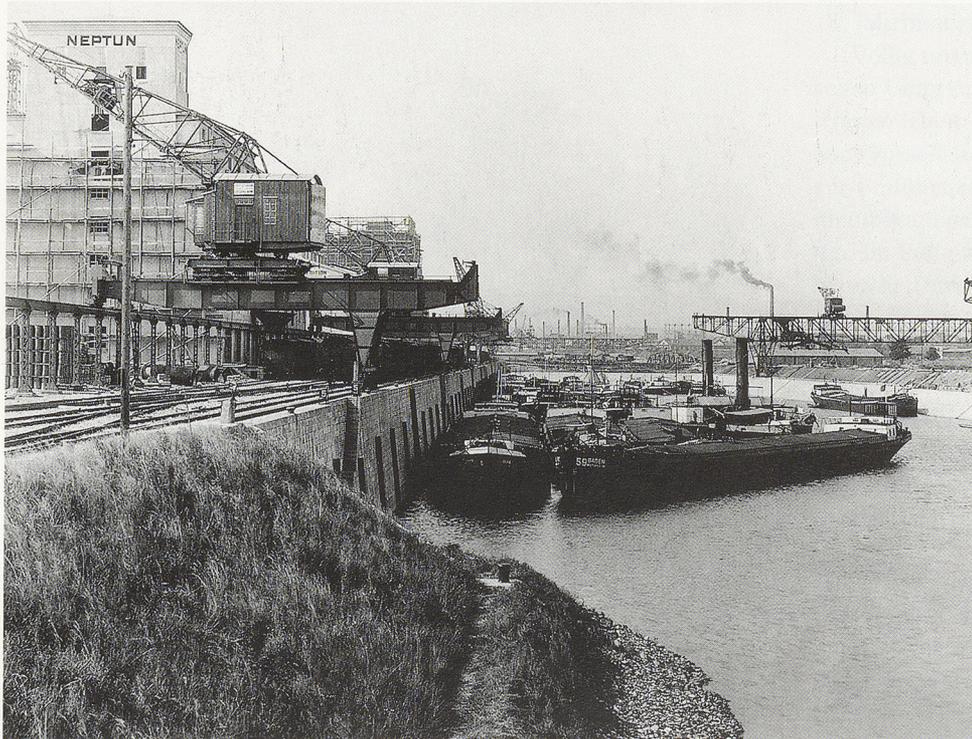
«Arisierung» in der Schweiz

André Salvisberg

Die Basler Neptun-Reederei in den Kriegsjahren 1939–1945

Mit dem Firmenarchiv der Schweizerischen Reederei und Neptun AG, über die im letzten Stadtbuch berichtet worden ist, sind 2001 auch Akten der Neptun Transport- und Schifffahrts-AG in das Schweizerische Wirtschaftsarchiv in Basel gelangt. Die jüngsten Untersuchungen der Jahre von 1933 bis 1945 haben das internationale wirtschaftliche Geschehen hervorgehoben; die Neptun ermöglicht einen besonderen Blick auf die damaligen Vorgänge, war sie doch das Unternehmen einer ehemals deutsch-jüdischen, in Basel eingebürgerten Reederfamilie.

Hafenbecken I, 1925. Nach der Aufstockung des Aktienkapitals (1924) expandiert die Reederei Neptun kräftig. Eigene Anlagen (Bürogebäude, Silos, Werfthalle) sind im Bau. Im Hafen ankernd Schiffe des Mutterkonzerns Rhenania.



Dass im Kleinhüninger Hafen der Grundstein zum Schweizer «Tor zu den Weltmeeren» gelegt wurde, ist zu einem guten Teil Hermann Hecht (1877–1969) zu verdanken. Den Gründer und Generaldirektor der Mannheimer Rhenania Speditionsgesellschaft veranlasste die Anfang des 20. Jahrhunderts wieder bis Basel reichende kommerzielle Rheinschifffahrt, 1920 eine Schweizer Tochterfirma ins Leben zu rufen. Die Neptun nahm die Schweizer Geschäftsinteressen eines Konzerns wahr, der 1930 fünfzig Niederlassungen besass, damit der grösste seiner Branche in Europa war und Basel zu einem seiner Zentren machte. Hermanns Bruder Jacob Hecht (1879–1963) übernahm «anfangs schweren Herzens» (Hermann Hecht) die Leitung der Neptun in den Gebäuden an der Hafenstrasse 19 und 25. Die Aufstockung des Aktienkapitals 1924, der Bau eines Getreidespeichers, eigene Werftanlagen sowie eine Flotte von fünfzig Kanalkähnen, Schlepp- und Motorschiffen Ende der 1930er-Jahre beweisen jedoch sein Engagement. Die vor allem Massengüter wie Kohle und Ge-

treide transportierende Neptun wuchs trotz harter Konkurrenz sowohl der behördlich bevorzugten, weil schweizerischen «Schleppi» (die 1919 gegründete Schweizerische Schleppschiffahrtsgenossenschaft) als auch der mit Tiefpreisen lockenden Eisenbahn; erst die Weltwirtschaftskrise liess das Geschäft einbrechen. Immerhin brachte das letzte Friedensjahr günstige Aussichten, indem die internationale Kohlen-Transport-Konvention und der schweizerische Reederei-Pool für Getreide die Preise stabilisierte und die für 1940 vorgesehene Inbetriebnahme neuer Anlagen in Kleinhüningen Ertragssteigerungen versprach.

Ein Schweizer Unternehmen im Kriegsgebiet

Der Kriegsausbruch 1939 stoppte die Schifffahrt abrupt, da der Rhein zur Frontlinie wurde. Nur die Verlagerung der Geschäftstätigkeit auf die interna-

tionale Spedition, auf die Häfen des Mittelmeers und der Ostsee, auf die Donau und den Balkan vermochte die Verluste auszugleichen. Einige Schiffe wurden im Ausland beschlagnahmt und durch Kriegseinwirkungen beschädigt. 1942 und 1943, als die weit vorgeschobenen «grossteutschen» Machtgrenzen in Mitteleuropa Ruhe vor dem Sturm schufen, konsolidierte die Neptun ihr Geschäft. Der massive Rückgang aller Betriebszahlen setzte ein, als die Fronten zurückkehrten; 1944 verzeichnete man 29 teilweise schwer beschädigte und 2 gesunkene Schiffe. «Nach Einstellung der Kampfhandlungen war die Lage in der Rheinschifffahrt trostlos», hielt der Geschäftsbericht für 1945 fest. Die Infrastruktur war bis Rotterdam zerstört, die schleppende Beseitigung der Trümmer und Instandstellung der Anlagen öffnete die Schifffahrt nach Basel endgültig erst ab Ende April 1946. Die zum grossen

Wie 1939/40 steht die Rheinschifffahrt in Basel auch 1944/45 still. Die Reedereien evakuieren wegen der herannahenden Fronten ihre Flotten nach Basel, die Neptun kann 35 ihrer 50 Schiffe in Sicherheit bringen. In der sowjetischen Besatzungszone verschwinden zwei Schiffe, die noch bis 1962 in den Jahresberichten als vermisst aufgeführt werden.



Teil nach Basel evakuierten Schiffe blieben weitgehend unbeschäftigt, andere in den Besatzungszonen jahrelang beschlagnahmt. Zwei verschollene Schiffe, die auf ostdeutschen Kanälen gefahren waren, gelangten wahrscheinlich als Kriegsbeute in die UdSSR. Bis in die 1960er-Jahre gingen die Rechtsstreitigkeiten um die gemäss Washingtoner Abkommen gesperrten deutschen Aktienanteile, und zu Beginn der 1970er-Jahre kam es zu einem Tauziehen um die Annullierung von 125 Aktien, die aus dem Besitz der Rhenania Mannheim in den einer Basler Bank gelangt waren. Im Gegensatz zu diesen juristischen Nachwehen liess die Neptun die Kriegszeit wirtschaftlich bereits mit dem Korea-boom in den 1950er-Jahren hinter sich und wurde wieder ein prosperierendes Unternehmen unter der Leitung von Jacob Hecht. Ihr Dasein als eigenständiges Unternehmen endete 1975, als sie mit der Schweizerischen Reederei AG zur Schweizerischen Reederei und Neptun AG fusionierte.

Auf der «vertraulichen Liste»

Die Kriegsgeschichte der Neptun widerspiegelt oberflächlich gesehen Bedingungen, wie sie auch andere jenseits der Grenzen tätige und den Spielraum ihrer Geschäftspolitik auslotende Schweizer Firmen antrafen. Was sie besonders macht, ist das schwierige Verhältnis zwischen der jüdischen Familie Hecht als Hauptaktionärin und der Geschäftsleitung; die einen galten in Deutschland, wo vor allem die Firmentätigkeit stattfand, aus rassistischen Gründen als Feinde, die anderen als Geschäftspartner. Die Neptun übernahm eine wichtige Rolle in der schweizerischen Landesversorgung, war aber infolge ihrer vorwiegenden Geschäftstätigkeit im besetzten Europa einerseits dem ideologischen Druck der Nazis, andererseits von Seiten der Alliierten dem Vorwurf der Zusammenarbeit mit dem «Dritten Reich» ausgesetzt – eine Firma, die viele schwarze Listen kannte.

Die Machtergreifung der Nazis 1933 betraf unmittelbar die deutsche Konzernspitze, die zum Ziel der «Arisierung» wurde. Die Ausschaltung der jüdischen Bevölkerung aus Wirtschaft und Gesellschaft durch Erpressung und Entrechtlichung, durch Ent-

eignung und Vertreibung und schliesslich durch Verteilung und Verwertung des Raubguts war ein sofort einsetzender, von Fall zu Fall auch längerer Vorgang; Hermann Hecht konnte die Rhenania noch bis 1938 leiten, musste dann aber zur Jahreswende 1938/39 in die Schweiz flüchten und emigrierte im März 1941 in die USA. Die Neptun hingegen war dem direkten Zugriff der deutschen Regierungsorgane entzogen, da sie im doppelten Sinn ein Schweizer Unternehmen war: einerseits durch den Eintrag ins Basler Handelsregister, andererseits durch die Nationalität ihres Hauptaktionärs Jacob Hecht, der mit seiner Familie bereits 1933 das Basler Bürgerrecht erlangt hatte. Da «die Neptun völlig vom Rhein und von Deutschland abhängig war» (Reuben Hecht), musste sie aber die Erfahrung zunehmender Diskriminierungen machen, die sich ab Juni 1940 durch die Niederlage Frankreichs und die völlige deutsche Kontrolle der Rheinschiffahrt zu Erpressungen steigerten. Ein Schreiben der Aussenhandelsstelle für Baden, Pfalz und Saarland vom 28. Juni 1940 an die Rhenania in Mannheim lautete: «Einer uns zugegangenen Nachricht zufolge sind Sie in der Schweiz durch die Firma Neptun Transport- und Schiffahrts-AG, Basel, vertreten. Diese Firma ist als jüdisches Unternehmen und politisch unzuverlässig in die vertraulichen Listen aufgenommen worden.» Die deutschen Geschäftspartner teilten alsbald der Neptun mit, dass jüdische Kader und Angestellte die Zusammenarbeit verunmöglichen würden.

Ein Spionagefall

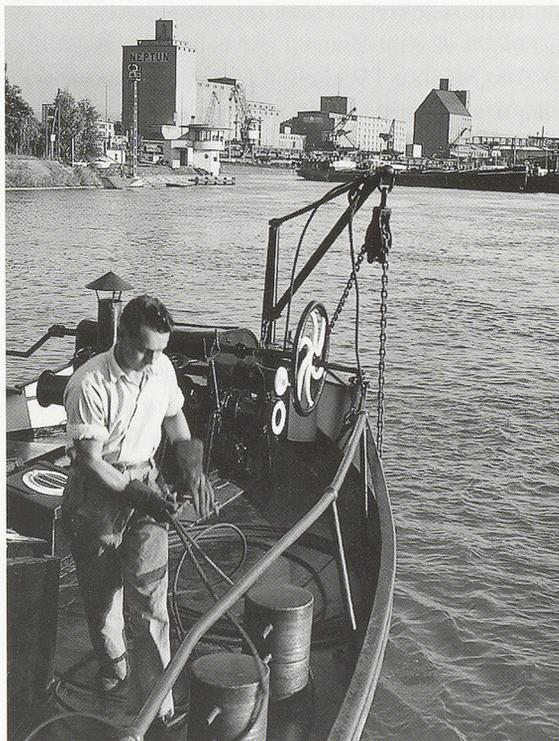
Deutsche Druckversuche, wenn auch nicht im Detail in den Akten belegt, waren womöglich der Grund dafür, dass der Handlungsbevollmächtigte L., wie die Hechts deutsch-jüdischer Abstammung, im Februar 1941 die Neptun verliess. (Er trat bald nach Kriegsende wieder ein.) Kurz darauf kam es zu einem Spionagefall. Der Handlungsbevollmächtigte S., ebenfalls deutsch-jüdischer Abstammung, wurde am 18. März fristlos aus der Firma entlassen, nachdem er zwei Tage zuvor in Lausanne verhaftet worden war. Man warf ihm vor, einem Briten deutsche Stadtpläne gegeben zu haben, in denen er

Industrieanlagen eingezeichnet hatte – wertvolle Unterlagen für die Royal Air Force, die gerade mit dem Flächenbombardement der deutschen Wirtschaftszentren begonnen hatte. Der Prozess endete mit einem Schuldspruch und der Verurteilung zu drei Monaten Gefängnis; die Kriegsjahre verbrachte S. unter «sehr schweren Verhältnissen, hatte eine kleine Tätigkeit, die ihn jahraus jahrein durch das ganze Land führte» (Jacob Hecht). Die Geschäftsleitung widersetzte sich ihrem Direktor Jacob Hecht, der S. und dessen Bruder zumindest als Handwerker bei der Neptun haben wollte: «Bis jetzt ist die Sache nicht allzu publik geworden, aber immerhin ist damit zu rechnen, dass, wenn [...] S. im Hafengebiet wiedererscheint, diese leidige Angelegenheit wieder aufgerollt wird. Wir aber haben das grösste Interesse daran, dass dies nicht geschieht und hoffen, dass Sie unsern Standpunkt, der nur vom geschäftlichen Interesse eingegeben ist, verstehen. [...] Als damals die Affaire mit S. bekannt wurde, haben wir uns sofort mit [dem Verwaltungsratspräsidenten] in Verbindung gesetzt. Dieser hat seinerzeit entschieden, dass S. mit sofortiger Wirkung aus der Firma auszuscheiden habe und legte uns die Verpflichtung auf, uns sowohl von S. als auch von dessen Familie zu distanzieren.» Man kam dem Direktor insoweit entgegen, dass S. einen regelmässigen Geldbetrag erhielt. Auch Jacob Hechts Sohn Werner, ebenfalls Handlungsbevollmächtigter der Neptun, setzte sich für S. ein, geriet nun aber selbst unter Druck, da die Familie Hecht die eigentliche Zielscheibe im Bestreben deutscher Stellen war, die Neptun über die Grenze hinweg zu «arisieren».

Ausbootungen

Den Vorwurf des «jüdischen Unternehmens» versuchte die Familie Hecht auf der Ebene der Beteiligungen abzuschwächen und gab die faktische Mehrheit ab. Von ihren 725 Aktien behielt sie ab Mai 1941 bis Kriegsende 376, 349 bekam der Verwaltungsratspräsident, der mit seinen bisherigen 30 Pflichtaktien eine Mehrheit von drei Anteilscheinen vor der Familie Hecht hatte, die zudem «nur noch» von Werner Hecht vertreten wurde. (Im

Verlauf des Jahres 1945 gingen alle Aktien wieder an Jacob Hecht zurück.) Auch achtete man darauf, dass es an den Generalversammlungen bis auf ein Mal zu keinem direkten Zusammentreffen der Hechts mit Vertretern der deutschen Aktieninhaber kam. Dennoch erhielt die Neptun bis Herbst 1941 keine Aufträge von ihren deutschen Partnern, obwohl die Rheinschifffahrt seit einigen Monaten wenigstens eingeschränkt möglich gewesen wäre; in dieser Lage war die Geschäftsleitung bereit, auch die Mitglieder der Familie Hecht aus dem Geschäftsverkehr auszugrenzen. Gegenüber Werner Hecht bemerkte sie, dass die Vertreter der Rhania dem Vertreter der Neptun «Herrn R. erklärten, dass man uns dringend anrate, dass Sie die Briefe an die Konzernfirmen nicht mehr unterschreiben. Ausserdem haben die Herren Herrn R. erklärt, dass man es nicht weiter hinnehmen könne, dass



Nach dem Krieg geht die Neptun neue Wege. Sie transportiert vermehrt Kaufmannsgüter statt Massenfracht wie Getreide und Kohle. Mit den Scandinavian Airlines richtet sie den ersten regelmässigen zivilen Frachtflugverkehr ein, 1950 verdoppelt sich die transportierte Tonnage gegenüber dem Vorjahr und übertrifft den Höchststand von 1937.

Sie Telefonanrufe mit Konzernstellen führen. Wir haben Ihnen seinerzeit erklärt, dass Herr R. den Herren geantwortet habe, dass er aus prinzipiellen Gründen eine Einmischung in unsere Personalangelegenheiten ablehnen müsse. Herr R. hat Ihnen jedoch persönlich empfohlen, die Konzernpost nicht mehr zu unterschreiben und auch keine Telefongespräche mit den betreffenden Stellen mehr zu führen.» Werner Hecht fühlte sich von der Firma gedrängt, nach Lissabon auszuweichen. In einem Briefwechsel von September bis November 1941 legten Geschäftsleitung und Verwaltungsrat ihm auf seine Absicht zurückzukehren hin nahe, an Ort zu bleiben: «[...] letzte Woche ist Herr St. neuerdings in Basel gewesen und hat mir bestätigt, dass er die Beziehungen nur fortsetzen dürfe, wenn Sie nicht mehr auf dem Bureau der Neptun tätig sind. Momentan sind die Beziehungen zu der Rhenania eine Lebensbedingung für unsere Gesellschaft, und ich frage mich deshalb, ob es nicht im Interesse aller Beteiligten wäre, wenn Sie bis auf Weiteres Ihre Tätigkeit in Lissabon weiterführen würden?» Auf weitere Schreiben («im Interesse der Firma [...] bleibt also im Moment gar keine andere Wahl, als dass Sie ihre Tätigkeit in Lissabon fortsetzen») antwortete Werner Hecht mit inhaltlicher Schärfe: «Es wäre wohl richtig gewesen, wenn man Herrn St. klar gesagt hätte, dass Beschlüsse über meines Vaters und meine Person ohne Kenntnis (geschweige Zustimmung) der Betroffenen gar nicht möglich sind. Es wäre zudem erst noch zu prüfen, ob eine Uebernahme der in Deutschland geltenden Rassevorschriften, welche bei uns bekanntlich verpönt sind, nicht den Interessen unserer Firma in der Schweiz nachteilig sein könnten.» Zwar kehrte Werner Hecht im November 1941 nach Basel zurück, dennoch musste er seine Tätigkeit im Kader der Neptun aufgeben.

Druck und Gegendruck

Das Vorgehen der Geschäftsleitung gegen Werner Hecht war wohl nur wegen der Abwesenheit des Direktors – seines Vaters – möglich. Jacob Hecht war vor dem Herbst in die USA gereist, wie es hiess «zur Acquisition von Seetonnage für die

Schweiz und zum Studium evtl. möglicher Nachkriegsverbindungen», und wirkte allmählich nur noch auf dem Papier an der Unternehmensspitze. Wegen des Kriegseintritts der USA unterliess man es ab Anfang 1942, regelmässige Geschäftsberichte an ihn zu senden: es fänden sich darin Nachrichten über Deutschland, was eine Neutralitätsverletzung bedeuten könnte. Die Familie Hecht war aus dem Alltag der Neptun verschwunden. (Jacob Hechts Sohn Reuben, wegen der Kinderlosigkeit Hermann Hechts bis 1933 designierter Konzernchef, hatte eine Tätigkeit bei der Neptun erst gar nicht aufgenommen.) Möglicherweise war den Forderungen damit genügt worden, denn nach 1941 sind keine Druckversuche aus Deutschland mehr dokumentiert. Hingegen geriet die Reederei ab Herbst 1942 auf die schwarzen Listen der Alliierten. Bemerkenswert bei den Schwierigkeiten mit den USA ist, dass offenbar Nachrichten über Werner Hechts Portugalaufenthalt eine Rolle spielten. Man kann spekulieren, ob die Alliierten nicht aus dem Umkreis der Familie Hecht gezielt Informationen erhielten, um Gegendruck auf die Geschäftsleitung auszuüben; diese agierte immer selbstständiger und hatte Besitzerinteressen zu Gunsten der Geschäftstätigkeit und mit Hinweis auf den deutschen Druck geopfert. Es wäre durchaus verständlich gewesen, wenn die Besitzer ihrerseits die auf Deutschland ausgerichteten Geschäftsinteressen hintenangestellt und sogar willentlich Einbussen in Kauf genommen hätten, um ihre Besitzrechte zu wahren. In diesem Licht würde die oben erwähnte «Acquisition von Seetonnage» nicht als blosser Geschäftserweiterung erscheinen; vielmehr bedeutete sie Geschäfte mit den Alliierten, ein Gegengewicht zur Abhängigkeit von Deutschland und der Rheinschifffahrt und somit die festere Position der Hechts gegenüber der Geschäftsleitung.

Wirtschaftskriege

Je grösser die Eroberungen und entfernter die Fronten des «Dritten Reichs», desto besser für das auf eine ungestörte Binnenschifffahrt angewiesene Unternehmen, aber umso schlimmer für die jüdischen Unternehmensbesitzer. Aneinander gekettet

durch den Besitz und Betrieb der Neptun, hatten die Familie Hecht und die Geschäftsleitung auseinander gehende Meinungen in Bezug auf die Zugeständnisse gegenüber dem immer mächtigeren Nachbarn. Die Personalpolitik der Geschäftsleitung in Rücksichtnahme auf die deutschen Diktate belastete den ganzen Krieg über die Beziehungen zur Familie Hecht und führte nach dem Krieg wohl zum Eklat. Warum sich der Verwaltungsratspräsident am 15. August 1945 «genötigt» sah, unverzüglich zurückzutreten, wird in den Akten nicht erklärt; aber der Eintritt in die Geschäftsleitung des massgeblich von ihm entlassenen ehemaligen Handlungsbeauftragten S. am folgenden Tag gibt einen deutlichen Hinweis auf die nie gelösten Spannungen. In den Berichten der «Bergier-Kommission» wird die Ausschaltung jüdischer Mitarbeiter aus den Tochterfirmen von Schweizer Chemieunternehmen in Deutschland beschrieben. Die Familie Hecht und jüdische Angestellte der Firma erlebten 1941 eine «Arisierung» in der Schweiz, die das Ergebnis von unternehmerischen Überlegungen und Nachgiebigkeit unter Kriegsbedingungen war. Die Akten geben einen Hinweis, dass es vielleicht nicht bloss dabei blieb. Wie erwähnt versuchte die Neptun nach 1940, auf der Donau ihre Geschäftseinbussen auf dem Rhein auszugleichen. In einem nicht abgesandten Brief an Jacob Hecht wies die Geschäftsleitung auf die gegen die Neptun als «jüdisches Unternehmen» geführten Kampagnen hin: «Als Herr St. uns von der Angelegenheit Kenntnis gab, erwähnte er, dass die Denunziationen bei den massgebenden Stellen allem Anschein nach von der Donau kommen. Es wird für Sie unschwer sein, zu erraten, welche Basler Firma wahrscheinlich die Urheberin ist.» Man hat die schwarzen Listen und weitere wirtschaftliche Massnahmen der Alliierten als «stillen Krieg» (Oswald Inglin) gegen die Schweiz bezeichnet; stimmt der obige Hinweis und handelt es sich nicht um einen Einzelfall, dann waren die Mittel, mit denen um den deutsch beherrschten Markt gekämpft wurde, ein stiller Krieg von Schweizern gegen Schweizer.

Quellen

Archiv der Neptun Transport- und Schifffahrts-AG im Schweizerischen Wirtschaftsarchiv, Basel.

Literatur

Spannagel, Walter: Mannheim als Schifffahrtszentrum.

Das Firmenarchiv von «Rhenania» im Stadtarchiv Mannheim, in: Badische Heimat. Zeitschrift für Landes- und Volkskunde, Natur-, Umwelt- und Denkmalschutz, hg. i. A. des Landesvereins Badische Heimat e.V., 79. Jahrgang, 1999, S. 129–137.

Hecht, Hermann: Die Entstehung des Rhenania-Konzern – Die ersten dreissig Jahre, hg. von Rhenania Schifffahrts- und Speditions-Gesellschaft mbH, (Mannheim) 1983.