Zeitschrift: Neujahrsblatt / Gesellschaft zur Beförderung des Guten und Gemeinnützigen

Herausgeber: Gesellschaft zur Beförderung des Guten und Gemeinnützigen

Band: 90 (1912)

Artikel: Die Geschichte der Stadt Basel von der Trennung des Kantons bis zur neuen Bundesverfassung : 1833-1848 : erster Teil

Autor: Burckhardt, Paul

Kapitel: Der Verkehr an den Toren : Post und Dampfschiff

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1006953

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

lichkeit der großen Güterwagen gesichert, die von der Schweiz her kamen und wiederum aus Basels Toren die Waren auf den mit Basler Geld gebauten und unterhaltenen Straßen in die Eidgenossenschaft führten. Anders aber stand es mit den Gütermassen, die sich von Frankreich her dem Eingangstore der Schweiz näherten. Da fällt zuerst die wachsende Bedeutung des französischen Rhein-Rhonekanals, des Canal Monsieur, auf: im Jahr 1834 standen die Kanalgüter an Zahl noch bedeutend hinter denen zurück, die auf der Achse hergeführt wurden; jedoch bald waren sie dank der größeren Billigkeit des Wassertransports zahlreicher. Holländische und andere Kolonialwaren, Steinkohlen, Metalle, Weine und alle südfranzösischen Güter kamen meist auf dem „nassen Weg"; Baumwolle und Salz brachten die schweren französischen Wagen. Das französische Salz verschwand allerdings allmählich seit der Ausbeutung der nahen Saline Schweizerhall. Auf dem Rhein hatten Flöße und Spitzschiffe im Jahr 1834 noch gegen 50,000 Zentner gebracht; aber je mehr die Kanalfahrt zunahm, desto schlimmer ging es den Basler Schiffern. Auch die kurze Periode der Dampfschiffahrt schadete ihnen. Es war ihnen nicht mehr zu helfen, auch nicht mit dem Ankauf neuer Spitzschiffe; 1841 war die Bergschiffahrt am Erlöschen, 1845 auch die Talfahrt. Die letzten zwei Spitzschiffe riß das Hochwasser im Frühling 1846 mit und zertrümmerte sie. Eben als die Dampfschiffe ihre Fahrten auch einstellten, begann die neue französische Eisenbahn, die damals noch in St. Louis endete, dem Rhein, den Wagen und sogar dem Kanal Konkurrenz zu machen. 1845, als die Bahn in Basel ausmündete, hatte sie den Kanal im Warenverkehr schon überflügelt. Das St. Johanntor, das bisher am meisten an Zöllen und Weggeldern eingenommen hatte, verlor seine beste Kundschaft; den größten Teil der aus Frankreich und Holland kommenden Güter brachte die Eisenbahn, die schließlich die Siegerin im Kampf geblieben war.

Der Verkehr an den Toren. Post und Dampfschiff. Noch mehr als im Warenverkehr traten im Personenverkehr die Gegensätze von alter und neuer Zeit zu Tage. Das wurde am deutlichsten an den Stadttoren, wo je vier Stänzler Wache hielten und die Zoller die Gebühren bezogen. Zu Anfang der dreißiger Jahre wurden von den sieben Toren drei, das Steinen-, das St. Alban- und das Bläsitor bei Anbruch der Nacht ganz geschlossen und öffneten sich erst wieder, wenn es morgens so hell war, daß man unter dem Torbogen bequem lesen konnte. Die vier andern waren „Sperrtore", denn sie hatten ihre „Sperrzeiten"; d. h. in den ersten Nachtstunden wurde gegen die Entrichtung eines Sperrgeldes („Speer" genannt) Eintritt gewährt. In den friedlichen Zeiten nach Beendigung der Wirren wurden nun langsam dem Stadtrat und der Regierung einzelne Erleichterungen der Sperre abgenötigt; es kam aber nie zu einer ganzen Maßregel, sondern immer nur zu halben oder Viertelskonzessionen. Der Torschluß war nicht nur für die auswärtigen Besucher der Konzerte

und des Theaters sehr lästig, sondern noch viel mehr für die zahlreichen Leute, die vor den Toren wohnten und oft in ihrer täglichen Arbeit dadurch gehemmt wurden. Im tiefen Winter wurde das Steinentor schon um ½6 Uhr ganz geschlossen; Arbeiter, die vor diesem Tor wohnten, mußten abends den Umweg durch die Äschenvorstadt machen; ebenso die, welche in der Stadt wohnten, aber vor dem Steinentor ihre Arbeitsstätten hatten. Ein Gesuch von mehreren Gewerbebesitzern um Erleichterung des Verkehrs an diesem Tor wurde im Dezember 1834 aus „militärisch-polizeilichen Rücksichten" abgewiesen. In den folgenden Jahren wurde dann das Sperrgeld etwas herabgesetzt und der gänzliche Schluß der vier Sperrtore im Sommer bis 12, im Winter bis 10 Uhr hinausgeschoben. Die Sperrzeit wurde nun auch nicht mehr wie früher in drei Abschnitte mit dreierlei Preisen eingeteilt; es gab nur noch zweierlei Sperrzeiten mit 1 oder 2 Batzen Gebühr für Person und Pferd. Etwas später getraute man sich schon an fünf Toren eine „außerordentliche Sperre", die die ganze Nacht dauerte, der ordentlichen hinzuzufügen. Es kostete aber 4 Batzen, wenn einer nach Mitternacht das Äschentor passieren wollte. Doch gab es vielbenutzte Sperrabonnemente, die in hübscher Abstufung die sozialen Unterschiede zeigten, die auch im Verkehr sorgfältig beachtet wurden: Jede „Herrschaftsperson" zahlte jährlich 8 Fr., ein Handwerksmeister, Kommis oder Lehrer 4 Fr., ein Dienstbote oder Arbeiter 2 Fr.; für Fabrikarbeiter gab es ermäßigte Massenabonnements. Bald erfolgten Jahr für Jahr kleine Erleichterungen an den Toren; auch das Steinentor bekam endlich seine Sperre. Den Reisenden, die abends ankamen, mögen diese Maßregeln nicht gerade als Zeichen weltstädtischen Lebens erschienen sein, jedenfalls jenem Herrn nicht, der an einem Oktoberabend 1839 mit seinem eigenen Wagen vor einem gesperrten Tor ankam. Als er seine 6 Batzen Sperrgebühr in deutschem Geld bezahlen wollte, wurden sie ihm als ungesetzlich zurückgewiesen; er mußte draußen warten, bis sein Postillon in der Stadt das Geld gewechselt und die verlangten Batzen ans Tor zurückgebracht hatte.

Das Basler Postwesen erfuhr in den dreißiger und vierziger Jahren eine ganz gewaltige Ausdehnung. Präsident der Postkommission war Bernhard Socin. Seiner energischen und praktischen Verwaltung verdankte Basel in den nächsten Jahren den Abschluß neuer günstiger Postverträge, z. B. mit der Administration der königlichen Messagerien in Paris und mit der Thurn und Taxisschen Post. Seit dem Herbst 1834 vermittelten Estafetten den Briefverkehr zwischen Frankfurt und Basel auf dem linken Rheinufer mit großem Zeitgewinn. Der Rat genehmigte, daß täglich nachts zwischen 10 und 12 und morgens zwischen 4 und 5 Uhr den reitenden oder fahrenden Estafetten, die von St. Louis her die Stadt passierten oder von der Schweiz her zurückkamen, das St. Johann- und das Äschentor geöffnet wurden. Bis 1836 war die Post nur einmal wöchentlich von Basel nach Schaffhausen gefahren, wo der Anschluß nach Stuttgart, Ulm und Augsburg war; schon im folgenden Jahr brachte ein neuer Ver-

trag mit Baden eine tägliche Verbindung. Zürich hatte seit 1828 seine französische Korrespondenz von Hüningen aus mit Umgehung Basels über badisches Gebiet bezogen; 1840 wurde diese „so unnatürliche Ableitung" aufgehoben und die Briefe durch Basels Post vermittelt. Besonders wichtig erschien Socin die Mailänderpost. 1843 trat endlich nach vielen Konferenzen mit sechs Kantonsbehörden und der k. k. österreichischen Hofpostverwaltung ein Vertrag in Kraft, der eine tägliche Verbindung zwischen Basel und Mailand möglich machte; zwischen Basel und Luzern war sogar täglich ein doppelter Postdienst im Gang. Von 1845 an bestand überhaupt auf allen vier schweizerischen Hauptrouten: nach Zürich, nach Solothurn und Bern, nach Luzern und durch den Berner Jura täglich je ein Tag- und ein Nachtdienst. Am 1. April 1840 fuhr auch der erste blumengeschmückte Eilwagen durch das Wiesental nach Schopfheim. Dagegen den Verkehr mit den Dörfern des Baselbietes besorgten keine Posten, sondern die verschiedenen Boten. Wichtige neue Postverträge wurden in den Jahren 1845—1847 mit Frankreich und Österreich geschlossen. B. La Roche-Staehelin leistete dabei als Bevollmächtigter Basels in Paris nicht nur seiner Vaterstadt, sondern auch andern Kantonen wertvolle Dienste. Auch in Wien war er 1847 der Vertrauensmann Basels und anderer westschweizerischer Kantone; aber der Widerstand Luzerns und der Ausbruch des Sonderbundskriegs brachten die schon beinahe abgeschlossenen Verhandlungen wieder zum Stocken.

Bemerkenswert ist die Tatsache, daß in den Postangelegenheiten Basel meist energisch voranging und selbst neue Verbindungen suchte, während es in den Eisenbahnfragen behutsam zögerte. Zum guten Teil kam dies wohl daher, daß das Postwesen nur von einer staatlichen Kommission geleitet wurde, deren tatkräftiger Präsident zugleich ein einflußreicher Ratsherr war.

Die Zunahme der Reisenden, Poststücke und Briefe war erstaunlich: 1829 waren wenig über 2000 Reisende von Basel mit der Post abgefahren; 1835 waren es schon 13,000 und ebensoviele kamen an; 1846 betrug ihre Zahl 28,000. Der jährliche Ertrag der Post war eine Summe von 90—100,000 Fr. Auch im städtischen Postverkehr hörte der alte Schlendrian nach und nach auf. Die untergeordneten Beamten trugen seit 1839 Uniform, und alle Angestellten wurden „humaner und bescheidener" als früher, wenn auch ein Redaktor noch im Jahr 1840 fand, die baslerische Post stehe hinter der preußischen weit zurück und mehr Exaktitüde wäre wünschbar. Bis 1836 hatte ein einziger Briefträger für die Stadt genügt; jetzt wurden vorläufig zwei angestellt. Im Jahre 1840 erfolgte eine große Neuerung: sieben Briefkasten, in jeder Vorstadt einer und zwei in Kleinbasel, wurden zur Benützung aufgestellt und regelmäßig einmal täglich um halb 12 Uhr geleert. Das Publikum gewöhnte sich freilich erst allmählich an diese Kasten. Bald aber wurde ihre Zahl vermehrt und schon seit 1848 wurden die Briefe viermal täglich abgeholt und vertragen. Das Porto von einem halben

Batzen zahlte meist der Empfänger; 1845 kamen für kurze Zeit jene heute so selten gewordenen Frankomarken in Gebrauch, die unter dem Namen „Baslertäubchen" bekannt sind.

Als im Jahr 1849 der hochbetagte Socin die Basler Post schweren Herzens den neuen Bundesbehörden übergab, hatte er doch die eine Freude, daß seine Schatzung der Basler Post mit der der eidgenössischen Experten so gut übereinstimmte. Zwei Jahre darauf übergab der Große Rat dem aus der Regierung scheidenden Ratsherrn die wohlverdiente Dankesurkunde.

Die Dampfschiffahrt auf dem Rhein, die wir jetzt wieder aufleben sehen, hat vor 70 Jahren eine kurze Zeit bescheidenen Glanzes erlebt. Schon 1832 hatte zum erstenmal ein Dampfboot an der Basler Schifflände angelegt; aber die Schwierigkeiten, die die Sandbänke und die Strömungen der Schiffahrt bereiteten, dämpften die Hoffnungen wieder. Es gab jedoch auch wagemutige Männer, die sich durch Spott und Zweifel nicht abschrecken ließen; dazu gehörten die Gebrüder Oswald, die in St. Louis eine Kerzenfabrik besaßen. Sie brachten zusammen mit einem Straßburger Unternehmer eine Aktiengesellschaft zur Einrichtung einer regelmäßigen Dampfschiffverbindung zwischen Basel und Straßburg zustande. Die Hälfte der Aktien hatten sie freilich selbst übernehmen müssen, denn die Basler Kapitalisten wollten nicht viel riskieren und von denen, die Aktien gezeichnet hatten, hieß es bald, ihr Patriotismus sei am Erlöschen. Aber trotzdem schien das Werk zu gelingen. Der 1. September 1838 war für die Pioniere der Rheinschiffahrt ein schöner Tag. Die zwei neuen, in Ruhrort gebauten Schiffe der Gesellschaft waren den Rheinkanal heraufgefahren und in Hüningen mit Rädern und Kaminen ausgerüstet worden; nun kamen sie zur feierlichen Taufe den Rhein herauf nach Basel, von Tausenden mit Jubelrufen und Böllerschüssen begrüßt. „Wie zwei Schwestern, Zwillinge, die zur Taufe gebracht werden, legten die Boote neben einander die letzte Strecke bis zur Lände zurück. Der Rheinstrom murmelte ihnen mit seinem Wellenschlag einen Gruß zu, während die Schiffe, seiner Schweizertreue vertrauend, den Überfluß ihrer Dampfkraft ihrem Elemente zum Opfer brachten und durch ein walfischartiges Geräusch die ernste Seite ihres Wesens zur Schau trugen". Soweit der phantasievolle Berichterstatter der Basler Zeitung. Bürgermeister Frey vollzog mit gewohnter Würde die Taufe der „Stadt Basel"; der Maire von Straßburg taufte das zweite Boot nach seiner Vaterstadt.

Im Frühling 1839 begannen die regelmäßigen Kurse der Gesellschaft; die Unternehmer ließen aber ihre Schiffe die Bergfahrt auf dem Kanal machen, da sie auf dem Rhein auch nachts hätten fahren müssen und dies für allzu gefährlich hielten. Die drei „Dämpfer", der dritte hieß „Der Graf von Paris", fuhren wöchentlich viermal morgens um 4 Uhr von Basel ab und kamen in etwa sechs bis sieben Stunden nach Straßburg. Hier warteten die Schiffe der niederrheinischen Dampfschiffgesellschaft und

brachten die Passagiere am Abend noch nach Mannheim. Am zweiten Tag konnte schon Köln erreicht werden, so daß die Überschrift des in den Zeitungen erscheinenden Fahrplans: „Dienst zwischen Basel und London" der Wirklichkeit entsprach. Da trat im Sommer 1840 eine Konkurrenzgesellschaft auf den Plan, die ihren Schiffen den stolzen Namen „Adler des Oberrheins" gab. Die Oswaldische Gesellschaft hatte früher vom Rat das Privilegium des ausschließlichen Rechts zur Dampfschiffahrt zwischen Straßburg und Basel erbeten, aber nicht erhalten. Am 20. Juni 1840 kam der erste Adler in Basel an und seine „sinnreiche Bauart", besonders die prachtvolle Ausstaffierung seines Salons wurde allgemein bewundert. Auch war der Adler offenbar leistungsfähiger als die Schiffe der alten Gesellschaft; er erzwang regelmäßige Bergfahrten auf dem Rhein in 16 Stunden, obschon er gleich im ersten Jahr einmal vier Stunden auf einer Sandbank liegen geblieben war. Er brachte die Reisenden von Basel bis Kehl, fuhr dann wieder aufwärts bis Altbreisach, wo er über Nacht blieb; zur Mittagszeit des folgenden Tages war er wieder in Basel. Vom Jahr 1842 an fuhren zwei Adler von Basel bis Mannheim; der Adler II war sogar unter allgemeiner Bewunderung am 2. Januar mit großer Schnelligkeit den Strom heraufgefahren. Die Oswaldische Gesellschaft hatte zwar die Leistungen ihrer Schiffe auch erhöht, gab aber in diesem Jahr ihre Sache verloren und ließ ihre Boote im Gasthof zu den Drei Königen versteigern; d. h. die Herren Oswald kauften sie zurück. Doch auch die Adler freuten sich ihres Sieges im Konkurrenzkampf nicht lange. Eben als die Gesellschaft es dazu gebracht hatte, dreimal in der Woche in einem Tag von Basel bis Mainz zu fahren, stellte sie ihre Fahrten ein, im Frühling 1843, und nun war es für lange Zeit aus mit der Basler Rheinschiffahrt. Denn jetzt eben hatte sich der Große Rat für die Fortsetzung der französischen Bahn nach Basel entschieden, und gegen die Konkurrenz des mächtigsten neuen Verkehrsmittels konnte das Dampfschiff nicht aufkommen.

Die Eisenbahn. Basel verdankte es seiner unvergleichlichen Lage, daß in den ersten Jahren des Eisenbahnbaus in Mitteleuropa die Stadt auch ohne ihr Zutun als Ziel oder als Knotenpunkt verschiedener Linien gesucht und begehrt wurde. Es war gerade, schrieb die Basler Zeitung zum Neujahr 1838, als ob die Vorsehung Basel für die unverdienten Kränkungen und Wunden etwas entschädige, die ihm Neid, Undank und Treubruch geschlagen. Allein Neid und Haß gegen die Stadt waren noch nicht verschwunden, und in Basels vielerlei Behörden vollzog sich das Überlegen und „Erdauern" der Eisenbahnprojekte so gründlich und langsam, daß Basel mehr als einmal die Vorteile seiner Lage entrissen zu werden drohten. Zum Glück konnte es nicht so leicht umgangen werden, und Klugheit und Unternehmungsgeist siegten doch über Spießbürgersinn und Kleinmut.

Die ersten festländischen Bahnen waren erst seit kurzem im Betrieb, da plante eine badische Privatgesellschaft den Bau einer Eisenbahn von Mannheim nach