

Zeitschrift: Neujahrsblatt / Gesellschaft für das Gute und Gemeinnützige Basel
Band: 150 (1972)

Artikel: Das Basler Stadthaus
Kapitel: Posthaus der Stadt
Autor: Fürstenberger, Markus
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1006847>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 13.10.2024

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

Posthaus der Stadt

Die Anfänge des Basler Postwesens

Der Postdienst im alten Basel hatte in seinen Anfängen vor allem den Zweck, den staatlichen und privaten Nachrichtendienst zu erfüllen. Neben Briefen und Paketen wurden auch Geldbeträge vermittelt. Überbringer der Post waren die Boten; von ihnen ist bereits in den ältesten noch vorhandenen Basler Staatsrechnungen nach dem Erdbeben vom Oktober 1356 die Rede. Von 1360 bis 1534 lassen sich gegen 2000 Eintragungen ermitteln, die Zahlungen für Botendienste betreffen. Als Bezeichnung treten auf: Knechte, Läufer, Boten, cursores, geschworene Läufer, laufende Boten, Sendboten. 1392 werden in Basel drei Boten erwähnt, 1402 erscheinen deren vier, die im Jahreslohn angestellt sind. Eine wichtige Rolle spielten die offiziellen Stadtläufer, sie trugen ein Amtskleid in den Staatsfarben schwarz und weiß, an der Brust prangte das obrigkeitliche Läuferschild. Eine besondere Bedeutung kam der Botentasche als Hülle der Nachrichten zu. Der Stadtläufer galt als Vertreter seiner Stadt und genoß freien Weg und sicheres Geleit. Wo er hinkam, fand er gute Aufnahme und wurde nicht selten gastfrei gehalten. Er galt als unantastbar, ähnlich einem staatlichen Hoheitszeichen. Seine Pflichten waren genau umschrieben, er stand unter einem Eid und mußte seinen Obern treu und redlich dienen.

Besondere Botenlinien gab es vorerst nicht, Basel als Handelsstadt pflegte allgemein den Fernverkehr mit anderen größeren Städten, vor allem gegen Norden bis Frankfurt, Köln und gegen Süden über den Gotthard. Im 14. Jahrhundert war Basel viel daran gelegen, unabhängig vom Bischof, auf eigene Kosten mit dem päpstlichen Hof in Avignon in Verbindung zu stehen.

Bald aber wurden einer freien Entfaltung des Botendienstes durch bestehende Einrichtungen anderer Städte Grenzen gesetzt, und es entwickelte sich ein streng einzuhaltender Postdienst mit festgelegten Stationen, Ablösungen und Übergabestellen. Basel an seiner geographisch ausgezeichneten Lage übernahm als Transitplatz wichtige Funktionen. Ständige Verbindungen existierten im 16. Jahrhundert nach Mainz, Köln, Straßburg, Zürich und St. Gallen.

Im Basler Handels- und Postverkehr spielt seit seiner Eröffnung zu Beginn des 13. Jahrhunderts der Gotthardpaß eine außerordentlich große Rolle. Als nach dem Dreißigjährigen Krieg der Basler Gotthardverkehr zunahm, kam er in scharfe Konkurrenz zum Botendienst der Zürcher. 1652 vermochte sich die Zürcher Post geradezu eine Monopolstellung am Gotthard

zu verschaffen, gelang es ihr doch, den direkten Basler Kurs über Luzern zu verdrängen und die italienischen Briefe von und nach Basel über Zürich zu leiten. 1663 dehnte der Luganese Diego Maderno seine wöchentlichen Briefbotenkurse Mailand–Gotthard–Luzern nach Basel aus, was für die Rhein- stadt ein willkommenes Druckmittel gegen die Monopolgelüste der Zürcher Kaufmanns- post darstellte. Auf Weisung der Tagsatzung mußte Maderno sein Unternehmen einstellen. Basel ließ aber nicht locker und wollte auf seine direkte Postverbindung nach Italien nicht verzichten, denn seine Kauf- leute fühlten sich durch die hohen Transitgebühren der Zürcher Post ge- schädigt. Die Rheinstadt bemühte sich nun um ein besonders gutes Verhält- nis zu Beat von Fischer, dem mächtigen Postunternehmer von Bern, damit die Basler unbehelligt bernisches Gebiet durchqueren konnten. 1693 betei- ligte sich nun von Fischer selbst am Gotthard-Postverkehr, und zwar ge- meinsam mit Zürich. So kam es erneut zu Schwierigkeiten, 1709 sogar zur Sperre des Durchgangs der Basler Gotthardpost auf Berner Gebiet. Jetzt wollte Basel einen Weg durchs untere Fricktal und durchs Freiamt einschla- gen und mit Mailand einen günstigen Vertrag abschließen. Aber all diese Be- mühungen, die durch das Directorium der Kaufmannschaft unternommen wurden, blieben ohne Erfolg. Die Zürcher Kaufmanns- post, die von ihrer Regierung unterstützt wurde, konnte in der lombardischen Metropole Basel übertrumpfen. Ende des Jahres 1712 weigerte sich das Mailänder Postamt, irgendwelchen Postverkehr mit Basel zu tätigen.

Auch in diesem Zusammenhang muß die damalige innereidgenössische politische Situation beachtet werden. Basel hatte in jenen Jahren der konfes- sionellen Streitigkeiten seine bundesmäßige neutrale und vermittelnde Hal- tung gezeigt, währenddem das ebenfalls evangelische Zürich seine Stellung im soeben beendeten Zweiten Villmergerkrieg ausbauen konnte. So mußte die Rheinstadt ihre korrekte politische Haltung auf wirtschaftlichem Gebiet büßen. Da auch Bern damals Basel die kalte Schulter zeigte, blieb den Bas- lern nichts anderes mehr übrig, als sich mit Zürich zu verständigen. Alle Briefe von und nach Italien machten nun den Weg über Zürich, ab 1720 sogar statt über den Bözberg via Balsthal. Als die italienische Post von und für Basel oft bis drei Tage Verspätung aufwies, drohte die Stadt mit der Wie- derherstellung eines eigenen Kurses über Luzern, denn die Basler Kaufleute benötigten rasche und zuverlässige Postverbindungen. Sogleich suchte Zürich Abhilfe zu schaffen, denn der baslerisch-italienische Posttransit brachte bedeutende Gewinne.

Erst 1817 gelang es Basel endlich, eine direkte Postverbindung über Olten, Luzern zum Gotthard wiederherzustellen und sich vom hundertjähri- gen Umweg über Zürich zu befreien. Jetzt drängten die Basler auf einen

Ausbau der Gotthardroute und der Zufahrten, was ja noch heute jeder baslerischen Verkehrspolitik entspricht.

Neben dem städtischen Postwesen gab es in Basel seit der frühen Stadtgeschichte noch den Botendienst des Bischofs, der mehr an eigenen Territorialbesitz gebunden war. Auch nach der Reformation unterhielt der Basler Bischof von seiner Residenz in Pruntrut aus einen eigenen Postdienst. Der Weg führte nach Delsberg, wo ein Wechsel stattfand, dann ging's zum bischöflichen Postmeister nach Basel. Von 1671 bis 1682 besorgte sogar eine Frau den Botendienst von Delsberg nach der Stadt am Rhein.

Schon früh besaß Basel eine *Briefablage*, nimmt man doch an, daß der Eintrag in der Stadtrechnung von 1450/51 «umb ein briefeladen und zu beschlagen» auf eine Postablage hinweist; das Wort «Post» erscheint erstmals im Jahre 1446. Vielleicht ist dieser «Briefelade» als ein Vorgänger des späteren Poststübli zu betrachten. Dieses war ein kleiner Anbau an einem Haus am frühern Kornmarkt, der den oberen Teil des heutigen, im Jahre 1891 erweiterten Marktplatzes einnahm. Hier stand auch seit Jahrhunderten das Rathaus der Stadt. Das Poststübli lag neben dem sogenannten Sevogelbrunnen, der heute den Martinskirchplatz ziert.

Die Einrichtung der Post war noch im 17. Jahrhundert in Basel wie in andern Städten keine öffentliche Einrichtung. Die Überwachung der regelmäßigen Waren- und Postdienste besorgte im Auftrag des Rates die Zunft zu Gartnern, ihr oblag auch während der jährlichen Messe die Kontrolle der Fremden in den verschiedenen Gasthäusern und Absteigequartieren. Am 13. August 1636 wurde das private Botenwesen vom Rat an die sogenannten Unterverkäufer des Kaufhauses übergeben, und zwar an Ludwig und Ulrich Faesch. – Große Verdienste um den Aufbau des Basler Postwesens kommen Postmeister Johann Kirchweiler (1607–1658) zu; für seine Bemühungen um einen geregelten Postverkehr erhielt er 1640 von Kaiser Ferdinand III. einen Adelsbrief.

Vor allem die Kaufleute schauten genau auf einen reibungslosen Ablauf des Postdienstes. Solange ihre Interessen nicht verletzt wurden, gab es keinen Grund zu einem Eingreifen. Als sie aber glaubten, der Postverwalter verfolge private Erwerbsinteressen machten sie sich bemerkbar.

Die Übernahme des Postdienstes durch das Directorium der Kaufmannschaft

Im Jahre 1681 drohten die Handelsverbindungen mit Frankreich durch die Expansionspolitik Ludwigs XIV. beinahe zu erlahmen. Dies bewog den damaligen Basler Postmeister Nicolaus Socin, mit den zuständigen französi-

schen Behörden in Verbindung zu treten, um in einem Postvertrag die wichtigsten Sicherungen für einen geregelten Handelsverkehr festzuhalten. Bald kam der Vertrag auch wirklich zum Abschluß. Jetzt meldeten sich jedoch die Kaufleute, die hauptsächlichsten Benützer der Post. Sie glaubten nämlich ihre Interessen durch private Erwerbsabsichten des Postverwalters verletzt und kritisierten sein Vorgehen. Zuerst wandten sich die Directoren der Kaufmannschaft (*directeurs des Commerces de la ville de Basle*) an die Vertragspartner von Socin und gaben zu verstehen, daß die Verhandlungen ohne ihr Wissen geführt worden seien und daß sie niemanden als Unterhändler anerkennen wollten, der von ihnen nicht ermächtigt sei. Am 3. Dezember 1681 gelangten die Kaufleute an den Kleinen Rat. An seiner Sitzung legten ihre zwei Beauftragten das Gesuch vor, es sei Nicolaus Socin zu verbieten, weitere Verhandlungen mit Frankreich zu führen. Diesem Begehren wurde zugestimmt. Die Besprechungen mit dem französischen Intendanten am Oberrhein lagen fortan in den Händen der Kaufleute. Bereits am 24. Dezember erstatteten diese dem Rat ihren Bericht über die Gespräche mit dem Postmeister von Straßburg, de Courcelles. Anschließend baten sie, man möge das Postwesen gemäß dem Beispiel der Städte Zürich und Bern, der Kaufmannschaft übergeben. Socin verlangte acht Tage Bedenkzeit, die ihm gewährt wurden. An der Rats-Sitzung vom 4. Januar 1682 kam es zur Wahl eines Ausschusses, der in der Folge die Erklärungen der einzelnen Standpunkte entgegennahm. Drei Tage später fand die entscheidende Sitzung des Kleinen Rates statt. Es scheint, daß sich nun die Directoren der Kaufmannschaft zu einem eigentlichen Directorium zusammengeschlossen haben, heißt es doch im Ratsprotokoll: «Herr Johann Würtz und Herr Philipp Heinrich Fürstenberger, als Ausschuß von dem Directorio für sich und übrige sämtliche allhiesige Kaufleuth» bitten, «Sie von Herrn Meister Socin Post und dahero aufhabender Last und Beschwerd zu entledigen, und das ganze sowohl Straßburgische als Bernisch-Genffisch-Lyonische Postwesen ihnen zu überlassen. Mit Erbieten, alles ohne einigen ihren Privatnutzen, zu dem gemeinen Besten anzuwenden und umb alles aufrichtige Rechnung zu halten.»

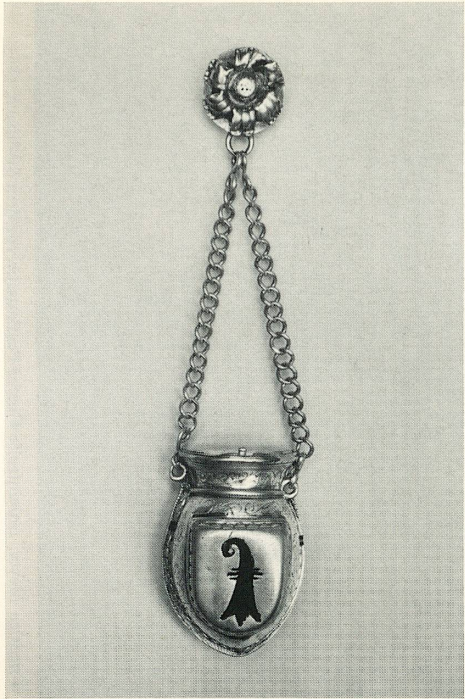
Nicolaus Socin sträubte sich dagegen, er wolle nicht hoffen, daß den Kaufleuten das Postwesen übergeben werde; er wies darauf hin, daß es ein obrigkeitliches Regal sei. Der Rat nahm in seiner Entscheidung das ihm als Obrigkeit zustehende Postregal zurück und übergab es den Kaufleuten. Sie erhielten drei Deputierte beigesellt, deren Voten zu beachten war und die dem Kleinen Rat von Zeit zu Zeit Bericht zu erstatten hatten. Diese Ratserkennnis erhielt am 14. Januar 1682 ihre Bestätigung, und Nicolaus Socin sowie sein Sohn wurden in Bezug auf die Post aller Aufgaben und Rechte entbunden.

Die Hauptaufgabe des Directoriums der Kaufmannschaft war nun, das vom Rat erhaltene Postregal zu hüten, alle Fragen des Postwesens zu prüfen und den ganzen Postbetrieb zu organisieren und zu verwalten.

In einem späteren Bericht des Directoriums wurde das Ereignis der Postübernahme wie folgt dargestellt: «Es sind bereits vor mehr als Einem halben seculo einige Herren allhier bestellt gewesen, welche als Electi der Kaufmannschaft deroselben in wichtigen Sachen vorgestanden haben. In Anno 1680, da nach dem Nymwegischen Frieden das Commercium sich vermehrt, fande man tunlich und rahtsamb, nach dem Exempel Loblichen Vororts Zürich diese Herren Electos zu vermehren und in Directorium zu formieren. Der Erste und fürnehmste Periodus zu dessen Aufnahme war das Postamt, so bis dahin connivendo [in stillschweigendem Einverständnis] in den Händen eines Particularen gelassen worden. Als dieser nun bei der in anno 1681 an Frankreich beschehener Übergab der Statt Straßburg mit dem allda neu eingeführten französischen Post-Ambt hiesiger Kaufmannschaft zum Schaden tractiert und ein hohes Briefporto einführen wollen, dergestalten, daß es der Kaufmannschaft ohnerträglich fiele, so haben die Neue Directores im Nahmen Loblicher Kaufmannschaft ein solches Unsern Gnädigen Herren und Oberen geklagt, diese hierauf das Postamt Lobl. Directorio nach dem Exempel Zürich und Sankt Gallen zu verwalten gnädig aufgetragen.»

Das Directorium der Kaufmannschaft nahm seine Arbeiten sogleich auf und schloß rasch neue Postverträge mit Bern und Zürich ab. Die Verhandlungen mit Frankreich fanden im Oktober mit der Unterzeichnung eines neuen Vertrages ihren Abschluß; in Hüningen hatten sich bereits ganze Kornsäcke voller Briefe angesammelt. Die Kontrolle des technischen Betriebes übten verschiedene Kommissionen aus. Eine solche bestand aus zwei bis drei Directoren, in den Protokollen treten sie als «Committede» auf. Es gab verschiedene solche Ausschüsse, von denen jeder ein kleines Arbeitsgebiet der Postverwaltung zu kontrollieren hatte. Wir finden u. a. «Committede zur großen Cassa», «zur kleinen Cassa», «zu den Büchern». Postpolitische Fragen kamen vor die «Commission in Postsachen» oder «zum Postwesen». Die Mitglieder dieses Ausschusses wurden vom Directorium jeweilen als Unterhändler bei postpolitischen Konferenzen bestimmt. Ein Wechsel in der Zusammensetzung dieser Kommission fand selten statt. Die Herren Directoren konnten sich dadurch in bestimmten Problemen außerordentliche Sachkenntnisse erwerben.

1724 schuf der Rat ein eigentliches Kontrollorgan, das die gesamte Tätigkeit des Directoriums im Bereich des Postwesens überwachen sollte; es entsprach den früheren Deputierten, doch jetzt wurden sie «Ratsdeputierte zum



Botenbüchse



Courreur de la Ville. 4.

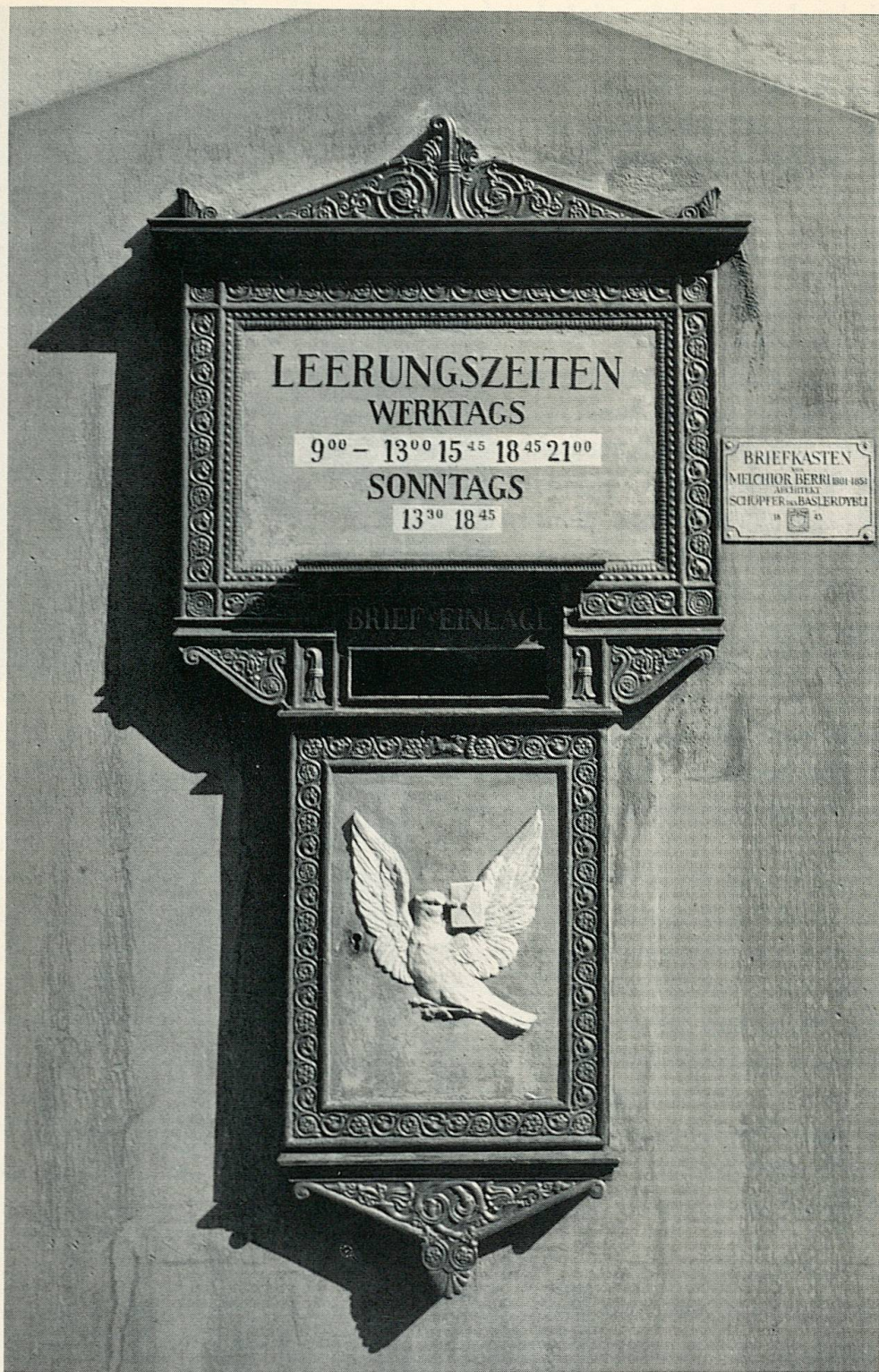
Hans Ulrich Schellenberg, Basler Stadtläufer



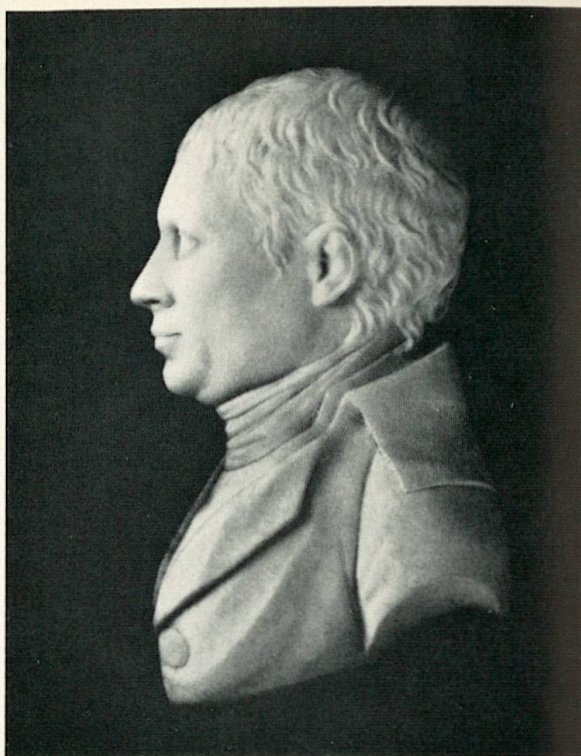
Ehemaliges Posthüsli und Sevogelbrunnen, vor 1887



Friedrich Meyer, Ankunft der Genfer Postkutsche vor dem Stadthaus, 1805



Briefkasten von Melchior Berri, 1843



Bürgermeister Peter Burckhardt-
Forcart, 1803



Sessel des Land-
ammanns der Schweiz,
1806

Postwesen» genannt. Ihre Hauptfunktion beschränkte sich sehr wahrscheinlich auf die Kontrolle der Finanzwirtschaft des Directoriums.

Die Kaufleute bezahlten die Posttaxen jedes Vierteljahr. Einmal leisteten einige Postbenützer die ihnen durch einen Ratsentscheid gebotenen Zahlungen nicht; sogleich wandte sich das Directoirum mit einer Klage an den Rat, der die nötigen Schritte veranlaßte.

Das Postwesen im 18. Jahrhundert

Dank den verschiedenen Botenlinien aus weiten Teilen Europas muß in Basel im 18. Jahrhundert ein reger Postverkehr geherrscht haben. Zur Spedition der Briefe und Gelder wurden, wie schon lange, Boten zu Fuß oder Pferd eingesetzt. Von der Schnelligkeit der einzelnen Postlinien war natürlich das Renommée des ganzen Betriebes abhängig; den Luzerner Boten wird zum Beispiel rühmlich nachgesagt, sie seien die ganze Strecke gelaufen. Die Transportmittel für Personen wurden zur Zeit des Directoriums fast ausschließlich von Wirten unterhalten, mit den Schiffern teilten sie sich in das Geschäft. Der durchreisende Fremde erhielt in den nahen Gasthäusern «zum Storchen» und zu den «Drei Königen» Pferde und Wagen.

Wann die erste Postkutsche in Basel eingetroffen ist, kann nicht gesagt werden; der Handelslage entsprechend muß dieses Ereignis jedoch sehr früh eingetreten sein. Das Directorium der Kaufmannschaft fing erst um die Mitte des 18. Jahrhunderts an, sogenannte Ordinari-Kutschenkurse einzurichten, unterhielt aber keine eigenen Wagen.

Ein wichtiges Ereignis war 1742 der Vertragsabschluß mit dem Erbgeneralobristpostmeister des Deutschen Reiches, dem Fürsten von Thurn und Taxis. Die Abmachungen betrafen einen neuen Postkurs zu Pferd viermal in der Woche von Basel nach Frankfurt. Befördert wurden die für unsere Stadt in England, Holland, den Niederlanden, Sachsen, im Reich und in den nördlichen Staaten aufgegebenen Briefe. Basel hatte die Beförderung von dem drei Stunden nördlich entfernten Gasthaus «zur Kaltenherberg» bis in das Posthaus zu übernehmen und umgekehrt. Als Folge der Schnelligkeit des neuen Dienstes erwartete man, daß nun dem Basler Postamt mehr Briefe «aus der obern Schweiz, von Genf und etwa auch aus Italien zur Spedition zufließen könnten».

Um die ständige Verbesserung der Postdienste bemühte sich das Directorium sehr; jeder Versuch, das Postregal zu durchbrechen, wurde entschieden zurückgewiesen. Als zum Beispiel das kaiserliche Postamt in der Rheinstadt eine eigene Postagentur mit eigens angestellten Beamten einrichten wollte, schaltete sich die Kaufmannschaft sofort ein, denn sie fürchtete Schaden und

eine Ableitung des Gewinns in die Kassen des Reichs. Bereits am 27. August 1698 entschied der Basler Rat, jeder Bürger, der sich in solche Geschäfte einlasse und als kaiserlicher Postagent eine Stelle annehme, verliere das Bürgerrecht.

Der Postbetrieb mit seinen Wagen belebte die Straßen und engen Gassen, er gab dem gesamten Straßenbild einen neuen Farbakzent, trafen sich hier doch die dunkelgrünen Wagen des kaiserlichen Unternehmens Thurn und Taxis mit den gelb leuchtenden französischen Postwagen.

Ein wöchentlicher Basler Postfahrplan sah im Juni des Jahres 1738 folgendermaßen aus:

«Neue Verzeichnuß wie und wann die Posten und Botten zu Basel ordinari ankommen und ablaufen. 1. Juni 1738

Sontags

Ankunfft Morgens um 8. Uhr kommt an die Post aus der Schweiz mit Briefen aus Provence, Dauphiné und Lyon. Item von Genff mit Briefen aus Sardinien und Piemont, Morges, Lausanne, Yverdun, Freyburg aus der Schweiz, Bern, Sollothurn und anderen Eydgnösischen Orten. Item von Zürich mit Briefen von St. Gallen, Napoli, Roma, Genua, Milano, Lugano, Locarno, Mendrisio, Bellinzona, wie auch Venedig, Bergamo und gantz Italien.

(Diese Brieff gehen von Mayland ab Dinstag Nachts um 1. Uhr, kommen in Lugano an Mittwoch Morgens früh).

Item die Brieffe aus Oesterreich, Tyrol, von Constantz, Lindau, Kempten, Schaffhausen und der Orten. Item um 10. Uhr die Brieffe aus Engelland und Franckreich, auch gantz Spannien. Sodann Mittags die Brieffe von Straßburg, aus dem Ober- und Unter-Elsaß, gantz Lothringen und der Orten.

(Diese Brieff gehen von Straßburg ab, Samstag Abends um 4. Uhren).

Und endlichen Abends bey Schließung der Porten die Messagerie [Fuhrwerk] mit Effecten und Paqueteren von Sollothurn, Bern, gantz Pays de Vaud, Neufchâtel, Genff und Lyon.

(Diese Messagerie verreiseth Samstag Morgens bey Eröffnung der Stadt-Porten von Bern).

Abgang Morgens um 7. Uhr gehen ab die Brieff naher Lucern. Item um 12. Uhr die Post naher Mühlhausen. Item um 1. und ein halb

Uhr Nachmittag die Post naher Straßburg, Ober- und Unter-Elsaß, Metz, Lothringen und gantz Franckreich, Engelland und Spanniën.

(Die Brieff naher Lucern kommen allda an Dinstag Morgens. – Die Straßburger Brieff arriviren allda Montag Morgens).

Montags

Ankunfft Abends um 4. Uhr der Bott von Zürich mit Brieffen und Paqueter von dar.

(Dieser Bott gehet von Zürich ab Sontags Nachmittag um 2. und ein halb Uhren).

Abgang Morgens um 10. Uhr die Post naher Alt-Breysach und Freyburg im Breyßgau.

(Kommen in Freyburg an, des folgenden Dinstags Nachmittag).

Dinstags

Ankunfft Morgens um 10. Uhr die Brieff aus gantz Franckreich, wie auch aus Engelland und Spanniën.

Item Mittags die Brieff von Straßburg, Ober- und Unter-Elsaß, Metz und gantz Lothringen, wie auch von Alt-Breysach und Freyburg aus dem Breyßgau.

(Diese Brieff gehen von Straßburg ab Montags Nachmittag um 4. Uhr).

Item um 8. Uhr Abends die Post von Schaffhausen mit Brieffen aus Ungarn, von Wien, Leipzig, Nürnberg, Augspurg, Ulm, Lindau, Kempten, und anderen Reichs- und Oesterreichischen Brieffen, wie auch von St. Gallen; Sodann die Brieffe von Franckfurt, aus gantz Norden, Niederland, Holl- und Engelland.

(Die Niederländisch- und Franckforter Brieff seynd von diesem letzten Ort abgangen Samstags vorhero um 8. Uhr Abends).

Item die Post von Mühlhausen und Pruntrut.

Abgang Um 1. und ein halb Uhr Nachmittags die Post naher Straßburg, Ober- und Unter-Elsaß Metz, Lothringen und gantz Franckreich, Engelland und Spanniën.

(Diese Straßburger Brieff arriviren allda Mittwochs Morgens).

Item um 2. Uhren der Bott mit Brieffen und Paqueteren naher Zürich, wie auch die Brieff naher Bellinzona, Lugano, Mendri-

sio, Locarno, Milano, Genua, Roma, Napoli, ingleichen naher Bergamo, Venedig und gantz Italien.

(Der Züricher Bott langt daselbst an Mittwochs Abends, und die Luganeser Brieff allda Freytags um Mitternacht und in Milano Sontag Morgens früh).

Mittwochs

Ankunfft Kommt nichts an.

Abgang Morgens frühe die Brieffe naher Pruntrut.

Item um halb zehen Uhr die Post naher Schaffhausen mit Briefen naher Kempten, Lindau, Ulm, Augspurg, Nürnberg und Leipzig, wie auch naher Insprugg, Wien und Ungarn, naher Franckfort, Niederland, Holl- und Engelland und das gantze Reich.

(Diese Franckforter Brieff kommen in Franckfort an Sontags um 2. Uhr Nachmittag).

Item um halb 12. Uhr die Brieff naher Sollothurn, Bern, Freyburg in der Schweiz, Neufchâtel, Yverdun, Lausanne, Morges, Genff, Sardinien, Piemont, Lyon, Dauphiné und Provence, wie auch nach Zürich, St. Gallen und in die gantze Eydgnoßschaft. Item die Brieffe naher Mühlhausen.

Donnerstags

Ankunfft Morgens um 8. Uhr kommt an die Post aus der Schweiz mit Brieffen aus Provence, Dauphiné und Lyon. Item von Genff mit Brieffen aus Sardinien und Piemont, Morges, Lausanne, Yverdun, Freyburg aus der Schweiz, Bern, Sollothurn und anderen Eydgnoßsichen Orten. Item von Zürich mit Brieffen von St. Gallen, Napoli, Roma, Genua, Milano, Lugano, Locarno, Mendrisio, Bellinzona, wie auch Venedig, Bergamo und gantz Italien.

(Diese Brieff gehen ab von Milano Samstags um Mitternacht, kommen in Lugano an Sontag Morgens früh).

Item die Brieffe aus Oesterreich, Tyrol, von Constantz, Lindau, Kempten, Schaffhausen und der Orten.

Item Mittags die Brieffe von Straßburg, aus dem Ober- und Unteren-Elsaß, Metz, gantz Lothringen und der Orten.

(Diese Brieff gehen ab von Straßburg Mittwoch Abends um 4. Uhr).

Sodann Abends die Post von Mühlhausen.

Abgang Um 1. und ein halb Uhr Nachmittag die Brieffe in gantz Franckreich, Engelland und Spannien, ausgenommen Elsaß und Lothringen

Freytags

Ankunfft Morgens um 10. Uhr die Post aus gantz Franckreich, ausgenommen dem Elsaß und gantz Lothringen, wie auch aus Engelland und Spannien.

Item der Bott von Lucern, und Abends bey Schließung der Porten die von Bruntrut und Delsperg.

Sodann um 8. Uhr Abends die Post von Schaffhausen, mit Brieffen aus Ungarn, von Wien, Leipzig, Nürnberg, Augspurg, Ulm, Lindau, Kempten und anderen Reichs- und Oesterreichischen Brieffen, wie auch von St. Gallen; Sodann die Brieff von Franckfort, aus gantz Norden, Niederland, Holl- und Engelland.

(Neben stehende Franckforter Brieff seynd von dar abgegangen Dinstags um 2. Uhr Nachmittag).

Abgang Um 1. und ein halb Uhr Nachmittags die Post naher Straßburg, Unter- und Ober-Elsaß, Metz und gantz Lothringen.

(Diese Brieff kommen in Straßburg an Samstag Morgens).

Item um 2. Uhren der Bott mit Brieffen und Paqueteren naher Zürich, Chur und gantz Pündten, wie auch naher Bellinzona, Lugano, Mendrisio, Locarno, Milano, Genua, Roma, Napoli, ingleichem naher Bergamo, Venedig und gantz Italien.

(Diese Brieff kommen in Zürich an Samstag Nachmittag, und die Luganeser Brief alda Montags nach Mitternacht, und in Milano Dinstag Morgens früh).

Samstags

Ankunfft Abends die Post von Mühlhausen.

Abgang Morgens früh bey aufgehender Stadt-Porten die Messagerie mit Effecten und Paqueteren naher Sollothurn, Bern, Neufchâtel, gantz Pays de Vaud, Genff und Lyon, wie auch die Brieff naher Pruntrut und Delsperg.

(Diese Messagerie kommt an in Bern, Sontag Nachts).

Item um halb zwölf Uhren die Post naher Schaffhausen, mit Brieffen naher Kempten, Lindau, Ulm, Augspurg, Nürnberg, und Leipzig, wie auch naher Insprugg, Wien und Ungarn,

naher Franckfort, Niederland, Holl- und Engelland und das gantze Reich.

(Diese Franckforter Brieff kommen allda an Mittwochs um 2. Uhr Nachmittag).

Item um 2. und ein halb Uhr Nachmittags die Post in die Schweiz, als naher Sollothurn, Bern, Freyburg in der Schweiz, Neufchâtel, Yverdun, Lausanne, Morges, Genff, Sardinien, Piemont, Lyon, Dauphiné und Provence, wie auch nach Zürich, St. Gallen und in die gantze Eydgnößschaft.

Sonsten dienet zur Nachricht, daß alle diejenige Brieff, so über Nürnberg und Canstatt passiren, dahier müssen franquirt werden, eine gleiche Bewandtnuß hat es auch mit allen Brieffen, so ins Tyrol, Böhmen, Oesterreich und Ungarn, wie auch in die Pfaltz, Brandenburg, Sachsen, Engelland, Schweden, Dännemark, Moscau, das Königreich Valentia in Spanien und Catalogne gehen sollen. Item die Brieff, so weiters als Mayland gehören, und auch die, so in das Venetianische versandt werden sollen; Sodann seynd auch die Mittwochs und Samstag mit der Schweitzer-Post in das Dauphiné und Provence gehende Brieffe biß Genf zu franquiren.

Aus Befehl eines Lobl. Directorii der Kauffmanschaft wird hiemit wissend gemacht, daß die Posten auf die hierinn bestimmte Zeit exacté fort spediret werden, auch denen Postillionen ernstlich eingeschärfet worden, von niemanden, wer der auch seyn möchte, bey Passirung der Stadt einigen Brieff mehr anzunehmen.»

Wie lebhaft muß also bei einem solchen Fahrplan der Postbetrieb am Kornmarkt und dann an der unteren Schneidergasse gewesen sein! Von überall her kamen Boten in ihrer Tracht und mit ihren Post-Utensilien. Dazu ratterten auf dem Kopfpflaster die Wagen. Erwartungsvoll werden sich vor und im Posthaus die Basler eingefunden haben. Die Wagen wurden in den Remisen verstaut, die fremden Gäste bezogen ihr Quartier in den Gasthöfen, und die Boten verschwanden mit ihren Postsendungen in den Postbüros, denen ein Postverwalter vorstand. Neben diesem Postverwalter werden 1683 noch ein Sekretär und ein Briefträger genannt.

Die Anstellung geeigneter Personen zum Erledigen des Post- und Botenwesens war Sache des Directoriums, mit ihm wurden auch die Bedingungen festgelegt, unter welchen die Transporte besorgt werden mußten. Zur Ordnung des Postverwalters gehörte ein Eid, in dem folgende Vorschriften enthalten waren: «Dem jeweiligen Präsidenten und den übrigen Directoren der Kaufmannschaft gehörig und gewärtig sein; dasjenige was ihm jetzt anbefohlen, oder künftig anbefohlen werden möchte, getreu und fleißig ausrich-

ten, dem Postamt und was demselben anhangt zu allen Zeiten und Stunden einzig und allein obliegen; die Poststuben nicht ledig lassen, sondern verschaffen, daß jederzeit entweder er selbst oder in dessen Abwesenheit Jemand von den verordneten Bediensteten sonst aber niemand von fremden Domestiques oder andere Leute sich darin befinden.»

Während der Erstellung des neuen Posthauses wickelte sich der Postbetrieb im Haus < zum Fäkli > neben dem Haus < zum Venedig > am Schlüsselberg ab.

Der Postmeister hatte seine Dienstwohnung im zweiten Stock des Posthauses. Von einem der Vorsteher der Basler Poststube sei kurz die Rede, von Hans Franz Hagenbach. 1794 übernahm er das Amt des Basler Obervogts auf Farnsburg. Er war dort der letzte Vogt, denn 1798 mußte er bei der Belagerung des Schlosses als gehaßter Regierungsvertreter seinen Vogtei-Sitz fluchtartig verlassen. Ein Bürger trug ihn in einer Hütte talwärts Basel zu. In den späteren Jahren blieb seine Einstellung und sein Verhalten den Landbewohnern gegenüber feindselig. Während der Helvetik amtierte Hagenbach als Postmeister, wobei ihm ein durch einen Schlittelfall am Rheinsprung herührendes Gebrechen einen harten Ausdruck verlieh. Unangenehm und launisch war sein Verhalten auf dem Postamt. Im Jahre 1805 starb Hans F. Hagenbach im Alter von 55 Jahren.

Von der städtischen zur eidgenössischen Post

Nachdem sich das Directorium der Kaufmannschaft am 18. Juli 1798 hatte auflösen müssen, wurde am 3. September des gleichen Jahres das Postwesen ein wichtiges Staatsregal der Helvetischen Republik. 1803 schuf die Stadt die < Postkammer >; sie übernahm all die Post-Aufgaben der Kaufmannschaft. Das Posthaus, das im gleichen Jahr in städtischen Besitz gelangte, beherbergte weiterhin die Posträume; sie standen laut Vertrag der Post unentgeltlich zur Benützung frei.

Der Personalbestand im Posthaus war im 19. Jahrhundert verhältnismäßig groß, 1845 arbeiteten 13 Personen in den verschiedenen Postbüroräumen im Parterre des Posthauses.

Sie verteilten sich wie folgt:

Briefexpedition	4 Personen
Distributions- und Zeitungsbüro	4 Personen
Büro für fremde Postwagen	1 Person
Büro für schweizerische Postwagen	1 Person

und dann gab es in jenem Jahr bereits einen neuen Dienstzweig, ein spezielles Büro für die seit dem 15. Juni 1844 fahrende Eisenbahn von Basel nach

Straßburg; es hieß Passagier- und Eisenbahnbüro und beschäftigte 3 Personen.

Als weitere Räume wurden ein Waaghaus und ein Knechtenstüblein benützt. Seit 1842 stand am Totengäßlein noch ein kleines Gebäude zur Aufnahme einer Anzahl Postwagen. Sechs Jahre später hatte der Andrang der Reisenden so zugenommen, daß im Haus neben der Post ein Wartezimmer eingerichtet werden mußte. Im eigentlichen Postbüro lagen zahlreiche Geographiebücher und Dictionnaires zur ständigen Benützung bereit. Wie in unseren Tagen wird auch damals in solchen Werken rege geblättert worden sein. Man suchte die kürzeste Route und suchte dann auf Tabellen die für die Fahrt nötige Taxe.

Der Fahrplan einer Postkutsche soll den Verlauf einer Postreise von Basel nach Mailand im Jahre 1850 veranschaulichen.

Basel, Posthaus	ab morgens	7.30 Uhr
Liestal	ab	9.20 Uhr
Buckten	ab	10.50 Uhr
Olten	ab mittags	12.20 Uhr
Zofingen	an nachmittags	1.05 Uhr
Mittagessen		
Zofingen	ab	1.35 Uhr
Sursee	ab	3.55 Uhr
Luzern	an abends	6.05 Uhr
Nachtessen, Übernachten, Frühstück – Umsteigen auf Dampfschiff nach Flüelen		
Luzern	ab morgens	5.00 Uhr
Flüelen	an	7.45 Uhr
Imbiß – Umsteigen auf Gotthard-Postwagen		
Flüelen	ab morgens	8.00 Uhr
Altdorf	ab	8.30 Uhr
Intschi	ab	10.05 Uhr
Andermatt	an mittags	1.05 Uhr
Mittagessen		
Andermatt	ab nachmittags	1.30 Uhr
Gotthard-Hospiz	an	4.05 Uhr
Airolo	an	5.20 Uhr
Imbiß		
Airolo	ab	5.40 Uhr
Faido	ab abends	7.15 Uhr
Bodio	ab	8.35 Uhr

Osogno	ab	9.40 Uhr
Bellinzona	an	11.05 Uhr
Imbiß		
Bellinzona	ab abends	11.20 Uhr
Bironico	ab morgens	1.35 Uhr
Lugano	ab	3.25 Uhr
Mendrisio	ab	5.10 Uhr
Camerlata	an	7.00 Uhr
Frühstück – Umsteigen auf Eisenbahn		
Camerlata	ab morgens	7.40 Uhr
Mailand	an	8.55 Uhr

An all den genannten Haltestellen wurden die Pferde gewechselt. Reisedauer: 49 Stunden 25 Minuten (1971 mit TEE-Zug: 6 Stunden 2 Minuten).

Ein besonderes Ereignis spielte sich im Jahre 1845 im Basler Posthaus ab, die Ausgabe der ersten Basler Briefmarke, des heute so begehrten «Basler Dybli». In der damaligen Zeit fand die Herausgabe dieser ersten Basler Marke gar keine große Beachtung, erst spätere Generationen begannen die kleinen Papierchen wegen ihrer Schönheit und Seltenheit zu sammeln und zu schätzen.

Die Basler Postkommission befaßte sich am 21. Januar 1843 zum ersten Mal mit dem Projekt der Einführung von Frankozettelchen, und zwar im Zusammenhang mit der Förderung der Benützung der verschiedenen städtischen Briefkästen. Die genaue Erörterung der Frage wurde einem Ausschuß übergeben. Es war vor allem der weltoffene Postdirektor Johannes Bernoulli, der sich für die neue Sache einsetzte. Sie war damals besonders aktuell, gab es doch in England seit dem 1. Mai 1840 entsprechende Frankomarken und bereitete sich Zürich auf die Ausgabe seiner Briefmarken vor. Der 1. März 1843 brachte dann auch die «Zürich 4» und die «Zürich 6», ihnen folgte am 1. Oktober 1843 in der Rhonestadt der erste Verkauf der «Doppel-Genf».

In Basel erwartete man von der Briefmarke aber nicht nur eine Frequenzsteigerung der Quartierbriefkästen sondern auch eine wesentliche Erleichterung des Betriebes im Postbüro, vor allem eine Hilfe für die Briefträger, die nun die Post nur verteilen müssen und die Spesen dafür nicht auch noch einzukassieren haben.

Die Besprechungen zogen sich 1843 etwas hin, da allgemeine innenpolitische Probleme Spannungen brachten. Doch dann wurde die Angelegenheit plötzlich vorangetrieben. Am 10. Januar kam der Beschluß der Regierung zustande, die Stadtpost neu zu organisieren und verschiedene Neuerungen

einzuführen. So sollte eine Frankomarkte herausgegeben, solidere Briefkästen aufgestellt, die Zahl der Briefträger von drei auf vier erhöht und die tägliche Leerung der Briefkästen drei- statt zweimal durchgeführt werden.

Der bekannte Architekt Melchior Berri, der Erbauer des früheren Stadt-Casinos und des Museums an der Augustinergasse, erhielt den Auftrag, die neuen Briefeinlagen und die Marken zu entwerfen. Sein Entwurf für die Briefkästen wurde sofort angenommen. Auf ihnen ist neben klassizistischen Verzierungen eine fliegende Taube mit einem Brief im Schnabel abgebildet. Die gleiche Idee hat Berri auch für den Entwurf des Frankozettelchens verwendet.

Die zwölf in München gegossenen Briefkästen langten nach dreiviertel Jahren am 27. Januar 1845 in Basel an, und Berri war mit der Ausführung der Arbeit sehr zufrieden. Im Brief an den Direktor der Gießerei heißt es: «Ew. Hochwohlgeboren, trefflichen Arbeiten, die in keiner Weise etwas zu wünschen übrig lassen, habe ich im besten Zustande ohne die mindeste Verletzung letzten Montag erhalten. Namentlich ist das bronzene Postkästchen ein herrliches Kunstwerk gleich den schönsten antiken Bronzen in Neapels Museum. . . .» Noch heute freuen sich mit Recht viele Basler an den drei erhaltenen, noch verwendeten blau-weißen Briefkästen am Spalentor, in der St. Alban-Vorstadt und am Lindenberg. Die Arbeit war damals ein äußeres Zeichen der stolzen aufstrebenden Stadt, die sich von den Trennungswirren des Jahres 1833 erholt hatte.

Auch die in Auftrag gegebene Briefmarke war zur vollen Zufriedenheit der Postkommission ausgefallen. Sie zeigt ebenfalls die schwebende Brieftaube, ein Symbol der Zuverlässigkeit und Schnelligkeit. Am 18. Juni lieferte die Druckerei Benjamin Krebs in Frankfurt 522 Bogen der neuen Briefmarke ab, das waren 20 880 Stück; die Kosten beliefen sich auf 198 Pfund 16 Schilling und 2 Denare. Das kleine Papierchen, das als «Basler Dybli» bekannt werden sollte, war ein kleines Kunstwerk, denn im Gegensatz zu seinen elf Vorgängern in der Geschichte der Briefmarke ist es mehr als eine sachliche Dokumentation für vorausbezahltes Porto. Bei Melchior Berri überwog das Künstlerische, so daß der Marke eine neue Bedeutung zukam, wie sie heute noch sehr gepflegt wird. Aber nicht nur die Gestaltung war wegweisend, auch der Druck, wurde doch das Basler Dybli als erste Marke der Welt in drei Farben (rot, blau, schwarz) und im Prägedruck hergestellt.

Die erste öffentliche Ausgabe der Marken zu 2½ Rappen erfolgte am 1. Juli 1845 im Posthaus. Zur Orientierung der Bevölkerung stand am Vortag im «Basler Intelligenzblatt» eine kurze, aber aufschlußreiche Notiz:

«Vom 1. Juli an läßt das Postamt den neuorganisierten Stadt-Postdienst ins Leben treten. Demzufolge eingerichtet werden: Zu mehrerer Bequemlichkeit eines E. Publikums können von nun an auch vermittelt gedachter Einlagen Briefe, welche für Basel Stadttheil bestimmt sind, franco aufgegeben werden, so daß sie portofrei dem Adressaten zukommen. Zu dem Ende haben sich diejenigen Personen, die diese Anordnung zu benutzen wünschen, mit Francozettelchen zu versehen, welche beim Postamt (im Distributionsbüro) je 20 Stück zu 5 Batzen erhältlich sind. Von diesen Zettelchen wird je eines an jeden innerhalb der Stadt zu bestellenden Brief bis 1 Loth schwer angeklebt, an schwerere Briefe oder solche, die im Stadtbann oder den drei Landgemeinden zu bestellen sind, sind deren zwei aufzukleben. Umgekehrt sind Briefe aus den Landgemeinden nach der Stadt im Franco Fall ebenfalls mit zwei Zettelchen zu versehen. Das Ankleben geschieht vermittelt einfacher Benetzung der Zettelchen auf der Rückseite und Andrücken derselben auf der Adreßseite des Briefes links oben.»

Die Behörden mußten sich sehr um die Einführung der Marken bemühen, die Begeisterung dafür war ganz gering. Im Durchschnitt wurden von der Post täglich bloß 30 Marken verkauft, die Postbenützer zeigten eine solche Abneigung gegen die Übernahme des Portos durch den Absender. Bis jetzt galt es als unhöflich, den Brief im voraus zu frankieren, weil dies vermuten ließ, der Empfänger könne das Porto nicht selber bezahlen. – Die neue Basler Marke fand vor allem bei den deutschen Rheinschiffern Anklang, die regelmäßig Briefe aus Frankfurt mitbrachten. In Basel wurde die Post mit einer Marke versehen und dem Adressaten zugestellt.

Erst nach 2 Jahren bestellte die Post eine zweite Auflage, diesmal waren es 515 Blätter, also 20 600 Stück. Als im folgenden Jahr, das heißt 1848, das Postwesen Basels an den neuen eidgenössischen Bundesstaat übergang, verloren die Kantonalmarken ihren Wert. Aus der zweiten Auflage gingen noch 12 320 Basler Dybli in den Besitz der Eidgenossenschaft. Nach den Akten ist ihre Vernichtung nicht belegt; sind wohl noch einige letzte Bogen irgendwo vorhanden?

Am 1. Januar 1849 nahm die Eidgenössische Postverwaltung ihren Betrieb auf. Jetzt wurden die Neubaupläne für eine Post, von denen man seit 1841 sprach, erneut ernsthaft diskutiert. Ein speditives Vorgehen war hier notwendig, hatten doch Intrigen aller Art den Bau verzögert. Im Jahre 1851, als der Vorsteher des Eidgenössischen Postdepartements in Basel die Pläne eingehend studierte, wurde dem jungen Architekten Johann Jakob Stehlin (1826–1894) der Auftrag für den Bau zugehalten. Architekt Amadeus Merian schreibt in seinen Erinnerungen davon. Nach dem Bericht über die

Verhandlungen heißt es: «Daraus ist zu sehen, wie fein die Sache gedreht wurde . . . Nun Papa Stehlin (damals Nationalrat, später Ständerat und Bürgermeister) hatte seinen Zweck erreicht und seinem Sohn zu einem größeren Bauwerk als Debut verholfen.» (Stehlin hat später u. a. die Kunsthalle und das Bernoullianum erbaut). Zwei Jahre darauf konnte der an Stelle des Kaufhauses errichtete Neubau an der Freien Straße bezogen werden; das alte Posthaus an der Schneidergasse hatte ausgedient.

Das Postbrünneli

Zum Posthaus an der Schneidergasse gehörte ein Brunnen, der als Postbrünneli in der ganzen Stadt bekannt war. Er geht zurück auf einen Lochbrunnen, der schon auf dem Stadtplan des Matthäus Merian aus dem Jahre 1615 deutlich sichtbar ist. Er befand sich 15 Stufen unter der Gasse, und sein Wasser wurde in der Stadt wegen seiner kühlen Temperatur besonders geschätzt. Namentlich für Kranke wurde von überall her hier Wasser bezogen. Das Wasser kam aus einer Quelle, die im Hof des Hauses «zum Geist», also im Hof des späteren Posthauses, gefaßt und deren Erguß in steinernen Käneln unter dem Hausgang des Gebäudes durchgeführt und dann teils in Holz teils in Metall zum Ausfluß in einen Brunnentrog geleitet wurde. Dieser Postbrunnen in der Stadthausgasse wurde wegen der dem Postgebäude gegenüberliegenden Trinkstube «zem Sufzen» auch Seufzenbrunnen genannt. Zwei, bei gutem Zufluß drei Messingrohre, lieferten das Wasser. Wegen der tiefen Lage des Quellaustrittes erforderte die Anlage eine vertiefte Entnahmestelle, eben ein Loch. All diese Brunnen, die im Zusammenhang mit einer lokalen im Stadtgebiet austretenden Quelle stehen und für die eine vertiefte Sammelstelle nötig ist, werden Lochbrunnen geheißen.

Eine Übersicht der Brunnen im alten Basel zeigt, daß sich an der Schneidergasse, beim Andreasplatz und beim Fischmarkt verschiedene Quellen befanden. Schuld an diesen Wasseraustritten mitten in der Stadt ist der Blaue Letten, auf den man in Basel an zahlreichen Stellen nach Durchbohrung des Rheinschotters stößt. Zwischen dem Geröll und der undurchlässigen Schicht des Letten fließt Wasser in den Rhein; der Blaue Letten dient dabei als Quellhorizont. Mit seinem tiefen Bett hat der Birsig diese Erdschichten angeschnitten, weshalb vor allem an der Halde des linken Birsigufers viele Quellen hervortreten. Die Ansiedler im unteren Bereich des Petersberges und Spalenberges fanden so bei ihren Wohnstätten bereits gutes Trinkwasser vor. Mit der starken Überbauung des Spalen- und Neubadquartiers erfolgte ein vermehrter Zufluß von Abwasser in die Quellzone, wodurch Krankheitsherde entstanden und im Wasser weitertransportiert wurden.

Bei der Neuüberbauung des Areals gegenüber dem Posthaus im Jahre 1874 wurde der in der Straße sich befindende Lochbrunnen aufgehoben und durch einen Brunnen unter der gegenüberliegenden Hausecke der Trinkstube ‹zem Süfzen› ersetzt. Dieser neue Brunnen erhielt nun Wasser aus der städtischen Wasserversorgung, und zwar vom Spalenwerk; die vermehrt aufgetretenen Verunreinigungen verlangten diese Umstellung. Das Bauamt erstellte eine Anlage, die zuerst wegen ihrer Lage beim alten Posthaus mit einem Posthorn verziert werden sollte. Bei der Ausführung wurde dann aber die gleiche Gußplastik ‹Putto auf Delphin reitend› verwendet wie beim Aeschentorbrunnen am Aeschengraben. Der ovale Trog in Vasenform trug die Jahreszahl 1874. Beim Bau der noch heute stehenden Liegenschaft des Singerhauses im Jahre 1915 mußte der Brunnen entfernt werden, er kam 1928 an der Lehenmattstraße erneut zur Aufstellung.

Im Hof der Liegenschaft des Posthauses plätscherte bei der Quelle ebenfalls ein Brunnen, er wird heute Stadthausbrunnen bezeichnet. Den Behörden bereitete er im Jahre 1800 große Schwierigkeiten, blieb doch wegen des trockenen Sommers das Wasser aus. Am 26. November 1800 meldete der Brunnenmeister, er habe alles getan, um diesem Brunnen zu seinem Wasser zu verhelfen, auch das Ablassen des Weiher bei Neubad sei ohne Wirkung geblieben. Der Brunnen muß dann wieder während einiger Zeit Wasser gehabt haben. Seit dem Herbst 1802 versiegte der Brunnen endgültig. Alle Bemühungen, ihn wieder fließen zu lassen, waren erfolglos.

Die Frage eines laufenden Brunnens im Hof des früheren Posthauses wurde erst wieder im Juni 1866 erörtert. Man war damals der Meinung, daß das jetzige Stadthaus als ein Zentrum der städtischen Verwaltung mit einem laufenden Brunnen geziert werden sollte. Nach genauen Kostenberechnungen stellte man im gleichen Jahr einen Brunnen mit Angensteinerwasser auf. Der ovale Trog ist vasenförmig und steht frei in einer apsidenförmigen Nische, die mit einer muschelförmigen Decke verziert ist. Auf beiden Seiten finden sich Laub- und Bandverzierungen. Als Wassermenge wurde dem Postbrunnen im Hof des Gebäudes das übliche Maß von $\frac{1}{2}$ Helbling zugeteilt, das sind 2,25 Liter pro Minute, was einer Durchlaßöffnung der Brunnenröhre von 6,1 Millimetern entspricht. – Noch heute erfreut der kleine, in den Hof ausgezeichnet passende Brunnen jeden Besucher des Stadthauses.

Die vorliegende kurze Geschichte von Brunnen im Zusammenhang mit einer städtischen Liegenschaft veranschaulicht klar, welche Bedeutung dem Trinkwasser in Basel beigemessen wurde. Überall wurden Brunnen aufgestellt, einerseits aus Notwendigkeit für Menschen und Tiere, andererseits als Zierde der Stadt, was die vielen reich geschmückten Brunnenstöcke und Tröge so schön zeigen. Basel ist einer Tradition treu geblieben, von der

schon der am Konzil tätige Enea Silvio Piccolomini, der spätere Papst Pius II. (1458–1464) begeistert war, steht doch in einer seiner Stadtbeschreibungen: «Hier stehen schöne Brunnen, denen klares und köstliches Wasser entströmt; es gibt aber auch in allen Gassen deren sehr viele: Nicht einmal Viterbo in Umbrien ist so reich bewässert. Wer Basels Brunnen zählen wollte, müßte gleich auch seine Häuser zählen! »