

<b>Zeitschrift:</b>	Neujahrsblatt / Gesellschaft zur Beförderung des Guten und Gemeinnützigen
<b>Herausgeber:</b>	Gesellschaft zur Beförderung des Guten und Gemeinnützigen
<b>Band:</b>	90 (1912)
<b>Artikel:</b>	Die Geschichte der Stadt Basel von der Trennung des Kantons bis zur neuen Bundesverfassung : 1833-1848 : erster Teil
<b>Autor:</b>	Burckhardt, Paul
<b>Kapitel:</b>	Industrie, Handel und Warenverkehr
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-1006953">https://doi.org/10.5169/seals-1006953</a>

### 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:** 20.02.2026

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

der Irrenbehandlung eingetreten war, protestierte öffentlich gegen die immer noch vorhandenen Missstände. Erst 1853 wurden sie beseitigt, als in Verbindung mit der Korrektion der Lottergasse das neue Versorgungshaus erbaut wurde, das eine bessere Unterbringung der Geisteskranken möglich machte.

**Industrie, Handel und Warenverkehr.** Den ersten Rang unter den Basler Industriezweigen nahm unbestritten die Bandfabrikation ein. Seit dem Anfang des Jahrhunderts war sie gewaltig emporgeblüht; in den vierziger Jahren waren 3000 bis 4000 Bandstühle in Tätigkeit. Weitaus die meisten von ihnen standen in den niedrigen Stuben der Baselbieter Bauernhäuser; doch arbeiteten auch zirka 600 Webstühle in den städtischen Fabrikräumen. Die Zahl der in der Stadt wohnenden Arbeiter und Angestellten wuchs in der Zeit von 1837 auf 1847 von 1500 auf 2200. Im ganzen gaben um die Mitte des Jahrhunderts die Bandfabriken etwa 16,000 Menschen Arbeit und Unterhalt. Ihren Aufschwung verdankte diese Industrie vor allem der Regsamkeit der kapitalkräftigen Fabrikanten, die die Verhältnisse des Weltmarktes klug auszunützen verstanden. Die verbesserte Mechanik der Webstühle, besonders der Jacquardstühle, erhöhte die Leistungsfähigkeit der Fabriken; bereits gab es auch in der Stadt mehrschifflige, von Dampfmotoren betriebene Stühle. Die Chefs, die früher die Besorgung der Fabrikate mehr ihren Angestellten überlassen hatten, studierten jetzt selber die Details, hauptsächlich die künstlerische Ausstattung der neuen sogenannten fassonierten Bänder. Man berechnete ums Jahr 1840, daß der Wert der jährlichen Ausfuhr von Bändern ungefähr 10 Millionen Franken betrage. Deutschland und Nordamerika boten den größten Absatz, 70% aller Bänder wanderten dorthin; nach England und Frankreich nur je 12 und 10%. Daß aber sogar in Paris trotz der französischen Konkurrenz die reich verzierten Modebänder Absatz fanden, war der größte Erfolg der industriellen Tüchtigkeit Basels. Die Bänder waren verhältnismäßig billig, weil der Rohstoff ohne hohe Zölle nach Basel gebracht wurde und die Arbeitslöhne niedrig waren.

Als notwendige Ergänzung der Bandfabrikation konnte die Seidenfärberei gelten, die auch im Zunehmen begriffen war und 1847 bereits 150 Gesellen beschäftigte. Die baslerischen Seidenstoffabriken hatten ihre Stühle meist im Birseck und im Berner Jura, wo etwa 1000 Weberinnen für sie arbeiteten; sie führten ihre Produkte hauptsächlich nach den Vereinigten Staaten, wo die schweizerischen Seidenstoffe bis 1841 zollfreien Eingang fanden. 1824 war durch J. L. Alioth die erste schweizerische Floretspinnerei eingerichtet worden; jetzt gab es zwei solche Fabriken in Basel, von denen die eine auf landschaftlichem Boden stand; zahlreiche Heimarbeiter in der Urschweiz halfen die Floretseide kämmen. Außerhalb des städtischen Bodens arbeiteten auch zwei Baumwollspinnereien baslerischer Fabrikanten. Nach der Bandindustrie beschäftigten die Tabakfabriken am meisten Arbeiter in der Stadt selbst; sie lieferten ihre Schnupf- und

Rauchtabake nach der ganzen Schweiz und indirekt durch den Schmuggel auch nach Italien und Frankreich. Starke Rückschritte hatten die Indiennedruckereien gemacht, da ihnen der französische und italienische Markt versperrt war; ebenso hatte die Basler Papierfabrikation, deren weißes und festes Papier früher überall gesucht und gerühmt gewesen war, durch die hohen Zölle des Auslandes viel von ihrem Absatz verloren. Dagegen zählte die Stadt neun, zum Teil bedeutende Druckereien, dazu mehrere lithographische Anstalten und Kunsthändlungen, wie die bekannte Haslersche.

Im Verlauf der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts war Basel unbestritten die erste schweizerische Handelsstadt und ein eigentlicher Stapelplatz des immer wachsenden Warenverkehrs geworden. 1837 zählte man etwa 200 Häuser, die Engroshandel oder Spedition betrieben. Die Waren- und Wechselgeschäfte in der Stadt mussten damals noch alle durch die Vermittlung der vom Stadtrat gewählten und eidlich verpflichteten 15 Sensale abgeschlossen werden. Bankgeschäfte gab es in den vierziger Jahren 16 in Basel; eine neue Bank, die der Vereinfachung und Erleichterung des Geldumsatzes und Wechselverkehrs dienen und eine Depositenbank für einfache wie reiche Leute werden sollte, gründete im Jahre 1844 der eben aus England zurückgekehrte J. J. Speiser. Den Namen „Bank in Basel“ nahm sie im folgenden Jahre an. Trotz den Verlusten der ersten Jahre und trotz den Krisen der Revolutionszeit ehielt sich das junge Unternehmen dank der Energie Speisers und den zweckmäßigen Einrichtungen, die er vorschlug. Schon im Jahre 1847 war die Basler Handelswelt durch eine Krise in England hart betroffen worden; vollends im folgenden Jahr drohte eine allgemeine Stockung des Handels, und bei der Ungewissheit der politischen Lage war für viele kein Kredit mehr vorhanden. Da war es der Direktor der neuen Bank in Basel, der über 100 der angesehensten Kaufleute und Fabrikanten zu einem engern Zusammenschluß zu gewinnen vermochte. Ein Kreditverein wurde gegründet, der ein Anleihen von über 800,000 Fr. aufnahm und damit seinen bedrängten Mitgliedern half, ihre Verbindlichkeiten zu erfüllen. Für allfällige Verluste hafteten die dem Verein Beigetretenen gemeinschaftlich. Schon das Bestehen einer solchen Vereinigung, die ein schönes Beispiel bürgerlicher Solidarität darstellte, half, und ohne große Verluste ging die schwere Zeit an den Kaufleuten Basels vorüber.

Da Basel darauf bedacht sein mußte, alle Hemmnisse und Verteuerungen des Warenverkehrs fernzuhalten oder zu verringern, bekannte es sich immer zum Grundsatz der Handelsfreiheit, wie auch Zürich und Genf. Auf mancher Tagsatzung traten die Gesandten von Baselstadt gegen Grenzschutzzölle und für Beibehaltung der Handelsfreiheit ein, „bei der sich Basel stets wohl befunden habe“. Man wünschte ferner mehrmals, doch umsonst, eine Befreiung vom eidgenössischen Zoll für die Transitgüter, die nachweislich nur kurze Zeit den eidgenössischen Boden berührten. Basel war auch weitaus am meisten am Bezug des eidgenössischen Grenzzolls beteiligt; im Jahr 1839

z. B. waren von zirka 3 Millionen Zentnern, die zu 1 oder 2 Bahnen beim Eingang in die Schweiz verzollt werden mußten, 1,160,000 Zentner in Basel verzollt worden; kein anderer Kanton hatte einen so starken Transit. Die Mehrheit der Tagsatzung beschloß 1845, im allgemeinen am Grundsatz der Handelsfreiheit festzuhalten. In gewissen Kantonen aber, z. B. in St. Gallen und Appenzell, deren Industrie seit dem Anschluß Süddeutschlands an den preußischen Zollverein schwer bedrängt war, herrschte oft große Erbitterung gegen die Handelspolitik Basels; es hieß, die Stadt wolle ihren blühenden Zwischen- und Transithandel auf Kosten der östschweizerischen Industrie erhalten und die Basler Kapitalisten machen die verarmende Ostschweiz von sich abhängig; wenn es so fortgehe, behauptete der „Östliche Beobachter“ im Jahre 1842, so werde die östliche Schweiz größtenteils an Basel verpfändet sein! Es lag in Basels Interesse, auch seine eigenen Staats- und Stadtzölle herabzusetzen, um der Möglichkeit einer Umgehung durch die von Deutschland oder Frankreich kommenden Warenzüge vorzubeugen. Schon im Juli 1830 hatte der Kleine Rat eine Herabsetzung der „Intraden“ und Verminderung der Kaufhausgebühren genehmigt. Nach der erfolgten Kantonstrennung erklärte das Handelskollegium im November 1833, Basel müsse jetzt alles aufbieten, um den Transit an sich zu ziehen, da die Gefahr der Umgehung noch größer sei als vor 3 Jahren; auch der Stadtrat wollte lieber vorübergehende Opfer bringen als die Zukunft preisgeben. Eine neue Kaufhausordnung trat ins Leben, die die Gebühren bedeutend verringerte. Im Großen Rat wäre man Ende 1833 sogar bereit gewesen, den „lästigen“ Kantonaltransitzoll auf ein Drittel herabzusetzen; aber Basel war darin nicht mehr frei. Die Landschaft hatte laut Schiedsgerichtspruch künftig das Recht, 64 % dieses Zolls zu beziehen. Seine Höhe wurde am 1. März 1834 auf durchschnittlich  $7\frac{1}{2}$  Rappen per Zentner festgesetzt. Basel hätte gern einen niedrigeren Ansatz gehabt, mußte sich aber fügen.

Bald kamen eine solche Masse Transitzüter und eigener Waren nach Basel, daß die Einbußen an den Gebühren reichlich vergütet wurden. Der größte Teil der Güter kam auf großen Wagen von Frankreich her; viele waren bis Hüningen auf dem Canal Monsieur transportiert worden. Jahr für Jahr nahmen die Warenmengen zu, denen das Kaufhaus und das Rheinlagerhaus nicht genügend Platz bieten konnten. Schon 1837 mußten die Bestätter im Kaufhaus über 22,000 Wagen mit einer Million Zentner auf- und abladen. Bei der Einweihung des neuen Hauses wies Ratsherr Felix Sarasin in seinem Rückblick auf die letzten 25 Jahre nach, wie Basels Handelsverkehr in dieser Zeit gewachsen war: die Zahl der angekommenen Güter hatte sich mehr als verdreifacht; 1821 waren 262,000 Zentner Waren eingegangen, 1845 aber 901,000.

In diesen Jahren war zugleich ein merkwürdiger, unerbittlicher Konkurrenzkampf zwischen den Verkehrsmitteln geführt worden. Zwar blieb noch lange die Unentbehr-

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 Aehse 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. Johantor, das bisher am meisten an Zöllen und Weggeldern eingenommen hatte, verlor seine beste Rundschaft; 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 Bläßitor 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 Sperr 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