Zeitschrift: Neujahrsblatt / Gesellschaft zur Beförderung des Guten und Gemeinnützigen

Herausgeber: Gesellschaft zur Beförderung des Guten und Gemeinnützigen

Band: 96 (1918)

Artikel: Die Baseler Rheinschiffahrt

Autor: Kölner, Paul

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1006947

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: 01.10.2025

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

Die Basler Rheinschiffahrt.

Von Paul Kölner.

96. Neujahrsblatt

herausgegeben

von der

Gesellschaft zur Beförderung des Guten und Gemeinnützigen

1918.

Basel.

In Kommission bei Helbing & Lichtenhahn.

Inhalts-Anzeige der früheren Neujahrsblätter.

1. Erzählungen aus der Basler Geschichte in zwangloser Reihenfolge.

* bedeutet vergriffen.

*I. 1821. (Bernoulli, Dan.) Isaac Iselin.
II. 1822. (Burckhardt Jac., Oberstthelfer, später Antistes.) Der Auszug der Rauracher.
*III. 1823. (Hanhart, Rudolf.) Basel wird eidgenössisch. 1501.
*IV. 1824. (Hagenbach, K. R.) Die Schlacht bei St. Jakob. 1444.
*V. 1825. (Hagenbach, K. R.) Die Kirchenversammlung zu Basel. 1431—1448.
VI. 1826. (Hagenbach, K. R.) Die Stiftung der Basler Hochschule. 1460.
*VII. 1827. (Hagenbach, K. R.) Erasmus von Rotterdam in Basel. 1516—1536.
*VIII. 1828. (Hagenbach, K. R.) Scheik Ibrahim, Johann Ludwig Burckhardt aus Basel.
*IX. 1829. (Hagenbach, K. R.) Rudolf von Habsburg vor Basel. 1273.
*X. 1830. (Hagenbach, K. R.) Bürgermeister Wettstein auf dem westphälischen Frieden.
*XI. 1831. (Hagenbach, K. R.) Das Jahr 1830, ein wichtiges Jahr zur Chronik Basels.
*XII. 1832. (Burckhardt, A.) Die Schlacht bei Dornach am 22. Juli des Jahres 1499.
*XIII. 1835. (Burckhardt, A.) Landvogt Peter von Hagenbach.
*XIV. 1836. (Burckhardt, A.) Das Leben Thomas Platers.
XV. 1837. (Burckhardt, A.) Das große Sterben in den Jahren 1348 und 1349.
*XVI. 1838. (Burckhardt, A.) Das Karthäuser-Kloster in Basel.
*XVII. 1839. (Burckhardt, A.) Der Rappenkrieg im Jahr 1594.
*XVIII. 1840. (Burckhardt, A.) Die ersten Buchdrucker in Basel.
*XIX. 1841. (Heusler, Abr.) Die Zeiten des großen Erdbebens.
XX. 1842. (Burckhardt, A.) Hans Holbein der Jüngere von Basel.
*XXI. 1843. (Wackernagel, W.) Das Siechenhaus zu St. Jakob.
XXII. 1844. (Reber, B.) Die Schlacht von St. Jakob an der Birs.

2. Die Geschichte Basels von den ältesten Zeiten bis zur Einführung der Reformation, in zusammenhängenden Erzählungen dargestellt.

*XXIII. 1845. (Fechter, D. A.) Die Rauraker und die Römer, Augusta Rauracorum und Basilia.
*XXIV. 1846. (Burckhardt, Jacob, Professor.) Die Alemannen und ihre Bekehrung zum Christentum.
*XXV. 1847. (Streuber, W. Th.) Bischof Hatto, oder Basel unter der fränkischen Herrschaft.
*XXVI. 1848. (Burckhardt, Theophil.) Das Königreich Burgund. 888—1032.
*XXVII. 1849. (Burckhardt, Th.) Bürgermeister Wettstein auf dem westphälischen Frieden.
*XXVIII. 1850. (Fechter, D. A.) Das Münster zu Basel.
*XXIX. 1851. (Fechter, D. A.) Bischof Burchard von Hasenburg und das Kloster St. Alban.
*XXX. 1852. (Fechter, D. A.) Das alte Basel in seiner allmählichen Erweiterung bis 1356.
*XXXI. 1853. (Burckhardt, Th.) Die Bischöfe Adelbero und Ortlieb von Froburg.
*XXXII. 1854. (Burckhardt, L. A.) Bischof Heinrich von Thun.
XXXIII. 1855. (Hagenbach, K. R.) Die Bettelorden in Basel.
*XXXIV. 1856. (Burckhardt, L. A.) Die Zünfte und der rheinische Städtebund.
*XXXV. 1857. (Arnold, W., Professor.) Rudolf von Habsburg und die Basler.
*XXXVI. 1858. (Wackernagel, W.). Ritter- und Dichterleben Basels im Mittelalter.
*XXXVII. 1859. (Vischer, W.) Basel vom Tode König Rudolfs bis zum Regierungsantritte Karls IV.
*XXXVIII. 1860. (Heusler, Andr.) Basel vom großen Sterben bis zur Erwerbung der Landschaft 1349—1400.
*XXXIX. 1861. (Burckhardt, Th.) Basel im Kampfe mit Österreich und dem Adel.
*XL. 1862. (Hagenbach, K. R.) Das Basler Konzil. 1431—1448.
*XLI. 1863. (Fechter, D. A.) Basels Schulwesen im Mittelalter. Gründung der Universität. Anfänge der Buchdruckerkunst.
*XLII. 1864. (Buxtorf, K.) Basel im Burgunderkriege.
*XLIII. 1865. (Vischer, W.) Der Schwabenkrieg und die Stadt Basel. 1499.
*XLIV. 1866. (Frey, Hans.) Basels Eintritt in den Schweizerbund.
*XLV. 1867. (Buxtorf, K.) Die Teilnahme der Basler an den italienischen Feldzügen.
*XLVI. 1868. (Hagenbach, K. R.) Johann Oecolampad und die Reformation in Basel.

Rudolf Wackernagel

bei seinem Scheiden als Staatsarchivar
in dankbarem Gedenken zugeeignet.

Allerheiligen 1917.

Zur Bildbeigabe.

Die umstehende Illustration ist die Reproduktion eines handgemalten Bildes aus dem „leidigen Unglücksbuch" der Schiffleutenzunft. Das Manuskript wurde vom Staatsarchiv aus dem Nachlaß des letzten Basler Schiffermeisters, Hindenlang, erworben und enthält handschriftliche Aufzeichnungen über baslerische Schiffsunfälle aus der Zeit des dreißigjährigen Krieges.

Dem Bericht über den im Bilde wiedergegebenen Schiffbruch von 1646 sind nachfolgende Einzelheiten entnommen:

„Sontag den 21. Brochmonat anno 1646 war Jacob Battenhauser morgens umb fünff uhren mit allerhandt kauffmanswahren geladenem stulschifflein von hier auß weg gefahren, undt ist ihm zu Istein an dem waldt ein groß unglickh zugestanden, daß leider Gott erbarms die wahren, so darin gewesen, undt nit auff dem wasser geschwumen, alles undergangen undt verlohren worden, alß namentlich: 46 stuckh reyß, 2 faß weinstein, darin vil geldt gewesen, 2 faß krämerey, 2 ballen tuch, darin auch geldt gewesen, ein schachdlen, darin ein silber vergildter becher, so heren Wolff Hiebner, fürstlicher zollsverwalder zu Brisach von heren Hannß Jacob Dannon zu verehren iberschickt worden, samt villen fellisen undt bindtlen, und findt, indem er bey den dreysig persohnen gehept, undt nacher Strospurg fahren wollen, auch zwo manßpersohnen undt ein weibspersohn, so großschwangeres leib gewesen, erdrunkhen, daß ibrige, alß seidenwahr, bomorantzen undt andere leichte wahren wider errettet undt nacher Strospurg gefiert.... Undt ist daß schiff alß es den stockh getroffen, alßbalden gesunckhen, die wahren druß getriben, die persohnen darvon geschwumen undt endtlich daß schiff, wo die wasser zusammen gestoßen, underibersey gefallen undt gegen Kleinen Kempß iber, auff ein grundt getriben. Die Isteiner undt Kleinen Kempser aber haben mit ihren weidlingen vill gethon undt manchen menschen errettet undt bey leben erhaldet, wie nit weniger vill wahren an daß landt gefiert; undt so die hilff nit sogleich vorhanden gewesen, iber die massen ibel hergangen wäre. Der algerächte Gott undt Vatter wolle unß sambtlichen vor derglichen großem unglickh undt bekimernuß gnädiglichen bewahren undt unß zu all unßren künfftigen reysen vill glickh undt heill verlichen undt unß seine heiligen engell alß geleidt und stierleith mitgeben, undt daß alleß durch Cristum Jesum, Amen."

Die Basler Rheinschiffahrt.

Von Paul Kölner.

96. Neujahrsblatt

herausgegeben

von der

Gesellschaft zur Beförderung des Guten und Gemeinnützigen

1918.

Basel.

In Kommission bei Helbing & Lichtenhahn.

Buchdruckerei Werner-Riehm, Basel.

I.

Stadt und Strom im Mittelalter.

„Dar nach bi des Rines vluot
lit ein veste unmazen guot,
Basel diu vil werde,
daz niender uf der erde
endarf bezzer veste sin . . .“

Was schon im dreizehnten Jahrhundert dem höfischen Sänger in seiner Weltchronik das Lob auf Bischofstadt und Strom entlockt, was später immer Gelehrte, Dichter und Schriftsteller in ihren Werken von Basel sagten und sangen, von Enea Silvio und Sebastian Brant bis auf das heimelige Preislied Joh. Peter Hebels, stets ist es die unvergleichliche Lage der Stadt und ihr Verhältnis zum vorbeirauschenden Strom, die in Äußerung und Urteil bewußt zu Worte kommen. In der Geschichte der Stadt ward der Rhein zum integrierenden Element ihres Werdens und Seins, ihre Freude als mächtig pulsierende Verkehrsader, aber auch ihr Leid und ihre Sorge, wenn er in roh entfesselter Urkraft die Brücke zerriß und Häuser und Gassen unter Wasser setzte.

In Dunkel gehüllt liegt die Zeitspanne, da angelockt vom gewaltigen Vorteil der Lage, Jäger und Fischer sich an der Niederung zwischen dem Strom und den einmündenden Birsigrinnsalen niederließen und da Einbaum und Kahn als dürftige Verkehrsmittel von Ufer zu Ufer geleiteten.

Damals bot der Basler Rhein nicht das heutige Bild leidenschaftsloser Korrektheit mit geregeltem Lauf und quadergedämmten Böschungen. Dichte Waldkomplexe und fischreiches Wassergebiet bedeckten größtenteils das Gelände; Hoch- und Niederwild bevölkerten das Dickicht und im Röhricht der zahlreichen Altwasser baute die Wildente ihr schmucklos Halmnest. In reiner Ursprünglichkeit, bald schwächer, bald ufervoll dahinfließend, zog der Strom zwischen Geröll und Schotterbänken einsam seines Weges. Unablässig das Bett verändernd, oft bis zum Hochgestade die Ufer überflutend und unterwühlend, drängten sich seine Wassermassen bald nach der einen, bald nach der andern Seite, ließen Inseln erstehen und vergehen und bildeten neue Flußarme, deren Erosion das Gelände in seiner heutigen Form nivellierte.

Über die örtliche Beschränkung hinaus aber schuf im Jahrhundertlauf der Völkerverkehr seine ins Weite zielenden Bahnen und reihte der Natur der Lage entsprechend baslerischen Grund und Boden in sein vielmaschiges Netz. „So ergab sich die hohe Bedeutung des Ortes als eines Kreuzungs- und Zentralpunktes für Handel und Verkehr, die ihre volle Bekräftigung fand, als ihn die Römer in die universalen Zusammenhänge ihrer Straßen und Befestigungen einstellten.“

Ihrer günstigen Lage an der Schwelle des Gebirgsgebietes, wo der Bergstrom die freie Ebene betritt, verdankte es auch die Stadt, daß sie beim Zerfall des römischen Weltreiches nicht gleich andern Stadtsiedelungen zum Dorf herabsank oder gar für immer unterging, sondern fortdauerte. Dank dessen

überstand sie auch die Alemannenstürme und als der Ungar im Jahr 917 ihr Gotteshaus in Asche legte und Bischof und Bürger dem ungewohnten Reiterheer erlagen, erwuchs der Ort gefestigter aus Brandschutt und Trümmern, mehrte sich seine Bedeutung als Knotenpunkt der zwischen Nord und Süd sich kreuzenden Kräfte.

Als wichtige Wegstation hatte selbst im weltfernen Island Basels Name Klang; auf dem Rhein bis „Boslaraborg" und von da in beschwerlicher Landfahrt pilgerten die aus dem Norden kommenden Glaubenseifrigen romwärts.

Die Krönung dieses Erstarkens am Strom und gleichzeitig die sinnfälligste Äußerung der eminent umsichtigen Wirtschaftspolitik des damaligen Stadtoberhauptes, Heinrich von Thun, war die Erbauung der Brücke, nicht zufällig in dem Zeitpunkt, da der bayrische Bischof Otto von Freising das Rheintal von Basel bis Mainz als die Landschaft bezeichnete, darin des Reiches größte Kraft liege. Der Brückenbau mit seiner Erschließung des rechten Ufers machte erst die Stadt zur vollgültigen Herrin über den Strom. Die ungeheure Bedeutung dieser Großtat für ihre Zeit muß immer wieder daran ermessen werden, daß Heinrichs Werk, zu dessen Finanzierung er selbst vor einer Versetzung des Kirchenschatzes an die Juden nicht zurückschreckte, die einzige feste Rheinüberbrückung zwischen Bodensee und Meer war.

Das Vorhandensein einer Basler Schiffahrt als ein durch die Technik ihres Betriebes in erster Linie dem Handelsverkehr nahestehenden Gewerbes wird urkundlich am frühesten erhärtet durch die Koblenzer Zollordnung vom Jahre 1209, in welcher baslerischer Rheinschiffe Erwähnung geschieht.

Im Hochmittelalter ruhte der Schwerpunkt des gewerblichen und kaufmännischen Lebens und Treibens in Basel in den Siedelungen am Stromufer und am untersten Lauf und Mündungsgebiet des Birsigs. Dort standen die Bänke der Geldwechsler, lagen die Herbergen und Transporteinrichtungen. An der Schifflände erhob sich das Salzhaus, das neben seiner ursprünglichen Bestimmung bald zum Lagerungsplatz für Schiffsgüter und zur Zollstätte für die Transitwaren wurde. In diesem Quartier fanden auch schon im dreizehnten Jahrhundert zwei den Schutzheiligen der Schiffer geweihte Kapellen ihren Platz: Sankt Niklaus und Sankt Brandan.

Unverkennbar mächtig stieg Basels Bedeutung als Transitplatz mit der Erschließung des Gotthardweges, dessen Güterverkehr zum großen Teil vom Vierwaldstättersee an auf dem Wasserweg über Basel nordwärts zielte. Ergänzend kam dann der oberrheinischen Bischofsstadt die Bedeutung als Schlüssel des mittelalterlichen Rheinhandels zu, durch die Benützung der schiffbaren Rheinzuflüsse. Der Bodensee für die vom Arlberg kommende Ware, der Walen- und Zürichsee für das über die Bündnerpässe geführte Kaufmannsgut waren die Ruhebecken, von wo aus sich der Güterzug auf den vier Wassern Reuß, Limmat, Aare, Oberrhein Basel zuwandte. Aber nicht nur diese Warenzüge mit den kostbaren Erzeugnissen der Levante liefen bei Basel zusammen. Ein wichtiger Zweig des Welthandels drang auch von Genua über Avignon an Genf vorüber durch die Klusen des Jura nach Basel vor und setzte sich auf dem Rhein fort. So in der Mitte des zentraleuropäischen Handelszuges als einer seiner Marksteine gelegen, war Basels Name dem lombardischen Großhändler gleich vertraut, wie dem niederländischen und deutschen Kaufherrn. Die Verkehrswichtigkeit der Stadt spiegelt sich ebensosehr in der von den Venetianern offiziell gebrauchten Wegbezeichnung „caminus Basle" wie in jener Hansaurkunde von 1359, die von „Maguntia Franckenvord Strasborc Basele et Veneta" als den Stützpunkten dieser nord-südlichen Route redet.

Das Bedürfnis des Verkehrs rief aber schon früh ebenso mächtig dem Bedürfnis des Schutzes und der Sicherheit und machte den Zusammenschluß Einzelner durch die Gewalt der Umstände zur gebieterischen Notwendigkeit. Aus diesen Erwägungen erwuchs Basels Teilnahme mit Straßburg, Speyer, Worms und Mainz, am ersten rheinischen Städtebund vom Jahre 1254, dessen eines Ziel gerade die

Wahrung der gefährdeten Schiffahrtsrechte der genannten Städte bildete. Es ist wohl möglich, daß unter den hundertfünfzig mit Armbrustschützen bewaffneten Schiffen, welche der Bund auf dem Rhein unterhielt, sich auch baslerische Fahrzeuge befunden haben.

Damals gab es auf dem Rhein von Basel an abwärts nicht weniger denn vierzig Zölle. Sie dienten allein dem Vorteil der sich daraus bereichernden Landesherren. Den Interessen des Handels und der Schiffahrt liefen sie direkt zuwider; sie lähmten insbesondere die Schnelligkeit des Verkehrs durch den oft langen, erzwungenen Aufenthalt der Schiffe an den Zollstätten und steigerten die Transportkosten ins Ungemessene. Wenn trotzdem die Rheinlinie dem schwierigen Landtransport vorgezogen wurde, so lag dies einmal in der geringen Beschaffenheit der Straßen. Für den Bau und Unterhalt derselben wurde durch die feudalen Machthaber wenig geleistet und technisch stand der Straßenbau im Mittelalter auf tiefster Stufe. Solange die Grundruhr in Kraft bestand, d. h. das Recht des Grundherrn in seinem Gebiet einen Wagen, an dem ein Rad zerbrach, oder der umstürzte, samt der Ladung zu konfiszieren, hatten die einzelnen kleinern Territorialherren eher Interesse an schlechten als an wohlgepflegten Wegen. Nur zu berechtigt war die Mahnung eines alten Handelsregelbuches: „Farst du auf Jarmark durch Hern-Gauen oder -Wald, nim klaine rad an dain wagen und hüte dich, daß du keine grundrur zalen must, sonst ist dain gewin verloren.“ Noch galt nicht, was später durch König Sigismund Gesetz wurde: die durch die Unzucht einkommenden Bußen, auf den Kot, die Pfützen und Lachen zu tun, um das sündige Geld zu Gutem zu bringen.

Was aber besonders die Handelskreise drängte, ihr Gut den Rheinschiffen anzuvertrauen, war die zunehmende Unsicherheit von Weg und Steg, der gegenüber sich die Rheinzollplackereien als das geringere Übel erwiesen. Oft konnten die Kaufmannsfuhren zu Land weder durch die Treuga Dei, noch durch den Königsbann, in vielen Fällen nicht einmal durch das schwer erkaufte Geleitsrecht Sicherheit erlangen. Der Kaufmann, der zur Zeit des Interregnums mit seinem ungefügen, planüberzogenen Frachtwagen in des Wortes wirklicher Bedeutung über Stock und Stein durch das Land fuhr, traf auf keinen Frieden.

Auch der Wasserweg barg seine Gefahren und auch auf ihn bezog sich die Grundruhr, gescheiterte Schiffe mit ihrer Fracht zu beschlagnahmen. Zu verschiedenen Malen hatte Basel Anlaß, zum Schutze seiner Kaufleute gegen die Anwendung dieses ruchlosen Verkehrsrechtes bei Kaiser und Reich Klage zu führen. Gab auch so der Rhein nicht volle Gewähr, so bot er immerhin gegen die Überfälle der eisengerüsteten adeligen Wegelagerer bessern Schutz als die offene, ungeschirmte und schlechtbestellte Heerstraße.

Erst als die starke Hand des ersten Habsburgers die Reichszügel ergriff, wurde sowohl der Raubsucht als dem üppig wuchernden Zollunwesen gesteuert. Vor allem aber gebührt seinem schwer angefeindeten Sohn Albrecht der Ruhm, mit Waffengewalt den fürstlichen Zollherren am Rhein das Handwerk gelegt zu haben. Mit Genugtuung trägt in der Stille seiner Klosterzelle der vielkundige, in engen Beziehungen zu Basel stehende Schreiber der Kolmarer Annalen zum Jahre 1302 den Vermerk ein, „der Rhein ist geöffnet, die Schiffe können frei talwärts und bergwärts fahren!“ Freilich schon ein Jahr später entringt sich dem gleichen Dominikaner die Klage, daß der Rhein, den König Albrecht der freien Schiffahrt erschlossen, von neuem durch die Landesherrn gesperrt sei, und kein Kaufmann es wage, auf dem Strom zu erscheinen!

Bald auch gestattete Albrechts Nachfolger am Reich, Heinrich VII., momentanen politischen Vorteilen folgend, den rheinischen Fürsten aufs neue, die aufgehobenen Zölle wieder geltend zu machen und dabei blieb es die folgenden Jahrhunderte hindurch. Kamen auch einzelne Mautstellen in Wegfall, so erschlossen sich anderorts neue. Das Zollrecht, ursprünglich ein durchaus königliches Hoheitsrecht, entglitt allmählich den kaiserlichen Händen und ging durch ausgedehnte Verleihungen und Verschenkungen

in die der Fürsten und Städte über. Alles trachtete durch Zollerhebungen nach Anteil an diesem scheinbar unversiegbaren Segen der Rheinstraße, rücksichtslos der Fesseln, mit denen dadurch Schiffahrt und Handel beschwert wurden.

Wohl fehlte es nicht an Versuchen, dieses wichtige Hoheitsrecht der Reichskrone wieder zurückzugewinnen und zu erhalten. So erklärte König Rupprecht 1401 von Köln aus, alle in den letzten dreißig Jahren von König Wenzel oder seinen Vorfahren verliehenen Zölle „uff des Riins straum von Basill an biz yn die see" für aufgehoben. Dem Kaisertum fehlte aber die Kraft und das Ansehen, um einem solchen Erlaß vollen Nachdruck zu verschaffen und den Rhein wieder zur freien Königsstraße zu machen. Jedenfalls stieg die Zahl der Rheinzölle bis ins fünfzehnte Jahrhundert und die Klage eines Anonymus, daß Weltliche und Geistliche wider Gott freventlich übermäßigen Zoll nähmen, erstarb erst unter der klugen und machtvollen Regierung des letzten Luxemburgers. Nicht daß durch Sigismund und das nachfolgende habsburgische Herrscherhaus etwa die Rheinzölle aufgehoben worden wären; wohl aber schufen die Zollkapitel der rheinischen Kurfürsten, als der eigentlichen Gesetzgeber des Rheins eine gewisse Gleichmäßigkeit und beseitigten die allerschlimmsten Auswüchse. Aber noch in der zweiten Hälfte des sechzehnten Jahrhunderts zählte der Tuchhändler Andreas Ryff auf seiner Fahrt von Basel nach Köln nicht weniger als einunddreißig, von ihm als große Beschwerde und Brandschatzung der Ware bezeichnete Zölle.

Erst die Diplomatie von 1648 hat sich im westphälischen Frieden zu dem Gedanken aufgeschwungen, den Rhein all seiner Zollfesseln ledig zu erklären; doch ihr Spruch war von ebenso geringer Wirkung wie später die Bestimmungen der Wiener Kongreßakte. Tatsächlich frei machte den Rhein erst die internationale Rheinschiffahrtsordnung vom Jahre 1831.

Auch Basel bildete in der egoistischen Auffassung des Rheinzolles vor andern Rheinstädten keine Ausnahme.

Schon vor dem Erdbeben erwarb die Stadt den alten bischöflichen Zoll; seit 1362 bezog der Rat, nicht mehr der Bischof, den Rheinzoll von allem Korn, das talwärts ging. Besondere Bedeutung kam dann dem 1368 der Bürgerschaft durch Karl IV. verliehenen, rein fiskalischen Charakter tragenden Transitzoll zu, laut welchem Basel berechtigt war, von jedem Fardel*), Ballen und Wollsack, die Rhein auf oder ab gingen, einen halben Gulden zu erheben. Ein Jahrzehnt später ließ sich der geldgierige König herbei, gegen ein Darlehen von tausend Gulden noch einen halben Gulden von jedem Fardel zu bewilligen. Ein Jahrhundert lang stand dieser Guldenzoll in Wirkung; erst 1489 wurde er für den Rheinverkehr auf ein Drittel ermäßigt.

Infolge Kaufs gelangte 1421 durch die geschickte Vermittlung des staatsklugen Henman Offenburg auch der wichtige Zoll von Kems nach mehrfachem Wechsel seiner Beständer in Basels Hände. Die Proteste des Markgrafen, in dessen Geleits- und Gerichtsgebiet Kems lag, entkräftete die Stadt schlau dadurch, daß sie in Kleinkems vom Kloster St. Blasien für zwölf Gulden eine Wiese zu Erblehen erwarb und darauf die Zollstätte errichtete. Als Kontrollstelle des baslerischen Transit- und Ausfuhrzolles bildete der Ort bis zur Annexion des Elsaß durch Frankreich das eigentliche Rheintor Basels. In Kems nahm der Zoller an den talwärts gehenden Waren das vom Salzschreiber oder Brückenzoller aufgeheftete Wortzeichen ab; Güter, die es nicht besaßen, galten als unverzollt und verfielen der Konfiskation.

Bedeutete ursprünglich jeder Zoll ein Entgelt für guten Weg und friedliches Geleite, so kam diesem Recht in der Folgezeit mehr und mehr der Wert einer bedeutsamen Finanzquelle zu. Aus den

---

*) Fardel = Pack, Ballen, Mannestraglast, halbe Pferdelast.

Zollerträgnissen wurden im vierzehnten Jahrhundert Basels Haupteinnahmen gespiesen. Mittelbar spricht daraus die Mächtigkeit des baslerischen Wasserverkehrs, denn die Zolleinnahmen konnten nur solche Summen erreichen, wenn fortgesetzt Leute und Lasten den Strom belebten.

Allzeit im Vordergrund stand im Mittelalter des Kaufmanns Gut, von dessen ungemeiner Mannigfaltigkeit Zollrötel und Frachtordnungen Zeugnis ablegen. Zwilch- und Schürlitzfardel, mailändische Gewandballen, Bütteltuch, flämische Wolle und Gewand „so über Berg gehet," Pelzwerk, Brokat, „sleyger, nadeln und andere klutterye" brachten die Fahrzeuge neben unaufhörlichen Transporten von Bodenerzeugnissen und Lebensmitteln. Den Holz- und Eisenladungen aus den obern Landen begegneten die Korn- und Weinsendungen der fruchtgesegneten oberrheinischen Gebiete, den Früchten des sonnigen Südens, die Salzfische der nordischen See. Dann die bei der Vorliebe des Mittelalters für erhitzende und reizende Speisen so wichtigen Gewürze. Vor allem der vielbegehrte Safran und Pfeffer, die saumweise in Buchsfässer und „vagatt" gepackt, vermittelst des „Kranichs" beim Salzhaus ein- und ausgeladen wurden. Als die Könige der Gewürze wurden sie gleichsam zum Symbol kaufmännischer Macht und Reichheit. Wie schmäht doch Ulrich von Hutten ein Jahrhundert später bei der den Kaufleuten zugeschriebenen allgemeinen Verteurung: pereat piper, pereat crocum, ac sericum pereat! . . . .

Des Rheines Wasser liehen aber nicht nur dem Kaufmann und seiner Ware ihre Dienste; auf seinen Fluten vollzog sich ein Großteil des mittelalterlichen Reiseverkehrs überhaupt und wenn 1442 der Rat den zum Besuch des Papstes einziehenden König Friedrich mit einer kostbaren Goldschmiedearbeit, einem „übergülten schiff" im Werte von zweihundert Gulden beschenkte, so mochte wohl die lebensvolle Bewegtheit und Vielgestaltigkeit von Basels Rheinschiffahrt die Anregung zu dieser sinnigen Gefäßform gegeben haben.

Der bewegenden Kraft des Wassers anvertraute sich der Edelmann mit seinen Reisigen und Hengsten; rheinab fuhren Basels Büchsenmeister mit Gewerf und Geschütz wider lästige Feinde. Die Rheinstraße zog der im vornehmen aargauischen Baden Heilung und Lustbarkeit suchende Badegast, so gut wie der geschäftige Jude, der unter Trommel- und Pfeifenklang zur Aventüre ziehende Schütze bis hinab zum gering geachteten Volk der Rottierer und Fahrenden.

Kleriker und Laien aller Rangstufen, fürstliche Gesandtschaften und Städteboten kamen und gingen auf den Rheinschiffen. Oft von fernher, wie der englische Chronist und Kirchenrechtslehrer Adam von Usk aus Oxford, welcher auf seiner Romreise rheinaufwärts über Achen, Köln, Basel und Luzern dem Gotthard zustrebte; dann der zum Konzil erscheinende Husitenführer Prokop mit seinem Hymnen singenden Gefolge, oder der ritterliche Andalusier Peter Tafur, dessen Itinerarium mit verblüffender Frische und Unmittelbarkeit von den Fährlichkeiten einer damaligen Weltreise zu erzählen weiß.

Ja des Reiches Haupt in der Person Sigismunds sah Basel 1413 das Langschiff betreten zur Krönungsfahrt nach Aachen. An der Schifflände ließ zwei Jahrzehnte später der Rat dem vom Römerzug heimfahrenden Kaiser, als er dem Fahrzeug entstieg, auf sein Verlangen Schuhwerk reichen, da seine Reiseschuhe unbrauchbar geworden waren. . . .

Ganz besonders dienten die Rheinschiffe auch der Beförderung der Wallfahrer. Pilgrime, die von Italien über den „lombardischen Birg", wie die Alpen in den mittelalterlichen Städtechroniken genannt werden, heimwärts wallten, suchten mit Vorliebe die Rheinstraße zu gewinnen. Nach gefahrdrohender Landwanderung betrat ihr müder Fuß noch so gerne in Basel das harrende Schiff. Diese Verkehrsannehmlichkeit weiß schon frühe, 1236, der Abt Albert von Stade zu rühmen.

Auf dem Rhein gingen auch die Bruderfahrten von statten mit ihren jährlich nach vielen Tausenden zählenden Einsiedeln-Wallfahrern und Besuchern der Lorettokapelle auf dem Achenberg bei Zurzach. Als die großen Reisegesellschaften des Mittelalters figurieren sie bis weit ins Reformations-

zeitalter hinein als ständige Rubrik in den rheinischen Zollregistern. Pilgrime waren es, die 1466 das Vorbild für die berühmte Hirsebreifahrt gaben, indem sie vom Zürichsee aus in einem Tag mit ihrem Schiff Straßburg erreichten.

II.

Die Schiffleutenzunft und ihre öffentliche Bedeutung.

Träger und Werkzeuge dieses mächtig pulsierenden Wasserverkehrs waren die Schiffleute.

Bei den regen Wechselbeziehungen zwischen Strom und Stadt muß schon frühe das Bestehen eines berufsmäßigen, durch Satzungen geregelten Schiffergewerbes angenommen werden. Seine offizielle Bestätigung als gerichtlich und militärisch autonome Korporation mit eigenem Sitz im Rat fand das Handwerk allerdings relativ spät, am 15. Februar des Jahres 1354, als die drittjüngste zunftmäßige Gliederung der baslerischen gewerbtreibenden Stände, in der Zunftgründung der Schiffleute und Fischer durch Bischof Johann Senn von Münsingen.

Die Vereinigung der beiden Berufsarten zu einer sogenannten gespaltenen Zunft, deren Meister nun jährlich wechselnd den Ratssitz miteinander teilen mußten, erfolgte zweifelsohne auf Kosten zweier schon bestehenden Genossenschaften, ist doch in der Urkunde die Rede von Satzungen, die sich bisher die Schiffer selbst gegeben hätten und die fortan zugunsten der allgemeinen Verordnungsbefugnis des Rats abgestellt werden. Auf die Existenz einer früheren Schifferschaft deutet auch das separate alte Wappen ihres Handwerks, zwei rote gekreuzte Stachel im weißen Feld, an einem Pfeiler der Martinskirche. Erst nach der Vereinigung mit den Fischern kamen, und zwar nach hartnäckigem Zank, die Embleme beider Gilden, Fisch und Anker im viergeteilten blauweißen Feld gleichmäßig angebracht, als gemeinsames Zunftwappen im Panner und auf dem Kriegsgezelt zur Anwendung.

Der auf Bitte der Fischer und Schiffleute verliehene Zunftbrief bestimmte zunächst die inneren Angelegenheiten der Zunft: die Wahl der Meister und der Sechser, den Kauf der Zunft um fünfzehn Schilling gemeiner Basler Pfenninge, die kirchlichen Obliegenheiten mit der Bezündung des Altars im Münster und die militärischen Leistungen bei der Wart des Panners.

Des weiteren legte das Instrument die mit der Ausübung der beiden Wassergewerbe verbundenen Berufspflichten und Rechte klar. Die Umschreibung der letztern überrascht durch ihre Spärlichkeit und ihre Einschränkungen. Kein Zunftangehöriger darf beide Handwerke zugleich betreiben und kein Fremdling kann gezwungen werden, wider seinen Willen die Zunft zu empfangen.

Weder die Zunft als solche, noch einzelne Glieder unter sich dürfen ein gemeinsames Schiff haben.

Die Waren, die fremde Schiffer hier anlegen, sollen die Basler Berufsgenossen nichts angehen. Nur was an Gütern einem Meister freiwillig verdingt wird, soll er mit „sin selbes libe füren vnd stüren an die stat, dar es ime verdinget ist."

Beachtenswert ist das Fehlen jeglicher Bestimmungen über den Personentransport; dieser als der leichtere und weniger verantwortungsvolle Teil der Schiffahrt scheint damals noch keinerlei Verordnungen unterworfen gewesen zu sein. Für die Stadt bildete der Güterverkehr das beherrschende Element. Er verlieh auch der Zunft als seiner Hauptvermittlerin in erster Linie Wichtigkeit zu einer Zeit, wo die Beförderung der Waren von einem Stapelplatz zum andern die größte Gefahr und die größte Arbeitsleistung beim Handel darstellte.

Ausdrücklich betont die älteste Basler Schifferordnung die volle Freiheit der Rheinstraße, zu jedermanns Gunsten: „die schiflüte sullent nieman frömder, wer oder wannen der ist, weren den Rin ze bruchende und schif abe ze fürende . . ."

Die Gewährleistung ungehinderter Fahrt, Fremden wie Einheimischen gegenüber, entsprach dem geübten Recht der Schiffahrtsfreiheit, deren die oberländischen Fergen von den vier Wassern so gut teilhaft waren, wie die Basler und die abwärts seßhaften Schiffer. Außer Zoll und Geleit waren dem Rhein bis über die Mitte des vierzehnten Jahrhunderts hinaus keinerlei Schranken auferlegt. Die Kundschaften von Luzerner Schiffleuten, die mit Waren, Fischen und Unschlitt „dicke und vil den Rin abe sint gevaren" bis gen Mainz und Köln, bezeugten keine Ausnahme, sondern herkömmlichen Brauch und Gewohnheitsrecht.

Seitdem aber Basel durch die Erwerbung der Kleinstadt dauernd auf dem rechten Ufer Fuß gefaßt hatte, trachtete die Stadt ihr hochgesteigertes Machtgefühl auch in der Stromherrschaft durchzusetzen. Die mit Beharrlichkeit verfolgte Politik Basels fiel nun wieder zusammen mit den Tendenzen seiner Schifferschaft, als deren eifriger Anwalt sich der Rat zeigte. Den Absichten der Schiffleute tat der Zunftbrief von 1354, der mehr gegen die Schiffer als für sie gegeben zu sein schien, kein Genügen mehr.

Die Durchsetzung ihrer Monopolbestrebungen einerseits, Zwietracht und Irrsal, merkliche Gepresten und Späne, von denen die Urkunden sprechen, andererseits, gaben daher 1430 den ungefähr drei Dutzend Schiffermeistern Anlaß, ihre Zunftorganisation auf neuer Grundlage zu festigen und auszubauen. Bürgermeister und Rat, von denen sie sich eine neue Ordnung erbaten, betrauten einige Ratsherren sowie die angesehensten Kaufleute im Verein mit den Vertretern des Gewerbes mit der Ausarbeitung.

Das geschaffene Statut mit seinen in den Konzilsjahren folgenden zahlreichen Erweiterungen und Zusätzen gestaltete die Schiffleutenzunft zu einer eigentlichen Betriebsgenossenschaft um. Vor allem durch die Dreiteilung, welche allen Schiffern gleichmäßig Nahrung verschaffen sollte. Zu diesem Zweck gliederten sich sämtliche Schiffleute in drei Gesellschaften, „nemlich die könnenden und die starcken zů den unkönnenden und krancken uff das allerglichest so das zů gan mag ane all geverde".

In regelmäßigem Wechsel sich folgend, hatte je ein Teil eine Woche lang das „geverte" inne, d. h. die Beförderung sämtlicher zu Wasser abgehenden Güter und Personen. Was jede Gesellschaft mit Fahren gewann und eroberte, wurde zu gleichen Teilen unter ihre Mitglieder gegeben. Starb ein Zunftbruder und hinterließ eine Ehefrau, so hatte diese falls sie Witwe blieb, für das laufende Jahr Anteil am Gewinn, als ob ihr Hauswirt am Leben gewesen wäre.

Jede Gruppe besaß und stellte für das Gefährte gemeinsame Schiffung und blieb während dieser Zeit von den andern zwei Gruppen unbehelligt. Die Schiffleute, denen die Wochenfertigung oblag, hatten ihre Fahrzeuge, jeweilen ein großes und ein kleineres stets gerüstet am Ufer zu halten, zwischen der Badstuben Orte und Scholers Hof*). Das „Mufell" oder der Landungsplatz hingegen, wo auch ein- und ausgeladen wurde, war die Uferstelle direkt beim Zunfthaus. Die Fischer legten nicht an dieser Stätte an, sondern beim Rheintörlein, der „Kronen" gegenüber; während die fremden Schiffer beim Salztörlein vor Anker gingen. Frühe schon diente auch das flache Gestade bei der „Hären" im Kleinbasel als Landungsplatz, da sich dort das Verladen der Güter leichter und gefahrloser bewerkstelligen ließ, als auf dem tiefgehenden Strom an der Schifflände. Bis zum Abend mußte ein Schiff befrachtet und fahrtfertig sein, damit die Abreise am frühen Morgen ohne Verzögerung erfolgen konnte; denn nur auf diese Weise war es möglich, die am meisten in Betracht kommende Strecke, Basel-Straßburg, bei guter Fahrt in einem Tage zu bewältigen. Wie sehr man auf pünktliche Abfahrt hielt, lehrt die Strafbestimmung: „Item welcher zu einem fremden spricht oder zů einem heimschen, ich wil varen, gange einwege und iß ze morgen und in dem sumet und by der tag zyt nit hinnan vart, daz damit ein ander unser gesellen, der ouch uff den tag geschiffet wolt han, gehindert wirt, der git zwei gulden zů besserunge".

*) Das Ufergelände bei der jetzigen Spillmannschen Liegenschaft gegen die Universität hinauf.

Wer aber in seiner Woche säumig und seinen Mitgesellen beim Stellen und Fahren nicht behilflich war, gewärtigte Verantwortung vor Meister und Ratsherren auf dem Zunfthause.

Den zwei Schichten, welche jeweilen während zwei Wochen sich der Schiffahrt begaben, wurde als Zwischenbeschäftigung Fischen und Bauen anempfohlen. Dieses „buwen" des Rheines bestand im Einschlagen von Pfählen oder Stangen als Markierungszeichen, um den Schiffern das Auffinden des sich schlängelnden und vielfach ändernden Talweges zu erleichtern oder um sie auf gefährliche Stellen des Fahrwassers, auf verschlammte Bäume und Wracks aufmerksam zu machen. Den Basler Schiffern lag vertraglich die Untersuchung und Zeichnung des Rheines zwischen Basel und Breisach ob, und jeder von einer Güter- oder Personenfahrt heimkehrende Schiffmann war eidlich verpflichtet, dem Zunftmeister „gepresten und mangel, so er in dem Rin funden hat, es sye von boumen pfelen und in gebrochen gyessen und andern zu felligen schaden des Rins und der fart" unverzüglich anzuzeigen. Ja zeitweise ließ man die Schiffer nicht eher von der Schifflände die Reise antreten, als bis von Breisach günstiger Bericht über die Fahrstraße eingetroffen war.

Sobald so viele Güter oder Personen des Transportes harrten, daß der aus ihnen erzielte Gewinn bis Breisach zwei Gulden und bis Straßburg vier Gulden betrug, war die im Turnus stehende Gesellschaft eidlich verpflichtet, die Fahrt anzutreten, wobei den Schiffleuten noch besonders nahegelegt wurde, die Reisenden, Fremde wie Heimische, freundlich zu behandeln.

Keiner sollte sich gelüsten lassen, Kaufleute zum Warten zu bewegen, bis er an das Gefährte käme, sondern „sölicher werbunge gantz müßig gan und wenn Got glück gebe in sölichen sachen, das nit hindern".

Während der Frankfurter Fasten- und Herbstmesse stand jeder Schicht das Gefährt zu; was aber diese Fahrten einbrachten, kam allen drei Gesellschaften zu gleichen Teilen zugut.

Eine Ausnahme sah das Gesetz der Dreiteilung nur vor für die Zeit der großen Pilgerreisen an Ostern, Pfingsten und in der Heiligkreuzwoche im Herbst. Diese drei Wochen gehörten allen drei Gesellschaften insgemein, damit sie miteinander „dester früntlicher gesin und by friden und gemach" bleiben mochten. Für Meister und Rügeknechte wartete in diesen Zeiten der Arbeit mehr als genug, liefen doch an einem Tag bis zu einem Dutzend vollbeladener Pilgerschiffe ein.

Um dem gewaltigen Andrang bei den Bruderfahrten zu genügen, räumte der Rat 1430 auch den rheinkundigen Fischern das Recht ein, während der Fahrten zur Zeit der Einsiedler Engelwoche jeweilen fünf Pilgerschiffe zu fertigen, unter der Bedingung, daß die Fischer Schiffer zu Steuerleuten nahmen und denselben für ihre Mühewaltung bis Straßburg vier Schillinge entrichteten.

Damit wurde ein Zank beigelegt, den die Fischer durch ihre Eingriffe in die Rechtsamen der Schiffer heraufbeschworen hatten. Der gewährten Konzession erfreuten sich die Hümpeler bis gegen Ende des fünfzehnten Jahrhunderts; 1494 gebot ihnen der Rat ausdrücklich, wieder bei ihrem Handwerk zu bleiben, lud aber den Schiffern gleichzeitig die Verpflichtung auf, die Fischer jährlich für die entgehenden Pilgerfahrten mit fünfzehn Gulden zu entschädigen, gleichgültig ob viele oder wenige Pilger anlangten.

Andererseits hatte schon sieben Jahre vorher die Obrigkeit Übergriffen der Schiffer in die Fischenzen gewehrt, indem den Schiffleuten das Fischen nur während zwei Nächten in der Woche gestattet wurde, wobei sie aber keine andern Fanggeräte als „Steinwatten" und Grundschnur benützen durften. Weiterhin war ihnen für gemeinsame Zunft zu fischen erlaubt, um alljährlich einmal auf dem Zunfthause miteinander Fische „gütlich und früntlich" zu essen.

Um ungebührlichen Forderungen der Schiffleute zu begegnen, setzte die 1430er Ordnung sowohl die Frachttaxen als die Personenfahrpreise genau fest, wobei man anfänglich zwischen Bürgern und Fremden Unterschiede machte, die aber während des Konzils wieder aufgehoben wurden. Nur fiel

Fremden außer dem Fahrpreis stets noch der Betrag des Kemser Zolles zur Last. Der Basler zahlte bis nach Straßburg drei Schillinge, Fremde entrichteten drei Plappart; ein Mann samt Pferd gab für die gleiche Strecke neun Plappart; ein lediges Pferd kostete sechs Plappart. Für die Fahrt nach Breisach reduzierten sich sämtliche Preise auf die Häifte. Blieb jemand den Fahrlohn schuldig, so durfte kein baslerischer Schiffmann den betreffenden Reisenden führen, bis er dem geschädigten Schiffer Zahlung geleistet hatte. Unter einem Pfund Gesamtlohn war kein Berufsgenosse zu fahren verpflichtet. Überheischen und Lohnsteigern strafte die Zunft mit zwei Gulden.

Herrschaften oder Pilger, die mit eigenen Schiffen begehrten gefertigt zu werden, hatten den ihnen von den Baslern gegebenen Steuermann bis nach Breisach mit einem Gulden, bis nach Straßburg mit zwei Gulden und der Wegzehrung zu entlohnen. Verdingte eine Herrschaft einem einzelnen Meister Schiffe gen Mainz oder Köln, so verpflichtete ihn die Handwerksordnung, seinen Gewinn ebenfalls mit den Genossen seiner Woche zu teilen. Wurde aber der Herr wendig und fuhr nicht in derselben Woche, so hatte ihn gleichwohl der erstgedungene Schiffmann zu steuern, wenn auch seine Woche vorbei war. Nur kam dann der Fahrlohn nicht seiner Gemeinschaft allein, sondern der Zunftbüchse, d. h. der Gesamtheit zugute.

Handelte es sich eine größere Reisegesellschaft zu rügen, so war der Wochengemeinschaft erlaubt, auf Schiffe der beiden andern Teile zu greifen unter der Bedingung, die entlehnten Schiffe beförderlich wieder an Ort und Stelle zu bringen. Wer sich dessen versah, büßte mit zwei Pfund Wachs.

Eine verabredete Fahrt, die mindestens vier Gulden Lohnes an Leuten oder Gut einbrachte und einem beladenen Schiff entsprach, galt für den Schiffer, auch wenn er sich nicht dazu bequemen wollte, als bindend und mußte von ihm ohne Eintrag und Widerrede ausgeführt werden. Welcher Schiffer die mit Fremden oder Einheimischen getroffene Abmachung einer Fahrt nicht hielt, besserte seinen Wortbruch mit zwei Gulden. Ehe ein eingegangenes Verding erledigt war, durfte kein Schiffmann einen neuen Auftrag entgegennehmen; mit dieser Bestimmung wollte die Zunft verhüten, daß weniger einträgliche Fertigungen etwa zugunsten plötzlich auftauchender lohnender Geschäftsaufträge vernachlässigt würden.

An den Sonntagen wehrte die Zunft dem Handwerk das Fahren, außer wenn einer zwei Pfund Wachs an das Land legte. Wer aber ohne so zu tun, den Rhein Sonntags brauchte und hinwegfuhr, büßte seine Verfehlung mit drei Pfund Wachs.

Damit die Güter- und Personenbeförderung ungesäumt von statten ging, durfte kein Schiffer an dem erreichten Bestimmungsort länger als zwei Nächte verweilen, „es wäre den sach, daz er redelich sachen daselbs ze schaffen hette, die in billig entschuldegitent und verantwortent, des sol er genießen". Wer aber ohne triftigen Grund länger von Basel ausblieb, ging seines Wochenlohnes verlustig und hatte obendrein eine Strafe durch Meister und Sechser zu gewärtigen.

Den Schiffleuten war verboten, Geld von der „omett"*) für ihre persönlichen Bedürfnisse zu verwenden; der erzielte Gewinn mußte bei der Heimkehr sofort abgegeben werden. Auf daß auch keiner in Versuchung kam, die der Gemeinschaft gehörenden Beträge anzugreifen, mußte jeder eidlich geloben, sich während der Reise jedes Spieles, das über zehn Pfennig ging, zu enthalten.

Hohe Strafe — vier Gulden — traf den Fergen, welcher die ihm verdingten Lasten nicht selbst bis an ihren Bestimmungsort fertigte, sondern dieselben unterwegs einem andern Schiffmann zur Weiterbeförderung übergab oder gar verkaufte. Die gleiche Buße wurde ausgesprochen, wenn der Meister nach Straßburg bestimmte Güter nur bis Breisach selbst steuerte und von da durch einen

---

*) omett und omitt = Dienst, Amt, Beruf; wahrscheinlich vom mittelhochdeutschen ambatte und dessen Nebenformen ammet und ammit.

seiner Rügeknechte fürbaß geleiten ließ. Das persönliche Geleit bedeutete für den zünftigen Schiffmann eine Sache der Reputation und Handwerksehre; auf diese zu wachen und sie hochzuhalten fand auch Ausdruck in einer Bestimmung, welche jedem Meister bei Strafe von einem Gulden verbot „in eines rügeknechts wise" zu fahren.

Die strengen Geleitsbestimmungen waren aber besonders notwendig, um Reisenden und Gütern möglichste Garantie einer sichern Fahrt zu bieten; eine solche forderte das volle Einstehen der verantwortlichen Schiffermeister mit ihrer Person.

Wie ernst es die Zunft mit ihrem Handwerk nahm, erhellt auch aus der langen Lehrzeit, wie sie auf Grund alten Herkommens in der Ordnung von 1509 umschrieben ist. Wer sich zum Schiffmann ausbilden und die Zunft erwerben wollte, mußte zwei Jahre als Rügeknecht dienen, damit er das Fahren erkunden mochte. Nach Verlauf dieser Zeit erschien ein solcher Lehrknecht vor den Meistern in gemeiner Zunft mit dem Begehren, ihn zu einem Steuermann aufzunehmen. War er im Fahren noch „unverfänglich", so hatte er ferner als Knecht Arbeit zu tun. Anerkannten aber die Meister bei ihren Eiden seine Tüchtigkeit, so geschah ihm Willfahr und er durfte nun als Steuermann baslerische und fremde Schiffe talwärts und bergwärts geleiten. Nach abermals zwei Jahren trat ein solcher Steuermann mit erneutem Begehren um Aufnahme vor die Zunft. Lautete das zünftige Urteil günstig, so stand seinem Eintritt als Meister und Zunftbruder kein Hindernis mehr im Weg. Zeigte er sich aber als ungenügsam, dann ward ihm die Zunft nicht geliehen.

Mit der Zunft übte auch die Obrigkeit zur Sicherung der den Schiffern anvertrauten Personen und Güter ein Aufsichtsrecht aus in den Amtspersonen der „Fertiger". Betraut mit deren Funktionen waren drei Mitglieder des Rats, sowie der Salzmeister als oberster Zoller und der Rheinbrückenzoller.

Ohne ihre Kontrolle durfte kein Fahrzeug die Schifflände verlassen. Sie hatten darauf zu sehen, daß Schiff und Geschirr sich in gutem Zustand befanden und daß die Fahrzeuge nach Gestalt des Wassers und Wetters weder mit Gütern noch Leuten überladen wurden. Die Fertiger bestimmten nötigenfalls die Zahl der Steuerleute und Rügeknechte und urteilten über deren berufliche Tüchtigkeit; wie sie auch berechtigt waren, alten, gebrechlichen und kurzsichtigen Meistern von Zunft wegen die Schiffsfertigung zu verbieten. Anstände zwischen Publikum und Schifferschaft unterlagen ihrem schiedsrichterlichen Spruch. Den Fertigern stand auch die Macht zu, mangelhafte Schiffe so lange an der Abfahrt zu verhindern, bis die Schäden behoben waren. Ein aberkanntes Schiff aber wurde auf ihr Geheiß ans Land gezogen und zerschlagen. Bei einer Schiffskontrolle durch Zunft und Fertiger hatte der das Fahrzeug führende Meister mitsamt Verwandten und Freunden abzutreten. Erfand sich das Schiff wegfertig und nach aller Notdurft gefertigt, so erhielt es Fahrtbewilligung. Mit der Abfertigung überantworteten die Fertiger die Fracht in die Gewalt der Steuerleute und übernahmen damit zugleich eine gewisse Verantwortlichkeit gegenüber den Befrachtern.

Ohne Nachsicht und Gnade, mit den strengsten Strafen, schritten Rat und Zunft gegen sorglose Schiffleute ein, durch deren Unachtsamkeit Menschen und Güter zugrunde gingen. Nicht nur wurden solche Pflichtvergessene nach Recht und Gesetz gerichtet. Schlimmer war für sie, daß ihnen auf Jahr und Tag, ja zeit ihres Lebens die Stadt und der Rhein verschlossen blieben. Ward ein derart schuldiger Meister flüchtig und konnte er nicht zur Rechenschaft gezogen werden, so fiel sein Hab und Gut der Kirche anheim, „den selen zů troste, die da undergangen sint vnd gelitten haben."

Im Jahre 1462 verursachte die Lässigkeit zweier Schiffleute bei Rheinfelden eine schwere Katastrophe, der neben großem Kaufmannsschatz des baslerischen Krämers Niklaus Gottschalck bei sechzig Menschen, niederdeutsche Pilger, fahrende Scholaren usw. zum Opfer fielen. Basel beklagte unter den Ertrunkenen den Kaplan zu St. Peter aus dem Geschlecht derer von Eptingen, den Leutpriester von

Muttenz und Junker Peter Offenburgs Frau mit einem Kind. Der eine der Steuerleute kam mit Weib und Kind um. Den andern, Welti Sassinger, traf die Verbannung. Vergebens erschien er 1473 beim Einzug Kaiser Friedrichs gnadebittend im Gefolge der Geächteten; die Stadt kannte kein Erbarmen und verwies ihn nach wenigen Tagen neuerdings aus ihrem Gebiet.

Wohl dem Meister, der nach einem Schiffbruch durch Zeugen erhärten konnte, daß er das Beste versucht hatte und ehrbar auf seinem Posten am Lappen, d. i. am Ruder, gestanden. Ihn traf weder Strafe, noch war er zu Schadenersatz verpflichtet; als aufrechter Mann genoß er fürderhin seiner Redlichkeit.

Es kam aber auch vor, daß nicht die Schiffleute, sondern die Fahrgäste ein Unglück verschuldeten. Als während der Burgunderkriege dritthalb Hundert, vom lothringischen Herzog angeworbene Landsknechte, sich in Basel zur Fahrt nach Breisach einschifften, führten die bezechten Soldaten im Einsitzen mit Schreien, Springen und großem Gewühl ein außerordentliches Wesen, ohne sich durch der Schiffleute Mahnung belehren zu lassen. Kaum vom Lande abgestoßen, zerbrach denn auch ein Schiff und bei fünfzig der Söldner ertranken.

Der Wochengemeinschaft mit ihrer Dreiteilung war nicht länger denn ein Jahrzehnt Dauer beschieden. Schon 1441 erkannte der Rat, daß alle Gemeinschaft „hin und abe sin" sollte und bedrohte etwaige Versuche der Schiffer, dieselbe wieder aufzurichten, mit der hohen Strafe, ein halbes Jahr vor den Kreuzen zu leisten.*)

Was mochte die Behörde zu dieser strengen Maßnahme getrieben haben; schien doch die Kehrordnung der Wochengemeinschaft zersplitterte Kräfte zu einer starken Einheit zusammenzufassen? Zweifelsohne die Erkenntnis, den leistungsfähigen und pflichteifrigen Schiffleuten das Arbeitsfeld in vollem Umfang offen zu halten und es nicht zugunsten faulenzender und liederlicher Berufsgenossen, wie solche das herrschende System erzeugte, einzuengen in einer Zeit, da Basels Schiffahrt sich der diplomatischen Ränke Straßburgs und der vorderösterreichischen Rheinstädte erwehren mußte.

Erinnern wir uns dabei auch der unmittelbar vorangegangenen schweren allgemeinen Zeitumstände: eine von Teuerung und Pest furchtbar mitgenommene Stadt, deren ungeheuer gesteigertes, heimisches Wirtschaftsleben mit dem Verblassen des Konzilglanzes ebenso rasch zurückging als es vorher durch Gunst der Verhältnisse war hochgehoben worden.

Um sich den verbleibenden Verkehr zu sichern, war daher der Basler Schifffahrt freie Konkurrenz der handwerkstüchtigen Elemente innerhalb der Zunft vonnöten.

Wenn trotz dieser Erwägung der Magistrat einige Jahre später wieder das System der regulierten Kompagnie zuließ, mit einer Teilung der Schiffer nicht mehr in drei, wohl aber zwei Gemeinschaften, so war es nichts anderes als ein Notbehelf, mit dem die damalige Verwaltungsweisheit für ihre Untertanen sparsam das knapp werdende Stück Brot einzuteilen sich bemühte.

Wichtige Bestimmungen galten schon frühe dem Schiffskauf und -Verkauf. Der wechselnde Zustand des Fahrwassers erheischte je nach den zu befahrenden Strecken Schiffsgefäße verschiedener Form und Größe; uralte Erfahrung zeigte hier die Grenzen. Vielfach bediente man sich im Mittelalter zwischen Basel und Straßburg großer, roh aus Balken gezimmerter Schiffe, die ohne Anwendung von Eisen nur mit hölzernen Pflöcken zusammengefügt waren. Solche Fahrzeuge waren nur zur Talfahrt tauglich. Sie enthoben ihren Besitzer der mühevollen Arbeit des Treckens auf dem Leinpfade, da man sie, an Ort und Stelle angelangt, als Bau- und Brennholz verkaufte, oft aber auch einfach im Stich ließ, dem Wetter und den Wogen zum Spiel.

---

*) Vielfach bei Unfug, Wundung, Todschlag verhängte kürzere oder längere Verbannungsstrafe, welche den Übeltäter aus dem durch die Kreuzsteine bezeichneten Stadtfriedensgebiet wies.

Im Gegensatz hiezu bedurfte es oberhalb Basel stark gebauter und festgefügter Fahrzeuge, welche imstande waren, den Felsen und Stromschnellen zu widerstehen. Dieser Art waren die von den Baslern erhandelten Glarner- und Wallenstadterschiffe. Sie besaßen eine Länge zwischen siebzig und achtzig Fuß bei einer Breite von sechs bis acht Fuß und einer Tiefe von fünf Fuß. Ihre Tragkraft betrug drei- bis fünfhundert Zentner. Boote solcher Größe hießen auch einspannige Schiffe.

Zweispannige Schiffe, wie sie hauptsächlich zur Fracht nach den Frankfurter Messen in Gebrauch standen, wiesen eine Länge von neunzig bis hundert Fuß auf und waren acht bis zehn Fuß breit mit einem Tiefgang von sechs bis sieben Fuß; sie besaßen eine Ladefähigkeit von ca. tausend Zentnern und erforderten eine Bemannung von vier bis sechs Gesellen. Zur unerläßlichen Ausrüstung jedes großen Schiffes gehörte nebst Rudern und Schalten ein fünfzig Klafter langes Seil, mit welchem die Fahrzeuge beim „lenden" ans Ufer gezogen wurden. Nauen von über zwölf Schuh Weite durften nur leer und unbefrachtet weggeführt werden. Die Zollakten Basels unterschieden die seine Brücke passierenden Fahrzeuge nur nach ihrer Breite in drei Schiffskategorien von acht, zehn und zwölf Fuß Breite.

Auch diese, dem Waren- und Personentransport zugleich dienenden, teils offenen, teils gedeckten Schiffe verkauften die Basler gewöhnlich nach vollbrachter Fahrt in Straßburg, Mainz oder Frankfurt als Nutzholz, da der Rhein auf der Strecke zwischen Basel und Straßburg wegen der Zerrissenheit seiner Ufer und der heftigen Strömung der Berg-Schiffahrt ungemeine Hindernisse entgegenstellte. Talfahrten waren für die baslerische Schiffergilde die Regel, Bergfahrten die Ausnahme. Bei einem nur einigermaßen günstigen Verkauf schaute für den Besitzer immer noch mehr heraus, als wenn er das Fahrzeug durch menschliche Arme oder durch Pferde mühsam nach der Heimat hinaufziehen ließ.

Neben den Lastschiffen waren auch noch kleine Fahrzeuge im Gebrauch, Nachen, sogenannte „hornächlin", „esel" und Weidlinge. Solche benützte man, wenn es rasch einzelne Menschen oder kleine Reisegesellschaften von drei und vier Personen zu führen galt. Wohl nach dem von den Fahrgästen mitgeführten Reisegepäck hieß man die Beförderung mittelst eines Weidlings ein „Bündelgefährt". Weidlinge wurden in der Regel auch großen Lastschiffen als Rettungsboote angeseilt.

Die stete Erneuerung des Schiffsbestandes drückt dem Geschäft des Schiffskaufes und -Verkaufes den Stempel einer bedeutsamen Funktion auf. Hiebei zeigt sich uns die baslerische Innung vor allem in ihrem Verhältnis zu den oberländischen Berufsgenossen von Freiburg i. Ü., Bern, Solothurn, Zürich, Luzern, Schaffhausen und Laufenburg. Von den Schiffern dieser Orte kauften die Basler gewöhnlich ihre Fahrzeuge, da in Basel selbst der Schiffbau nicht heimisch war. Nur ganz vereinzelt begegnen wir baslerischen Schiffmachern und Weidlingsbauern. Als ständige Lieferanten treten besonders die Schiffszimmerleute von Laufenburg und die „so under Louffenberg schiff mit der hand machent" auf. Sie bauten für die baslerischen Zunftgenossen die langgestreckten, großen Lastschiffe.

Oft wurden auch mit Niederwasserschiffern förmliche Lieferungsverträge abgeschlossen; am 31. Dezember 1435 machte sich die Zürcher Schifferschaft anheischig, den Baslern alle ihre bis zur nächsten Weihnacht nach Basel geführten acht Schuh weiten Seenauen zum Preise von fünf Gulden das Stück zu verkaufen mit der Verpflichtung, nur gute und währschafte Schiffe zu liefern. Für unterwegs zerbrochene und beschädigte Fahrzeuge sollten drei ehrbare Männer des Basler Handwerks, die nicht das Wochengefährt inne hatten, den Preis festsetzen. Das waren die sogenannten „bösen" Schiffe, die man oft schon um zehn bis zwölf Schillinge erstehen konnte.

Beliebter und dem gewöhnlichen Vorgang entsprechend war dem Basler Schiffsmann der Vorwegkauf und Gemeinschaftskauf. Legte ein fremder Schiffer an der Schifflände an, um sein Schiff feil zu geben, so stand dem erst dazu gekommenen Basler Meister das Recht zu, dasselbe ohne weiteres zu erwerben. Wenn aber gleichzeitig mehrere Kaufliebhaber zugegen waren, so entschied das Los, welchem der Handel zustand. Bis der Einheimische mit dem Fremden einig war, durfte sich dann niemand mehr,

bei Strafe von zwei Gulden, in das Geschäft einmischen, „umb das man zu friden sye umb alle schif." Mit dem Kauf des Schiffes ging oft auch die Pflicht der Weiterbeförderung von Lasten und Leuten auf den Käufer über nach Maßgabe der durch die Zunft aufgestellten Fahrtaxen.

Nach und nach aber bedienten sich die Basler allerlei Praktiken, um die geforderten Preise herabzudrücken. Nach vorheriger Abmachung bot nur noch ein Schiffer auf ein Fahrzeug. Durch die Konkurrenzausschaltung wurden die Oberländer gezwungen, ihre Schiffe oft unter dem wirklichen Wert zu verkaufen, wollten sie derselben los werden. Die so billig erworbenen Boote losten nachher die Basler mit dem Würfel unter sich aus, schätzten sie auf ihren richtigen Preis ein und teilten den Mehrerlös. Gegen dieses unlautere Geschäftsgebaren häuften sich die Klagen der Schiffer von den vier Wassern derart, daß sich der Rat 1417 gezwungen sah, ihnen Rechnung zu tragen. Er gestattete seinen Schiffern zwar auch fernerhin den Kauf durch das Los; aber „one ufffatz und geverde"; auch sollte das Loswerfen und die Teilung nicht im Beisein des Gastes erfolgen. Den Ungehörigkeiten zu wehren galt auch die Bestimmung, daß kein Schiffer zukünftig mehr als zwei Schiffe sein eigen nennen durfte, die seiner am Rhein warteten. Ein Mehrbesitz von dreien war den Schiffern nur erlaubt, wenn ihnen ein außergewöhnliches Gefährt zufiel. Damit schob auch die Obrigkeit dem Gelüsten wohlhabender Schiffermeister, sich durch äußerliche Mittel im Wettbewerb gegenüber minder begüterten Zunftgenossen hervorzutun, einen Riegel.

Wer ein Schiff kaufte, hatte bei Tageszeit dem Verkäufer Genüge zu tun. Wurde der Betrag nicht am gleichen Tag ausgerichtet, so fielen Herbergs- und Zehrungskosten des fremden Schiffmannes, bis er unklaghaft gemacht war, dem Käufer zur Last. Konnte ein Schiffer nicht bar bezahlen, so hatte er dem Verkäufer ein Pfand zu hinterlegen, das mindestens ein Drittel mehr Wert als die schuldige Kaufsumme besitzen mußte. Dem Gläubiger stand das Recht zu, das Pfand bei dem geschworenen Pfandverkäufer nach der Stadt Recht und Gewohnheit zu veräußern, wenn es nicht innert vierzehn Tagen eingelöst wurde.

Eine Ausnahme bezüglich des Schiffskaufes und der Übernahme des Gefährtes räumte die Zunft ihren Angehörigen nur gegenüber der Laufenburger Schiffergilde ein. Von dieser durften die Basler einzeln und in Gemeinschaft direkt in Laufenburg kaufen und dingen. Kamen die Laufenburger aber selbst bis Basel, so widerfuhr ihnen beim Verkauf die gleiche Behandlung wie den andern Oberländern.

Nicht nur die Schiffleute begegnen uns als Schiffskäufer, sondern auch der Rat selbst. Neben den fast alljährlich in den Ausgabenbüchern des Stadthaushaltes figurierenden teuern Steinschiffen, welche der Stadt aus ihren Steinbrüchen bei Rheinfelden und am Grenzacherhorn Baumaterialien zuführten, erwarb die Behörde öfters Schiff und Geschirr zur Beförderung ihrer Boten und zum Transport vornehmer Standespersonen. Die Pflicht offiziell geübter Gastfreundschaft auferlegte dem Rat in solchen Fällen nicht nur die Kosten für Fahrzeug und Bemannung; fuderweise wurden in solche Gastschiffe Wein, Lebensmittel und Futter für Herr, Troß und Roß eingelegt. Auch zu Geschenkzwecken erwarb bisweilen die Stadt Schiffe; so kaufte sie 1460 ein Fahrzeug, welches den Johannitern von Rhodus geschenkt wurde.

Von den abwärts Basel seßhaften Schiffern geschieht nur der Neuenburger als Käufer am Platz Basel Erwähnung. Sie durften nur einmal in der Woche, am Freitag, kaufen unter der Bedingung, daß die Fahrzeuge nur als Marktschiffe Verwendung fanden, d. h. nur der Vermittlung des kleinen Güter- und Personenverkehrs an den Markttagen und zur Versorgung der Zwischenplätze ohne Ladestatt dienten.

Schauplatz all dieser Abmachungen über Kauf und Verkauf zwischen Baslern und Fremden war die Schifflände und das Schiffleutenzunfthaus. Hart am Strom erbaut, bildete das mit dem

Ankerwappen geschmückte Gebäude das Wahrzeichen der baslerischen Schifferschaft und war jahrhundertelang Zeuge eines Flußlebens voll der buntesten Bilder. Neben der eigenen Herdstatt des Schiffmannes, dessen zweites Heim, spiegelt sich in seiner Geschichte fast durch ein halbes Jahrtausend hindurch ein Stück baslerischer Sozial- und Kulturgeschichte. Aber Ereignisse, wie das gewaltige Rheinhochwasser von 1424, bei welchem der Strom derart anschwoll, daß die Schiffer aus den Fenstern der Zunftstube zu Schiff gingen, oder der Brand des Zunfthauses im März 1533, durch welchen wichtige Urkunden vernichtet wurden, waren Ausnahmen!

Das Gewöhnliche, Alltägliche und Selbstverständliche des Lebens und Treibens der Schiffer auf ihrem Haus und danieden zwischen Birsig und Salzturm gewinnt Leben in dem aufgezeichneten Haus- und Stubenrecht, in den Irten-, Wacht- und Handwerksordnungen, in den Geboten und Verboten, welche den beruflichen Interessen dienten.

In der derben, ja rohen Welt des mittelalterlichen Basel waren seine Schiffer mit von den Derbsten. Keine Zunft gab dem Rat so viel zu schaffen wie die ihre. Basels Schifferschaft war ein rauhes, hartes Geschlecht, seiner Unentbehrlichkeit bewußt, eigensinnig und aufbrausend wie der wildrauschende Strom, dessen gewichtiger Diener es war. Schon den eleganten Humanisten Erasmus mutet das groblechte Gebaren dieser Berufsvertreter herb an und in seinen Kolloquien zeichnet er sie mit den Worten „wie ein Affe immer ein Affe ist, so sind Schiffsleute immer Schiffsleute".

Im Kampf mit Wasser und Wetter ihrer schweren, verantwortungsvollen Arbeit obliegend, blieb ihnen feinere Gesittung fremd. Fluch und Zote machten sich breit auf den Schiffen. Seb. Brant geißelt Bräuche und Sitten der zur Frankfurter Messe ziehenden Schiffer und Kaufleute mit den Worten:

Aber balt hebt sich alle schandt,
Mit fressen, sauffen, spieln vnd worten,
die kaum ins frawenhausz gehorten.
Marterns vnd leydens ist kein endt,
Ja tausend seindt der Sacrament . . .

Das rohe Walten auf den Schiffen bestätigt auch das erste deutsche Vorbild der Reiselektüre, Wickrams „Rollwagenbüchlein", wenn dessen elsässischer Verfasser anführt, daß es von alters her ein Sprichwort gab, wenn jemand „schampern und schantliche" Worte geredet, man darauf geantwortet habe, „stilla mutz, diß gehört ins schiff".

Gegen diese Unkultur und gegen die Unehre im Beruf führten Rat, Fertiger und Zunftvorstand einen nimmerruhenden Kampf; unterstützt von der Kirche, unter deren Segen das Gewerbe dem religiösen Empfinden der Zeit gemäß seine Arbeit stellte, als sich 1456 die Zunftmitglieder nebst ihren Frauen durch Bruder Nikolaus Eyfeler in die Bruderschaft des Barfüßerordens aufnehmen ließen. Vor allem aber versuchte man durch strenge Strafbestimmungen das Übel mit der Wurzel auszurotten.

Üble Redensarten und Schimpfworte, wie „studeloch", „zwersloch", auf der Stube gegenüber einem Zunftbruder gebraucht, wurden mit sechs Pfennigen gebüßt. Wer den andern in seiner Handwerksehre kränkte, indem er von ihm sprach, er führe Steine oder Schweine, leere Schiffe oder er könne überhaupt nicht fahren, besserte mit einem Gulden. Fielen die Spottworte auf der Straße oder am Ufer, so büßte der Beleidiger mit zwei Pfunden Wachses. Den Vorwurf, mit Tieren geschlechtlichen Umgang zu haben, strafte die Zunft mit zehn Pfund Wachs, einer höhern Strafe, als wenn einer auf dem Hause freventlich sein Messer zückte. Wies einer seinen Mitbruder in ehrwidriger Weise aus dem Zunfthause, ohne eines Meisters Erlaub, so gab er zehn Schilling. Wer des Spieles auf dem Zunfthause übersagt wurde, zahlte vier Pfund Wachs.

Daß den Schifferleuten die Begriffe von Mein und Dein nicht immer geläufig waren, erhellt aus folgenden Bestimmungen:

„Item welher under unsern gesellen uff unser huse vnd stuben gense, hünre, enten, vische oder andere eßhafftige dingen bringet oder treit, die er nit koufft hat, der ist zehen pfund wachs ze bessrunge verfallen. Item welher dem andern uff dem huse über sin teschen gat oder in uß sinem schlaffe wecket, der git zwey pfund wachs.

Item wer ein kannen oder ein fleschen einweg dreit one verlop des Meisters oder der sechser, der git ein pfund wachs ze bessrunge.

Item welher dem andern uff unserm huse utzit nimpt, es sy spise, kleider, geschirre, oder anderes das clagber sye, der git ein pfund wachses ze bessrunge."

Zum Schauplatz wüster Zänkereien und Streitigkeiten wurden bisweilen Zunftstube und Schifflände, wenn bei allzulangem Trunk sich die Gemüter erhitzt hatten. Noch glimpflich ab liefen solche Zwistigkeiten, falls es beim „orren" (ohrfeigen) und „stoßen", beim „beschütten" und „werfen" blieb. War einmal aber das Blut in Wallung, dann zog man nur zu leicht vom Leder.

Wer frevlerisch zum Messer griff, wurde je nach dem Spruche der Vorgesetzten zu einem Pfund Wachs oder zu vier Schillingen Buße verurteilt. Wundete einer seinen Mitgesellen, so strafte die Zunft den Raufbold mit fünfzig Pfund Wachs. Die höchste Strafe stand auf Todschlag. „Welher den andern uff unserm huse ze tode schlacht, der git hundert pfundt wachs vnder den kremern koufft ouch zů der bůsse vnd besserunge, so er vnsern heren vnd der statt tun sol vnd můsz".

Wer wegen verschuldeter Sache gebüßt wurde, durfte weder das Handwerk treiben, noch auf das Zunfthaus kommen, bis er seine Besserung entrichtet hatte. Dünkte aber den Betroffenen, es sei ihm Unrecht geschehen, so konnte er seine Angelegenheit vor die Räte ziehen, hatte aber dafür die Mahngebühren im Betrage von einem, zwei und drei Pfund Wachs für das Bott, d. h. das Aufbieten zur Zunftgemeinde zu tragen. In den zahlreichen Wachsstrafen werden auch die Beziehungen der Schiffleute zur Kirche offenkundig; im Sinne der Werkheiligkeit jener Zeit fanden die Wachsgelder zur Bezündung von Altären Verwendung.

Was die vorgenannten Straferlasse offenbaren, sind Schattenseiten zünftiger Lebensgemeinschaft. Von diesem dunkeln Hintergrund hebt sich um so schärfer das kraftvolle Bemühen der Stadt und die allzeit rege Sorge der Zunft für ihre Stromherrschaft ab.

III.

Der Kampf um die Stromherrschaft.

In der Rheinschiffahrtspolitik brachte das beginnende fünfzehnte Jahrhundert tiefgehende Veränderungen, im Zusammenhang mit dem allgemeinen Wachstum der territorialen Kräfte in der politisch so bunten oberrheinischen Welt.

In hervorstechendem Maße offenbart sich gerade auf diesem Gebiet jene das Mittelalter kennzeichnende Eigenheit, daß jeder Stand und Verband, Territorium gegen Territorium nur in möglichst weitgehendem Ausschluß des andern die Grundbedingungen seiner Existenz erblickte.

Die Verkehrspolitik im spätern Mittelalter ging darauf aus, durch Stapel- und Transportrechte den Rhein aufzuteilen, seine durch die Verschiedenheit des Stromlaufes geschaffenen natürlichen Etappen der durchgängigen Fahrt zu verschließen und als gesonderte Abschnitte der Machtsphäre eines einzelnen Platzes zu unterstellen, nicht ohne gleichzeitig den Versuch zu machen, keck in das Gebiet und die Rechte der Nachbarn überzugreifen.

Als erste dieser Monopolbestrebungen machte sich das Steuermannsrecht geltend. Die Schwierigkeiten des Talweges hatten schon im vierzehnten Jahrhundert die Schiffleute in ihrem eigenen Interesse

veranlaßt, sich für die ihnen weniger bekannten Strecken ortsansässiger Lotsen zu bedienen. Die oberländischen Schiffer steuerten in der Regel nur bis Laufenburg ihre Fahrzeuge selbst und nahmen dort oder in Säckingen einen Lotsen bis Basel. Von Basel geleitete sie ein baslerischer Steuermann bis Breisach oder Straßburg, wo der Ankerzunft zugehörige Steuerleute die Führung bis Mainz oder Köln übernahmen.

Der übliche Steuermannslohn für die Strecke Basel-Straßburg betrug zwei Gulden; in jedem Fall hatte der Basler Steuermann von einer Fahrt mit fremdem Schiff und Geschirr einen Gulden in den Zunftseckel abzugeben.

Dieses ursprünglich freiwillige Lotsennehmen erwuchs mehr und mehr zum förmlichen Recht. Basel erlaubte den Oberländern nur noch ausnahmsweise über die Schifflände hinaus selbst talwärts zu steuern, nämlich dann, wenn Schiff, Geschirr und Ladung Eigentum des Fremden und wenn dessen Schiffleute von den Fertigerherren als nütz und gut anerkannt worden waren. Die Niederwasserschiffer widersetzten sich auch dieser von Basel geübten Praxis nicht und anerkannten dadurch faktisch dessen bei der Brücke beginnenden Schiffahrtsmachtbereich. Was sie zur Beschwerdeführung bei der Basler Regierung nötigte, war das Verhalten der baslerischen Gilde, den Fremden über Gebühr Steuerleute und Rügeknechte aufzudringen. Ein weiterer Klagepunkt betraf die Weigerung der Basler, den Oberländern zu gestatten, die in zwei Schiffen bis nach Basel geführten Güter von Basel an auf einem Schiff zu verfrachten.

Vermittelte in diesen strittigen Dingen der Rat 1417 eher zugunsten der Oberländer, so kam er hinwiederum seiner Schifferschaft weit entgegen durch das bedeutsame Umschlagsrecht, welches den Kaufmann verpflichtete, seine Waren an der Stapelstadt auszuladen. Seit den Konzilsjahren verbot Basel strikte das Dingen von Leuten und Lasten oberhalb der Stadt und zwang alle herabkommenden Fahrzeuge an der Schifflände anzulegen. Dort stand es dann im Belieben der Ankommenden, Schiff und Gefährt den Baslern zu verkaufen oder zum mindesten die Weiterfahrt ausschließlich mit baslerischen Steuerleuten und Knechten zu bewerkstelligen. Damit war im einen wie im andern Fall dem Basler Wassergewerbe in bevorzugter Weise Mitwirkung und Betätigung gesichert.

Nur der Laufenburger Schifferschaft gestand Basel Vergünstigungen zu; einmal, weil man der Laufenknechte beim Durchseilen eigener von oben herabkommender Transporte durch die Stromschnellen unumgänglich bedurfte, und zum andern, weil die Laufenburger den Baslern als Schiffslieferanten unentbehrlich waren. Zufolge dem Spruche, den die Boten beider Städte im August 1437 fällten, wurde den Laufenburgern gestattet, während der beiden Zurzacher Messen Leute und Güter nach Basel und darüber hinaus zu führen und zu fertigen ohne Eintrag der Basler Innung; letztere wahrte sich nur das Recht der Steuerung von Basel an, versprach aber den Laufenburgern dies um bescheidenes Geld zu tun. Waren, die auf den Zurzacher Märkten gelagert, verkauft und nach Klingnau transportiert wurden und dort nach beendigter Messe liegen blieben, sollten wie die obigen verführt werden dürfen. Ferner wurde den Laufenburgern erlaubt, vor Pfingsten, während der Pilgerfahrt nach St. Niklausport bei Nancy und anläßlich der großen Wallfahrten nach dem Achenberg bei Zurzach je ein Schiff ungehindert bis Basel und weiter talwärts zu geleiten, sofern die Pilgrime nicht Fremde, sondern Landsaßen waren. Freie Fahrt während der übrigen Zeit des Jahres stand den Laufenburgern nur zu für Eisentransporte, Faßhölzer und Bäume, die aus ihrer Gemarkung stammten.

Derart blieb das Verhältnis der Laufenburger zur Basler Schiffahrt die nächsten Jahrhunderte hindurch, indem zu verschiedenen Malen, so 1442, 1507, 1530 und 1621 der gemachte Vergleich durch die deutschen Könige und österreichischen Fürsten seine Bestätigung fand.

Im achtzehnten Jahrhundert erhoben sich über die Auslegung des alten Vertrags verschiedene Streitigkeiten, die zu beiderseitigen Beschwerden führten, über welche 1732 vor dem Basler Rat ein

Vergleich erfolgte, laut welchem die Laufenburger Schiffleute zu den Gefährten, auf welchen sie die Waren von den Zurzacher Messen weiter als nach Basel führten, an letzterem Ort soviel Steuerleute als die Größe des Schiffes zu nehmen erforderte, gehalten waren, nämlich auf ein Wallenstadter oder ein anderes kleines Schiff einen, auf ein Berner oder ein anderes großes Fahrzeug aber zwei Steuerleute. Für das verführte Eisen, Faßholz 2c. mußten die Laufenburger von ihrer Obrigkeit einen Schein mitführen, daß diese Ware wirklich in der Gegend gewachsen war. An Stelle der in Abgang gekommenen Pilgerfahrten, zu welchen die Laufenburger bislang je ein Schiff gerüstet hatten, räumte man ihnen das Recht ein, dafür des Jahres vier Weidlinge mit Leuten, so zu Laufenburg oder in selbigem Revier seßhaft waren, talwärts zu fertigen.

Die gleichen Rechte und Ansprüche, welche Basel gegenüber dem Oberland seit dem fünfzehnten Jahrhundert geltend machte und die es gelegentlich mit einer Schließung des Rheines zum härtesten Ausdruck brachte, erhoben nun auch die niederwärts Basel gelegenen Schifferstädte, in erster Linie Straßburg. Aus den ihm von den deutschen Kaisern und Königen erteilten Privilegien folgerte die verkehrsmächtigste Nebenbuhlerin am Ende des Oberrheins für sich eigenmächtig ein förmliches jus navigandi exclusivum. Nicht nur beanspruchte Straßburg über Basel hinweg, auf dem Oberrhein und seinen Zuflüssen frei dingen und fertigen zu können, obwohl beispielsweise die vor dem Richter von Luzern aufgenommenen Kundschaften klar ergaben, daß seit Menschengedenken kein Straßburger Schiffmann weder in Luzern geschifft, noch Fahrzeuge aufgerichtet oder von hinnen geführt hatte. Von viel größerer Tragweite war Straßburgs Trachten, Basel von der Mittelrheinschiffahrt direkt auszuschalten.

Diesem Bestreben gegenüber suchte Basel den Grundsatz aufrecht zu erhalten, daß das Recht, einen öffentlichen Fluß zu befahren, in der natürlichen Stromfreiheit begründet sei. Es verlangte ohne Beschränkung frei bis zum Meer den Wasserverkehr zu handhaben. Nun konnten aber die baslerischen Schiffleute die mittelrheinischen Handelszentren Mainz, Frankfurt und Köln nicht erreichen, ohne die Jurisdiktion der Stadt Straßburg zu betreten. Diesen Umstand benützte Straßburg und übte Gewalt, indem es 1423 den Baslern den Rhein schloß und ihnen Durchfahrt und Steuerleute verweigerte, worüber Basels Schifferschaft und Kaufleute zu großen Kosten und Schaden kamen.

Unverzüglich führte die Stadt Klage beim oberrheinischen Städtebund von 1422, dessen mächtigstes Bundesglied sie nebst Straßburg war.

In Breisach trat dessen Siebenerausschuß zusammen, um den Streit zu schlichten. Baslerischerseits gehörten Ritter Hans Reich von Reichenstein und Andreas Ospernell, einer der Fertigerherren dem Schiedsgericht an; Straßburg entsandte dazu seinen Alt-Ammeister Clauß Herbott und Ratsherr Peter Blumell.

Vergeblich machte Straßburg geltend, daß seine Schiffleute „vill jor unnd lange zit obwendig Basell, sonderlich ob dem Rothen hauß" gedingt und geschifft hätten. Basels Gesandte hielten an ihren Ansprüchen zäh fest und widerlegten durch mündliche und schriftliche Kundschaften Straßburgs Aussagen. Da nach zweimaliger Tagung ein Vergleich zwischen den Boten der beiden Städte nicht zustande kam, überließ man die Entscheidung den drei übrigen Gesandten des Ausschusses: Walter Fulwise von Kolmar, Clauß Hammer, dem Schultheißen von Schlettstadt und Ulrich Ruber von Freiburg.

Am 20. Dezember 1424 fällten diese ihr „auf weiser Leute Rat gestütztes" Urteil, welches den Straßburger Schiffleuten das Dingen und Schiffen in Basel und oberhalb der Stadt endgültig untersagte. Nur für die großen Einsiedeln-Wallfahrten wurde ihnen freies Gefährt zuerkannt. Eine weitere Ausnahme sollten die Basler gewähren, wenn Straßburger eigenes Gut ohne Gefährt von oben herab gen Basel führten. Solche Fahrzeuge sollte die Basler Zunft gegen Entrichtung eines angemessenen Lotsengeldes ohne Irrung und Säumen mit Steuerleuten versehen.

Basels Forderungen hingegen wurden in vollem Umfang gutgeheißen. Fortan sollte seiner Schifferschaft die freie Talfahrt über Straßburg hinaus mit Leuten und Gütern wieder ungehindert zustehen „unnd sollent inen ouch die schifflúte ze Straßburg stierlúte geben umb bescheiden gelt, umb daß lúte unnd gůt desto baß besorget unnd verwaret werden."

Der Spruchbrief der Siebener kam so einem entschiedenen Sieg Basels gleich. Aber das unterlegene Straßburg fühlte sich in seinen Rhein-Interessen schwer verletzt. Es bezichtigte die Schiedsrichter der Parteilichkeit und unterwarf sich nur grollend ihrem Urteil. Schon nach wenigen Jahren kam es wieder zu Reibereien und Streit. Bald war es der Basler Rat, der seine Bürger wegen erlittener Unbill schützen mußte; bald wurden Straßburgs Schifferherren klagbar, weil man ihre Knechte beim unbefugten Laden an der Schifflände mit Schlägen und Streichen abgefertigt hatte.

Als die Wogen des Armagnakenkrieges Basel umbrandeten und aufs äußerste gefährdeten, warf Straßburg in hochfahrendem Trotz erneut seine Forderung auf, oberhalb Basel zu dingen und frei herabzufahren, und versagte, um seinen Zweck zu erreichen, der ihm fremd gewordenen Bundesstadt aufs neue den Durchpaß.

Erst 1450 bequemte sich Straßburg zum Einlenken im Hinblick auf die von der Jubelfeier in Rom heimziehenden zahlreichen Pilgerscharen, deren ungewöhnlicher Andrang zu einer, wenn auch nur vorübergehenden Lösung der unerträglich gewordenen Sachlage drängte.

Vorerst aber versuchte Straßburg noch einmal für sich die Erschließung des baslerischen Oberrheines zu erzwingen. Am 19. Juni 1450 baten Ammeister und Rat die Regierung von Basel, dessen Schiffleute unverzüglich zu unterrichten, falls sie die Straßburger ob Basel dingen und den Rhein herab schiffen ließen, würden die Straßburger die Basler nidwendig auch durchfahren lassen, „uff das sich ieglicher teil gebruche, das billich undt von alter harkommen ist, noch dem undt der Rin menglich fry sin soll." Andernfalls müßten die Straßburger auf der Sperrung des Rheines beharren und „truwent nit, das man in des unglympfen solle." Hievon wollte Basel nichts wissen und gegenüber der Wichtigkeit des Augenblicks versagten alle Verschleppungskünste. Notgedrungen erklärte sich nun Straßburg bereit „zu einem frůntlichen rechten" zu kommen und schlug vor, den Streitfall vor einen der rheinischen Kurfürsten, oder den Markgrafen, oder endlich vor das zu Speier tagende Zollkapitel zu bringen, zumal ja Basel selbst gemeldet habe, daß man „einer nottel nohe eins worden sy" d. h. fast zu einer Vereinbarung gekommen sei.

Unterm 22. Juni willigte der Rat von Basel ein, Gesandte zu einem gütlichen Tag zu schicken und am 30. Juni stifteten Bürgermeister und Rat von Breisach als Vermittler zwischen den hadernden Parteien einen bis zur Lichtmesse 1451 geltenden Vergleich, welcher den Baslern den Transport sämtlicher Pilger- oder Bruderschiffe bis Straßburg zwar vorbehielt, aber die Beförderung von Straßburg bis Mainz der Ankerzunft zusprach. Die Basler sollten in Straßburg sämtliche Insassen der Pilgerschiffe ans Land liefern zur Übernahme des Gefährts durch die Straßburger Schiffleute.

Gemäß dem Abkommen hatte jeder Pilger für Zoll und Fahrlohn bis Mainz zehn alte Plappart zu entrichten. Dieser Preis wurde in der Weise geteilt, daß der Basler von jeder Person bis Straßburg vier, der führende Straßburger Schiffmann bis Mainz sechs Plappart erhielt. Die Basler Schiffsherren überließen ihre Fahrzeuge zum Preise von viereinhalb rhein. Gulden pro Schiff der Ankerzunft, vorausgesetzt, daß jedes Schiff mit Bänken und Riemen nach Notdurft ausgerüstet war. Sollte ein Schiff diesen Bedingungen nicht entsprechen und der Straßburger genötigt sein, die Pilger in ein anderes Schiff umzusetzen, so erhielt der baslerische Schiffsbesitzer nur einen Gulden zugesprochen.

Dieses Abkommen räumte aber keineswegs den Kernpunkt der Streitfrage aus dem Wege, sondern bildete im Gegenteil den Auftakt zu neuen Gewaltmaßnahmen vonseite Straßburgs. Ermutigt durch den erreichten Erfolg griff es wiederum zum Mittel der Stromsperre, um durch diese

rücksichtslose Taktik die unbequeme Rivalin seinen Wünschen gefügig zu machen und gleichzeitig deren Schiffahrt auf dem Mittelrhein zu unterbinden.

Hin und her wogte der Streit um die Stromrechte und in einem erregten, vorwurfsvollen Briefwechsel gab sich der Ärger der beidseitigen Ratsbehörden kund. Straßburg behauptete, Basels Schiffermeister hätten den Breisacher Spruch zuerst überfahren, indem sie den Straßburgern anläßlich der Beförderung der Rompilger etliche Gefährt wegnahmen. Basel hinwiederum beschwerte sich, daß Straßburgs Schiffsleute gen Zürich gelaufen seien und sich unterstanden hätten, von dort Bruderschiffe herabzuführen.

Beider Städte Boten gingen und kamen zur Vermittlung. Zweimal bevollmächtigte die Schiffleutenzunft ihren Ratsherrn Martin Oswald und ihren Zunftbruder Heintzi Seger zu mündlichen Verhandlungen in Straßburg, ohne daß Nennenswertes erreicht wurde. Unwillig machte die Basler Regierung die von Straßburg darauf aufmerksam, „was kumbers und kosten biß har uß semlichen spennen gewachsen" und wie die Zolleinnahmen litten, weil ehrbare Leute durch die Mißhelligkeiten der Schiffer gedrängt würden, ihr Gut auf dem Landweg durch Schwaben nordwärts zu senden.

Ebenso hartnäckig wie Basel an dem ihm günstigen 1424er Vertrag festhielt, versteifte sich Straßburg auf eine verallgemeinernde Auslegung des Breisacher Abkommens von 1450, ihm die Deutung unterschiebend, daß beide Teile sich gegenseitig Vorbeifahrt gestatten und Steuerleute stellen sollten.

Nach dreijährigem Zank kam endlich am 17. August 1453 eine klare Regelung zustande. Unter Preisgabe beiderseitiger Ansprüche ordnete der von den Baslern, Ritter Henman Offenburg, Hans Bremenstein, dem Salzmeister einerseits und den beiden straßburgischen Alt-Ammeistern anderseits aufgerichtete Spruch die oberrheinische Schiffahrt für die nächsten zwanzig Jahre.

Die Ankerzunft blieb von der Schiffahrt in Basel und oberhalb Basel ausgeschlossen, auch zur Zeit der Pilger- und Bruderfahrten. Dagegen mußte Basel auf die Befahrung des Rheines unterhalb Straßburg Verzicht leisten. Nur Meßschiffe, die nach den Frankfurter Messen fuhren, durften von den Basler Schiffsleuten mit Reisenden und Kaufmannsgut über Straßburg hinaus gefertigt werden, ebenso jährlich zwei Pilgerschiffe. Jederzeit freie Durchfahrt wurde nur solchen baslerischen Schiffen zugestanden, die „fürsten, herren oder große frówen, ouch herren- und stette bottschafften" talwärts geleiteten. Zu allen diesen erlaubten Gefährten verpflichteten sich die Straßburger, den Baslern Steuerleute zu verdingen.

Volle Genugtuung und Befriedigung bot die Lösung von 1453 weder Basel noch Straßburg, mußte sich doch jeder Teil gerade der Nutzbarkeiten entraten, derethalben man sich seit Jahrzehnten herumzankte und mit Worten und Werken Schimpf antat. Von den Wassergewerben beider Orte wurde denn auch mehrfach an den lästigen Beschlüssen gerüttelt und an ihrer Interpretation herumgenörgelt. Wie sehr es Straßburg schmerzte, durch Basels Verriegelung von den obern Landen abgeschnitten zu sein, geht hervor aus den immer wieder auftauchenden Sendbriefen mit der stereotypen Forderung, den Straßburgern oberhalb zu gönnen, was die Basler niederwärts forderten. Ja Straßburg versuchte mit Umgehung Basels ans Ziel zu gelangen. Im Jahre 1465 schloß es, dreist über den bindenden Spruch hinwegsetzend, mit der zürcherischen Schifferschaft einen Vertrag, demzufolge es den Limmatschiffern „aus liebe undt fründschafft" gönnen wollte, bei den nächsten Bruderfahrten mit drei Schiffen über Straßburg hinaus zu fahren. Als Gegenleistung verpflichteten sich die Zürcher, wenn Straßburger nach Zürich kämen, um Schiffung herabzutun, dieselben freundlich mit Steuerleuten zu versehen.

Bezeichnenderweise gebot das Abkommen den Zürchern, mit keinem von Basel weder Teil noch Gemeinschaft zu haben.

Trotz aller Mängel und Beschränkungen ließ man es aber offiziell beim Vertrag von 1453 bewenden. Als nach der wildbewegten Epoche der Burgunderkriege beide Städte wieder Ruhe und

Zeit fanden, lokalen Fragen ihre Aufmerksamkeit zu schenken, erneuerten ihre Boten am 14. August 1478 die seit fünf Jahren abgelaufene Abmachung auf weitere fünfundzwanzig Jahre. —

Fast zu gleicher Zeit, da Basel 1424 gegenüber Straßburg erstmals seine Rechtsansprüche zu verteidigen hatte, drohte ihm eine weitere Schmälerung seines Machtbereiches durch die Gegnerschaft Breisachs. Hier führten neben Zollforderungen vor allem die gesteigerten lokalen Interessen seines zur Zunft erstarkten Schiffergewerbes eine Kollision mit der baslerischen Schiffahrtspolitik herbei.

Schon in den 1370er Jahren war es zu Anstößen und Zank zwischen den Schiffern beider Städte gekommen, indem die Breisacher ungefragt und ohne Verlaub der Schiffleutenzunft Holztransporte vom Oberland unter der Basler Brücke durch rheinabwärts führten. Basel hielt darauf die Breisacher mit Gewalt zurück; Breisach antwortete mit der Gefangensetzung von baslerischen Fergen. Eine Verschärfung dieser dauernd gespannten Verhältnisse trat dann gegen Ende des vierzehnten Jahrhunderts ein, als sich Breisach nach dem Vorgange Basels anschickte einen Transitzoll zu fordern. Sofort erhob Basel Einsprache; schließlich einigte man sich auf ein Schiedsgericht des Herzogs Leopold von Österreich. In Ensisheim fanden im Sommer 1397 die Verhandlungen statt, an welchen außer dem Grafen Bernhard von Tierstein und mehreren elsässischen Edelleuten in stattlicher Zahl die Boten von Straßburg, Colmar, Schlettstadt, Freiburg i. B., Schaffhausen und den rheinischen Waldstädten teilnahmen, um namens des Herzogs zum Rechten zu kommen. Ihr Spruch erkannte, daß die Kundschaft derer von Breisach viel besser sei denn die der Basler und daß also letztere zu Breisach „durch die brugk, daruber, darob, nidwendig und durch die stat" billigerweise zollen sollten wie andere Leute. Basel mußte sich bescheiden in dem nebensächlichen Streitpunkt bezüglich der Flöße und Holzschiffe Recht zu erlangen, für welche die Breisacher an der Schifflände zukünftig vier Pfennig zu entrichten hatten.

Mit der Anerkennung seiner Zollstätte begnügte sich aber Breisach keineswegs. Gleich Straßburg trachteten die Breisacher Schiffleute nach der oberländischen Schiffahrt mit dem gleichzeitig einsetzenden Versuch durch Einführung eines Lotsenrechtes die baslerische Stromherrschaft nordwärts ihrer Stadt bis Straßburg zu brechen.

Basel war weder gewillt, die Breisacher obwendig fahren zu lassen, noch sich dem von ihnen geübten Steuermannszwang zu beugen. Was man dem großen Straßburg verweigert hatte, ließ sich doch wohl leichter bei dem weniger bedeutenden Breisach durchsetzen.

Wie der Straßburger Handel gehörte auch diese Sache vor das Forum des rheinischen Städtebundes; am 26. August 1427 kam sie zum Austrag. In stolzem Selbstgefühl wies Breisachs Fürsprech darauf hin, seine Stadt sei von römischen Kaisern und Königen begnadet, daß keine Ladstatt zwischen ihnen und denen von Straßburg sein solle, Breisachs Schifferschaft besitze auch eine Zunft und zwei Vertreter im Rat, die der Rechte genießen wollten wie andere Schifferstädte in ähnlichen Verhältnissen.

Durch seinen Mitbürger, den Schiffmann Wernli Metzger, hatte Basel aber in Luzern, Freiburg i./Ü., Bern und Zürich Kundschaften aufnehmen lassen, die durchwegs zu seinen Gunsten sprachen. So fiel denn auch die Läuterung der Siebener ganz nach dem Wunsch der baslerischen Gilde aus. Aber bei der politischen Lage der Stadt konnte der errungene Erfolg nicht von Dauer sein, zumal Breisach nicht ruhte, bis es, erst vom Landvogt Wilhelm von Hochberg, dem neidischen Gegner Basels, und dann bei Kaiser und Reich Bestätigung seiner Rechte und Freiheiten erlangte. Im Hinblick auf die Mißhelligkeiten der beiden Städte während des mächtig flutenden Verkehrs der Konzilzeit, „da durch das wasser und der flusz des Rynes nit versechen, ouch der bilgerin, der koufman lút und gůt nit so wol versorget ist, als notdurfftig were," erteilte König Friedrich 1442 Rat und Bürgern von Breisach das Privileg, alle zu ihnen kommenden fremden Schiffe mit ihren Schiffleuten abzufertigen, „nemlich als offt ein schiff den Ryn ab zů inen kompt, daruff dryg schiffman oder styerman stand, so söllent die zwen von den selben schiffen abstän und nit me dann einer daruff beliben, dem selben

söllent denn die von Brysach zwen von den iren zůgeben — —; was schiff aber zů inen komment, daruff zwen stierman oder schiffman standent, so soll ouch einer von den zweyen abstän und die dem Brysach von den iren ein andern stierman darstellen."

Das Mißliche für Basel war, daß Breisach höchsten Orts die Basler Schiffer der Unkenntnis des Stromes zieh und seine Behauptung durch mehrere, baslerischen Steuerleuten zugeschriebene Schiffbrüche stützen konnte. Das in seiner Reputation empfindlich getroffene Basler Wassergewerbe leistete aber Friedrichs Spruch und seiner direkten Aufforderung, sich darnach zu richten, keine Folge. „Es hett sy alles nit mögen verfahen, sy habend es gewaltsamlich verachtet."

Doch in der Rheinfelder Richtung vom Jahre 1443, d. i. dem von den Gesandten des Konzils, den Boten der Eidgenossen und verschiedener Reichsstädte zwischen der Herrschaft Österreich und Basel gestifteten Vergleich, erhielt Breisach ebenfalls sein Lotsenrecht mit Modifikationen gewährleistet, die nur zu deutlich erkennen ließen, wie man Basels Handel zu schädigen gedachte. Am schwersten in Mitleidenschaft gezogen wurde die überaus wichtige Kauffahrtei nach Frankfurt. Lastschiffe, welche zu den dortigen Messen fuhren, zollten zu Breisach nach Herkommen und waren gezwungen einen Steuermann zu nehmen, der bis Straßburg zwei Gulden Fahrlohn erhielt, d. h. soviel als zwei Jahrzehnte vorher für Schiffsmiete und gesamte Bemannung von Breisach bis Straßburg bezahlt worden war. Pilgerschiffe in den zwei großen Bruderfahrten bekamen gegen anderthalb Gulden einen Lotsen und hatten die Insassen zu zollen, aber den Boden nicht. Für alle andern während des Jahres nach Breisach kommenden, mit Last oder Leuten beladenen Fahrzeuge galt ebenfalls der Steuermannszwang, doch mit der ermäßigten Taxe von einem Gulden. Schiffer, die leere Schiffe oder bloß vereinzelte Pilger führten, mußten vom Fahrzeug vier Plappart Bodenzoll leisten und die Fahrgäste zollen; dafür stand es in ihrem Belieben, einen Steuermann zu nehmen oder nicht. Auch hatten solche Gefährte das Recht, in Breisach bis acht Personen an Bord zu nehmen und talwärts zu geleiten, ohne der dortigen Innung einen Entgelt zu bieten.

Breisach verpflichtete sich dagegen, allzeit die Basler mit Steuerleuten zu fördern und nicht lange zu hemmen; hatte es keine Steuerleute zur Hand oder wollte es solche nicht geben, so war den Baslern unbenommen, selbst über Breisach hinaus zu steuern. In jedem Fall aber mußten die Zölle entrichtet und das Fahrzeug von den Breisacher Fertigerherren ordnungsgemäß gefertigt werden.

Gleichzeitig mit den Breisacher Angelegenheiten regelte die Rheinfelder Richtung auch die Zollverhältnisse zwischen Basel und Neuenburg, dessen von König Rupprecht verliehene Zollfreiheit sich fortan mit Ausnahme des Floßholzes auch auf den baslerischen Zoll in Kems erstrecken sollte, insofern es sich nicht um fremdes, sondern den Neuenburgern gehöriges Gut handelte; Basel genoß dafür für seine Bürger und eigenen Kaufmannschatz Gegenrecht in Neuenburg. Zur Vermeidung von Mißbräuchen erhielt der Schiffleutenzunftmeister als oberster Zoller von seinen Herren „ein bittschatt (Petschaft) mit einer eychlen und den Basel stab daruf" mit welchem das zollfreie Basler Gut gezeichnet wurde.

Entgegen der Vergleichsbestimmung von 1443, Spruch und Übertrag gegenseitig treulich zu halten, flammte nach dem Armagnakenkampf der Streit mit Breisach-Neuenburg neuerdings auf, unverkennbar unter dem Einfluß der politischen Erregung, die sich in den österreichischen Vorlanden gegenüber der alten Rivalin am Oberrhein kundtat.

Vor dem Offizial des Bischofs häuften sich die Klagen des Rates und der Schiffermeister, zunächst wegen Neuenburg, das die Basler nun auf einmal zum „uffkeren" anhielt, mit Zöllen belästigte und den baslerischen Rügeknecht Leckertier trotz freien Geleites der Herrschaft durch den berüchtigten Hauptmann Belleter und seine Kumpane in Neuenburg fangen ließ. Über Breisach war man besonders erbost, weil es den Baslern über Gebühr Steuerleute aufdrängte und willkürlich seine

Lotsentaxen erhöhte. Aber auch die Parteigänger Österreichs führten in der großen Rechtssache der 1440er Jahre zahlreiche Beschwerden und Forderungen wider Basel ins Feld: wie Angehörige der Schiffleutenzunft bei einem Streit mit den Breisacher Fertigerherren in ihre Messer gegriffen, wie die Basler zu schwerem Schaden der Breisacher den Rhein „gantz verschlagen und wüst geleit" und eine Menge Schiffe verführt hätten.

Ein weiterer Klagepunkt Breisachs betraf seine Holztransporte aus dem Schwarzwald. Durch Einfassen der Wiese und Zuleitung derselben in das baslerische Hoheitsgebiet wurden die Breisacher gezwungen, ihren Bedarf an Floßholz, Dielenholz und Rebstecken an der Schifflände zu decken, wo sie sich der Willkür der baslerischen Steuerleute ausgesetzt sahen, welche für eine Ladung bis Breisach vier bis fünf Gulden Steuerlohn verlangten.

Erst 1449 kam mit der allgemeinen Vereinigung der oberrheinischen Verhältnisse in der Breisacher Richtung auch dieser spezielle Schifferstreit durch einen Sonderspruch des Bischofs Friedrich zur Ruhe und ein halbes Jahr später schlossen die beiden Städte selbst auf Veranlassung des Herzogs Albrecht einen Vergleich zwischen ihren Schiffleuten, der 1454 in Neuenburg durch Boten beider Orte seine Bekräftigung und Ergänzung fand. Mit diesen Vereinbarungen wurden die Rechtsamen auf dem Rhein zwischen Basel und Breisach dauernd geordnet. Breisach verzichtete auf die oberländische Schiffahrt und Basel anerkannte Breisachs Zoll und Lotsenrecht. Basels Stromherrschaft blieb dadurch endgültig auf die Strecke zwischen den beiden Städten beschränkt. Innerhalb dieses Gebietes durfte keine andere Ladstatt sein und niemand Steuerleute geben außer Basels Schifferschaft.

Über die Auslegung der Verträge, besonders des alten Spruchbriefes von 1397 wegen der Holzflößerei, kam es des Zolles und Gefährtes halber gegen Ende des fünfzehnten Jahrhunderts nochmals zu Meinungsverschiedenheiten. Nach mehreren mißglückten Versuchen, die Angelegenheit zu bereinigen, gelang es 1498 dem versöhnlichen Walten des österreichischen Landvogtes Kaspar von Mörsberg in Ensisheim einen Entscheid herbeizuführen, der 1533 und 1535 vertraglich erweitert wurde und die letzten strittigen Punkte aus dem Wege räumte. Fortan bewegte sich der Verkehr der beiden Schifferstädte auf dem Boden loyaler Konkurrenz und als 1533 etliche Landsfremde anfingen zwischen Basel und Breisach neue, große Schiffe zu bauen und mit Leuten und Gut beladen hinabzusteuern, „das vorneher nie erhort, ouch ein bruch nit gewesen," wandten sich Breisach und Basel geeinten Sinnes an den Markgrafen Ernst, um Abstellung solcher ihre Interessen gefährdenden Mißbräuche zu erlangen. Im Jahre 1561 und letztmals 1598 garantierte man sich die alten Verträge und bis ins neunzehnte Jahrhundert blieben die Abmachungen in ihren Hauptpunkten zu Recht bestehen, ohne daß es je wieder mit der Breisacher Ankerzunft zu Irrungen gekommen wäre. Um so schwerere brachten aber in der Folgezeit die Beziehungen zu Straßburg. Während des ganzen sechzehnten Jahrhunderts zwar hatten sich nur ab und zu vereinzelte Anstände erhoben. Es schien als ob Straßburg seine hochfliegenden Pläne endgültig begraben hätte, wenn es 1567 bei Basel bescheidentlich um die Erlaubnis einkam, zwei straßburgische Schiffe mit einer Sendung Eisen und Kugeln aus dem Hüttenwerk von Badenweiler in Neuenburg laden und herabführen zu dürfen, und sein Gesuch mit den Worten schloß: „Dieweil wir aber bericht, daß ihr mit solcher freiheit begabt undt versehen seit, wann dergleichen schiff bei euch furgefuret werden, das ihr die nach erlegung des kaufgelts zu behalten macht habt, so ist unser nachburlichs ersuchen ihr wollet uns zu nachburlichem gefallen die zwei schiff zukommen lassen."

Eine solche Schreibweise hatte nichts mehr gemein mit der zielbewußten, machtvollen Schiffahrtspolitik der einst so privilegienstolzen Reichsstadt.

Die Ursache dieses friedfertigen Verhaltens lag nicht etwa in einem versöhnlichen Entgegenkommen der beiden Schifferzünfte, sondern in den allgemeinen Rheinschiffahrtsverhältnissen.

Der Welthandel hatte neue Wege eingeschlagen und gedrängt durch die beständige Steigerung der Rheinzölle und durch rücksichtslos ausgenützte Stapelgerechtigkeiten wandte sich der Frachtverkehr den verbesserten Landstraßen zu.

Erst im Anfang des siebzehnten Jahrhunderts trat in den Verkehrsverhältnissen eine Reaktion zugunsten der Rheinstraße ein. Besonders war es jetzt Basels blühende Papierindustrie, welche mit ihrem bedeutenden Export den Schiffern Arbeitsgelegenheit verschaffte. Mit der Wiederhebung des Wassertransportes erwachte denn auch die Rivalität zwischen Straßburg und Basel von neuem und bewegte sich über ein halbes Jahrhundert lang in gehässigen Differenzen. Doch war es nicht mehr ein Streit, bei dem wie im fünfzehnten Jahrhundert letzten Endes politische Motive mitsprachen, sondern allein die Sorge ums tägliche Brot, welche in erbittert geführtem Existenzkampf die zünftigen Wassergewerbe beider Städte gegeneinander aufbrachte.

Straßburg eröffnete die Fehde, indem es zwei Basler, welche englische Reisende nach dem Niederrhein zu führen gedachten, mit trotzigen und schimpflichen Worten behandelte, ihnen das Gefährt wehrte und sie hämisch zurückschickte. Sofort führte der Rat namens der Schiffleutenzunft Klage beim straßburgischen Magistrat, sich hauptsächlich auf den Breisacher Spruchbrief von 1424 stützend. Umgehend berichteten die Straßburger zurück, dieses Dokument sei „in litera et sensu gantz dunckel, contrar und widerwärtig," und Ratsherr und Meister der Ankerzunft erklärten gegenüber baslerischen Schiffern öffentlich das 1424er Abkommen für ungültig und kraftlos, da erstens besagter Brief gar alt und zweitens aufgerichtet worden sei, als noch alles einer Religion und Basel ein Glied des heiligen Römischen Reiches gewesen sei.

Dieser deutlichen Absage folgte 1658 eine neue Gewalttat. Dem Schiffsherrn Georg Schatzmann wurde die Durchfahrt gesperrt, sein mit Reis, Papier und Weinstein beladenes Schiff durchsucht und er selbst im Wirtshaus ob seinem Immismahl im Beisein ehrbarer Leute geschmäht. Als Schatzmann dann sein Schiff betreten wollte, verstellten ihm straßburgische Schiffer den Weg und schalten ihn einen besch . . . leichtfertigen Schelm, der aller Orten die Zoller betrüge, im Kaufhaus falsche Deklarationen gebe und an der Ware ein Diebszeichen habe.

Diese, einem der Ihren angetane blutige Schmach konnte und wollte die Stadt Basel nicht ruhig hinnehmen und verlangte deshalb in einem geharnischten Schreiben volle Genugtuung für ihren an Ehre und Ansehen schwer verletzten Bürger mit der gleichzeitigen Forderung, Straßburg möchte aus obrigkeitlicher Macht seinen Schiffern befehlen, sich den alten Vertrag einzuschärfen; Basels Zunft sei nicht gesonnen, sich in ihren Gerechtsamen anfechten zu lassen und leichtlich könnten solche Paßsperren „weitaussehende" Händel heraufbeschwören.

Aber man predigte tauben Ohren. Basels Hoffnung, der straßburgische Magistrat werde nach Befund der Sachen Mittel und Wege finden, um den Streit ohne kostenreichen Prozeß beizulegen, erwies sich als trügerisch. Eine erregte Korrespondenz brach los und in spitzfindigen, mit ellenlangen lateinischen Zitaten gespickten Gutachten und Gegenschriften setzte man beiderseits den umständlichen Apparat damaliger Rechtspflege in Bewegung. Die bittere Würze dieses Federkrieges schlimmster Art war, daß unterdessen der Rheinhandel empfindliche Störung erlitt und niemand auf seine Rechnung kam als die schreibseligen Konsulenten.

Als meist umstrittener Punkt stand im Vordergrund des Händels die von Straßburg in Basel beanspruchte Ladefreiheit. Mit gutem Recht konnte hier Basel geltend machen, man habe die Ankerzunft früher stets nur während der großen Einsiedlerfahrt droben beim Roten Haus laden lassen; sonst aber seien straßburgische Schiffer seit Jahrhunderten nie an der Schifflände zu laden befugt gewesen. Wohl waren seit den 1620er Jahren Straßburger mit Berggütern während des ganzen Jahres rheinauf gekommen und hatten auch angefangen mit leeren Schiffen baselwärts zu ziehen, um

dort Leute und Güter einzuladen und abzuführen. Letzteres war ihnen aber jeweilen nur auf besonderes Ansuchen und von Fall zu Fall durch die Schiffleutenzunft bewilligt worden, gegen Entrichtung des dritten Pfennigs vom Fahrlohn und unter der Bedingung, den benötigten baslerischen Steuerleuten neben Zoll und Zehrung noch sechs Schillinge abzustatten.

Daß Straßburg Basels Laderecht durchaus anerkannt hatte, bewies ein Schreiben des straßburgischen Magistrats von 1642, in welchem sich derselbe bei der Basler Regierung entschuldigte, weil zwei Straßburger Schiffleute, ohne die Schiffleutenzunft um Erlaubnis anzufragen, die vom französischen Hof kommenden Straßburger Gesandten in Basel talab gefertigt hatten.

Nun aber beanspruchte Straßburg für seine hundertfünfzig Schiffer jederzeit unbegrenzte Ladefreiheit, fest gewillt, vor deren Gewährung den Baslern die Durchfahrt bei Straßburg nicht zu öffnen. Beschönigend proklamierte es dabei den Grundsatz der Stromfreiheit, der für beide Städte durchgehende Gleichheit im Laden und Fahren erheische. Daß in diesem Fall die Vorteile sich ungemein zugunsten Straßburgs verschieben würden, wußte man in Basel genau, da seine breiten Schiffe nur Talfahrten ausführen konnten, während die straßburgischen Spitzschiffe sich zur Berg- und Talreise eigneten.

Basel erklärte, dem straßburgischen Wassergewerbe im Gebrauch des Rheines durchaus nicht hinderlich sein zu wollen; die Straßburger hätten jederzeit freie Fahrt von oben herab, aber die Ladefreiheit an der Schifflände sei ein ausschließlich den Baslern zukommendes Zunftrecht, laut dem sie nicht schuldig seien, einen Fremden zur Hantierung zuzulassen, „dann weil die burger den gemeinen last einer statt müssen tragen helffen, so ist es auch billig, daß sie in denjenigen zu ihrer Wahrung dienenden Stucken vor den fremden einen vorteil haben.“ Die Straßburger sollten sich ihre Bergfahrten so belohnen lassen, riet Basel an, daß sie auch ohne Gegenladung bestehen könnten. Mit kalten Worten ließ man dabei die straßburgischen Berufsgenossen wissen, den Baslern sei nichts daran gelegen, ob die Ankerzunft zu- oder abnehme; sie möchten selbst zusehen, wie sie ihre Weiber und Kinder ernährten.

Auch an Angriffen auf die Berufsehre ließ es Basels Schifferschaft nicht fehlen, erlitt aber eine Abfuhr durch die nicht unberechtigte Entgegnung Straßburgs, Basels eigene Kaufleute vertrauten ihre Güter lieber den Straßburgern an, weil die baslerischen Schiffer fast kein Stück Gut gebührlich und trocken an Ort und Stelle zu liefern wüßten; die Basler sollten nur der letzten zwanzig Jahre zurückgedenken, wieviel Leute, Barschaft und Waren besonders bei Breisach von ihnen „ertränkt“ worden seien.

Der nie ruhende Briefwechsel mit seiner Flut gehässiger Vorwürfe war nicht dazu angetan, einen Vergleich herbeizuführen, zumal sich Basel hartnäckig weigerte, eine der von Straßburg vorgeschlagenen Gerichtsstellen zur Erlangung eines rechtskräftigen Spruches anzuerkennen.

Basel beharrte auf seinem Laderecht, Straßburg auf seiner Rheinsperre; beide Städte zu ihrem Schaden. Aber Basel litt empfindlicher unter dem Druck dieser Verhältnisse. Als der schon erwähnte Schiffer Georg Schatzmann 1666 vertriebene Piemonteser nach Germersheim fertigen wollte, wurde der ihn begleitende baslerische Schiffmann Pfannenschmidt nach der Anmeldung auf dem Straßburger Kaufhaus von dortigen Schiffern aufs übelste traktiert und Schatzmann selbst gedroht, man werde ihn „kelschblau“ schlagen, wenn er sich in der Stadt zeige. Und dies alles trotz der Paßbriefe des Kurfürsten von der Pfalz und des Rates von Basel. Nicht besser erging es Schiffern, die einen moskowitischen Abgesandten nach Frankfurt zu führen versuchten. Schlimmer als solche spontane Äußerungen persönlichen Hasses war der Umstand, daß der straßburgische Magistrat seiner Schiffergilde durch verschärfte Kaufhausbestimmungen, durch überspannte Stapelgebühren und Hemmnisse verschiedener Art Hand bot, Basels Schiffahrt und Handel niederwärts auf Schritt und Tritt zu erschweren.

Während früher die Basler ihre nach Frankfurt, Mainz und Köln bestimmten Güter in Straßburg nicht hatten ausladen müssen, sondern die Fahrzeuge bloß durch die Fertiger besichtigen und nach Erlegung der Gebühren spedieren ließen, begann Straßburg seit der Mitte des siebzehnten Jahrhunderts Basel gegenüber, ohne daß eine natürliche Nötigung vorgelegen hätte, ein ausgesprochenes Stapelrecht auszuüben, das es nun in dieser Periode erneuten Streites als Schutzmaßregel in rigoroser Weise zur Anwendung brachte und damit dem Basler Handel ein unerhörtes Hemmnis schuf. Es zwang die Basler, die Waren ins Kaufhaus zu führen und erhob dort ein hohes Gütergeld. Bislang hatte der für ein großes Bernerschiff außerhalb der Stadt zu entrichtende Wasserzoll sechs Gulden betragen. Jetzt legte man auf das gleiche Schiff eine Kaufhaussteuer von zehn bis zwölf Gulden, ohne das Waggeld. Da die Basler aber mit ihren großen Lastschiffen nicht bis zum Kaufhaus fahren konnten, weil der dorthin mündende Gießen oder Kanal zu klein und bei etlichen Jahren weder gesäubert noch ausgeworfen worden war, sahen sie sich genötigt, ihre Fracht in kleine Leichtschiffe umzuladen und auf diesen in die Stadt zu führen. Was ihnen hiebei die Straßburger Hilfe leisteten, mußte teuer genug bezahlt werden, so daß das Hineinbugsieren nahezu die Hälfte der gesamten Transportkosten verschlang. Im Kaufhaus hielten die Straßburger die Güter über Gebühr, oft zwei bis drei Monate zurück, bis eine Ladung von neunhundert bis tausend Zentnern zusammenkam. Außer der Verzögerung im Transport erwuchsen dadurch den baslerischen Kaufleuten ungemessene Kosten, infolge des durch dieses Verfahren zu bedeutenden Summen sich auflaufenden Lagergeldes. Zum Schaden der oberrheinischen Schiffahrt wurde der Güterverkehr vom Wasser auf die Axe getrieben. Der ewigen Schikanen müde, benützten die hiesigen Handelskreise mehr und mehr den Landweg über Freiburg nach Frankfurt.

Straßburg begnügte sich keineswegs mit seinem rücksichtslos ausgenützten Stapelprivileg. Mindestens so erschwerend war das von seinem Magistrat für Zunftgenossen, Schiffszimmerleute wie fremde Schiffer erlassene Verbot, baslerische Schiffe zu kaufen. Mangels einer Verkaufsgelegenheit mußte die Schiffleutenzunft des öftern zu Straßburg ihre Fahrzeuge verderben lassen. Mit Recht konnte die Baslerzunft ihrer Obrigkeit klagen, sie sehe mit „herzbrechendem Bedauern", wie man ihre Angehörigen zu Straßburg aufs ärgste „tribuliere" und quäle, um sie in „äußersten ruin" zu stürzen. Auch die nach Straßburg handelnden Kaufleute wandten sich in einer Supplikation an den Rat, damit er energisch remonstriere.

Wohl schrieb Sindicus Fridt in seinem neben der offiziellen Korrespondenz geführten vertraulichen Briefwechsel an den hiesigen Stadtschreiber Niklaus Harder, er hoffe, daß, nachdem sich seine hochgeneigten Herren und Patronen von ihrer Leibesblödigkeit erholt hätten, die deliberationes continuiert und ein solcher Schluß gefaßt werden möchte, wodurch vertröstetermaßen das nachbarliche gute Verständnis erhalten und die gemeinnützigen commercien beiderseits mehr befestigt werden könnten.

Aber schon nach wenigen Monaten mußte Harder von seinem Straßburger Amtsfreund die wenig tröstliche Meldung entgegennehmen, das Echo könne nicht anders zurückschlagen als der zuerst ausgelassene Schall ausgefallen sei, mit andern Worten, nachdem man in Basel alles schwer gemacht, wolle man sich auch in Straßburg zu einiger Willfahr nicht mehr verstehen.

Zwar tauchte der Versuch einer Schlichtung nochmals auf. „Wenn wir beide under uns einander einen kleinen Vorgeschmack geben thäten," ließ Fridt nach Basel verlauten, „wie weit unsere Herren und Obern in einem oder dem andern puncten ohngefährlich gehen dörfften, so könnte dergestalt der Weg zu künftiger Handlung gebahnt werden."

Es war ein aussichtsloses Unterfangen und 1674 gestand Fridt, mutlos geworden, ein, in Straßburg lasse man alles hängen und gehen . . .

Noch ein Menschenalter krankten die verkehrspolitischen Beziehungen der beiden Rheinstädte an dieser latenten Krisis des Sichnichtverstehens. Dem französischen Straßburg blieb vorbehalten, was die Reichsstadt nicht hatte bewerkstelligen können: eine dauernde klare Einigung.

Freilich erfolgte sie in einem Zeitpunkt, da die Schiffahrt auf dem Oberrhein bereits einen Großteil ihrer Bedeutung eingebüßt hatte. Dieser Umstand trug vielleicht gerade dazu bei, das Zustandekommen des im September 1711 ratifizierten Vertrags zu erleichtern. Ihm zufolge sollte der Spruchbrief von 1424 in beständiger ununterbrochener Kraft sein und verbleiben, den Baslern also auf ihre Gefahr die ungehinderte Talfahrt über Straßburg hinaus ohne Entrichtung eines Fertigungs- oder Gütergeldes zustehen, mit der Verpflichtung Straßburgs, den baslerischen Schiffleuten auf Begehren wohlerfahrene Steuerleute zu verschaffen. Hingegen durften sich die Basler zu Straßburg oder unterhalb dieser Stadt keiner Bergfahrt unterfangen, es würde denn eine solche ihnen von der Ankerzunft aus Freundschaft plazediert.

Straßburg erhielt freie Fahrt ob Basel und als Kompensation für die abgegangenen Einsiedelfahrten das Recht, pro Jahr an der Schifflände fünfhundert Zentner Rückfracht abgabenfrei zu laden. Keinesfalls sollten aber die Straßburger befugt sein, wenn diese Ladung gar nicht oder nur teilweise zustande kam, die ermangelnde Summe in andern Jahren nachzuholen. Würde Straßburg unter irgend einem Vorwand Basel in seinen berechtigten Talfahrten hemmen, so sollte die freie Ladung der fünfhundert Zentner gänzlich aufgehoben sein und es nichtsdestoweniger beim angezogenen Schiedsspruch von 1424 sein Bewenden haben.

Basel durfte in jeder Beziehung mit dem gewonnenen Resultat zufrieden sein, vermochte es doch alle seine Forderungen durchzusetzen, um welche man seit bald nun dreihundert Jahren im Hader gelegen. Es erreichte sein Ziel dank besonders der Zuneigung des königlichen Prätors Klinglin von Straßburg. Der Herr subdelegierte Intendant verfocht mit solchem Eifer die Interessen Basels, daß schon bei Beginn der Verhandlungen in Straßburg das Wort umlief, er sei von den Baslern mit zweitausend Talern bestochen worden und die Basler würden nicht nachlassen, sollte es sie auch fünfzigtausend Taler kosten.

Nicht weniger Verdienst am Zustandekommen kam auch dem baslerischen Unterhändler, dem Registrator und Rechtslicenciat Joh. Heinrich Gernler zu, welcher durch sein vornehmes und maßvolles Auftreten die Straßburger Patrizier zu gewinnen wußte. Seine ausführlichen Berichte an den Amtsbürgermeister Socin bieten ein reizvolles Genrebild baslerischer Diplomatenkunst aus der Frühzeit des Rokoko. Gernler begnügte sich keineswegs, seinen Vorgesetzten trockene, kanzleimäßige Rapporte zu erstatten. In zierlichen, oft pretentiös anmutenden Briefen hält er Basels Stadtväter nicht nur über seine wichtige „negotiation" auf dem Laufenden, sondern ergeht sich mit dem sichern Blick eines etiquettengewandten Weltmannes in köstlichen Einzelheiten. Mit sichtlichem Wohlbehagen berichtet er von dem Glanz des Klinglinschen Haushaltes, von dem dortigen reichen Schatz an Goldpokalen, silbernen Platten, Leuchtern und Schwenkkesseln, von den venetianischen Spiegeln und den prächtigen Gobelins, von dem schwarzsamtnen Kleid des Herrn Prätors und dessen feinen Manieren; wie dieser das Kompliment des Rats ohne Bedeckung, stehend in der chambre à cheminée angehört und ihm nach Schluß des Besuches in höchst eigener Person bis zur Kutsche die Ehre des Geleits gegeben habe. Die lebensgroßen Bildnisse des Sitzungszimmers, die Rangordnung bei der Tafel, den Besuch der Komödie und die Empfänglichkeit der Dienerschaft für ein großes Trinkgeld, ermangelt Gernler ebensowenig zu erwähnen, als das schmeichelhafte Urteil der Straßburger über seine eigene Person. Als das diplomatische Geschäft mit einer großartigen Gasterei in den Prunkgemächern Klinglins seinen versöhnenden Abschluß fand, hielt er sich verpflichtet, respektvollst die übeln Folgen dieses Mahles an höchster Stelle zu melden, „gestalten die gar starkhe und vielerley wein mir eine so große hitz in leib und kopff gejagt,

daß ich des gefolgenden montags den ganzen tag genug abzukühlen ursach hatte und das bett nicht quittieren konnte . . . ."

Einen Mißklang in die Freude des diplomatischen Erfolgs trugen nachträglich die ganz bedeutenden Reisekosten der Gernlerschen Mission, welche die dauernd in Geldnöten steckende Schiffleutenzunft nicht zahlen konnte und die dagegen protestierende Kaufmannschaft nicht begleichen wollte, bis sie schließlich durch einen Ratsbeschluß dazu gezwungen wurde.

IV.

Wandlungen.

1500—1800.

Eine der großen wirtschaftlichen Neuerungen, welche um 1500 das Zeitalter des letzten Ritters erlebte, bestand in der Umwälzung der Verkehrsmittel, hervorgerufen durch tiefgreifende Verschiebungen im Welthandel, dessen Brennpunkt seit Anfang des sechzehnten Jahrhunderts Antwerpen wurde. Gegenüber der durchgehenden Rhein-Talfahrt von Süden nach Norden überwog nun die Schiffahrt vom Niederrhein her stromaufwärts nach den mitteldeutschen Stapelplätzen und machte nach Luthers derbem Sermon Frankfurt zum „Silber- und Goldloch, daraus aus deutschem Land fleußt, was nur quillet und wächst, gemünzt oder geschlagen wird".

Der einst so lebhafte Transitverkehr über Basel und Straßburg, vom Welthandel nicht mehr genügend befruchtet und durch Zölle stetig gehemmt, ging stark zurück und nur der Kleinverkehr im engern Kreise behielt seine ungeschwächte Bedeutung. Auf einer Konferenz der oberrheinischen Uferherren zu Breisach im Jahre 1535 wurden diese Zustände offen beklagt. Durch Ermäßigung der Rheinzölle auf ein Drittel, zu welchem Vorgehen Basel sich seinen Schiffern zulieb bereit erklärte, suchte man vergeblich die Schiffahrt neu zu beleben.

Der Rückgang traf das baslerische Wassergewerbe schwer. So sehr verarmten Zunft und Schiffleute, daß sie die zweihundert Gulden, welche ihnen der Rat zum Wiederaufbau ihres 1533 niedergebrannten Zunfthauses geliehen hatte, nicht einmal nach zehn Jahren aufbringen konnten.

Ein frischer Zug kam in den baslerischen Rheinhandel erst wieder, als in der zweiten Hälfte des sechzehnten Jahrhunderts, besonders während der italienischen Gegenreformation, sich fremde Glaubensflüchtlinge aus dem Handelsstand in Basel haushäblich niederließen. Ihre kaufmännische Einsicht, vereint mit bedeutender Kapitalkraft, ließ eine rege Verkehrstätigkeit erstehen. Als Großhändler und „guottferttiger" (Spediteure) trieben diese italienischen Refugianten hauptsächlich einen schwunghaften Handel mit Reis und Wolle. Die unaufhörlich kommenden und gehenden Frachten eines Bastian Socin, eines Bartlome Vercasca, eines Franz Castiglione, die mächtigen Ladungen an Ballen und Säcken eines Franz de Insula, eines Christoffel d'Anone, des späteren Besitzers des Seidenhofs, brachten Basels Schiffleuten wieder lohnenden Verdienst. Alle Wochen wurden für die Welschen fünf große Lastschiffe mit sogenannten „conducten guettern" nach Straßburg gefertigt.

Es dauerte aber nicht allzulange, so lagen die unwirschen Wasserhandwerksgenossen mit ihren Brotherren in Streit. Der vieljährige Stillstand der Großschiffahrt ließ eben Mängel und Gebrechen zutage treten, welche den großzügigen Betrieb dieser Handelshäuser bedrohten. Die Zunft war mit Meistern und Gesinde schlecht versehen. An Stelle wassererfahrener Gehilfen wurden von den Schifferherren Spetterknechte, Rebknechte, Bäckerburschen und sonst des Rheines durchaus unkundige Leute eingestellt. Die Lastschiffe ließ man ohne Aufsicht der Fertiger die Reise antreten, wodurch zahlreiche

Fahrzeuge verführt wurden. Frachtpreise auf Reis und Zentnergut erlitten durch die Zunft eine willkürliche Steigerung, zum Teil bis auf das doppelte der alten Ansätze. Die Meister selbst machten sich der Begünstigung schuldig. Anstatt nach Billigkeit Heimischen und Fremden pro rata zu laden, bevorzugten sie den Kaufmann, der es sich ein schweres Trinkgeld nicht gereuen ließ. „Ein anderer muoß darneben sitzen und uff ir, der schifleuten, gnadt warten."

Verärgert machten die Kaufleute ihrem Unmut in heftigen Anklagen Luft, die sich besonders gegen die Zunftvorstände richteten. Hans Lux Iselin, d'Anones reicher Schwiegersohn, ward zum temperamentvollen Wortführer der Handelsinteressenten in ihren Eingaben an den Rat. Die Schiffleute, keineswegs gesonnen klein beizugeben, rechtfertigten ihre Taxerhöhungen mit dem allgemeinen Steigen der Preise auf Lebensmitteln und Bedarfsartikeln. Sie beteuerten z. B., für ein großes Bernerschiff das Dreifache, für Wein und Brot in den Herbergen gar das Vierfache zahlen zu müssen. Allerorten seien Zoll- und Waggebühren dementsprechend in die Höhe gegangen, ganz abgesehen von den Paß- und Schmiergeldern, die sie überall zu geben verpflichtet seien. Ferner gaben sie zu bedenken, wie schwer es halte in diesen bösen Zeiten die Schiffe an den Mann zu bringen, lägen doch dreißig ihrer Fahrzeuge im Werte von fünfzehnhundert Gulden an Straßburgs Lände, dem Verfall preisgegeben. Den Schiffleuten unredliches Handeln vorzuwerfen zieme sich von den Kaufleuten schlecht, da diese ihre großen Preisaufschläge auch nicht anders als mit den schweren Kriegsläufen und der allgemeinen Unsicherheit auf Weg und Steg motivierten.

Den meist angefochtenen Klagepunkt aber, um dessetwillen sich in beiden Lagern die Köpfe erhitzten, bildete die Haftbarkeit der Schiffer für die ihnen anvertrauten Güter. Die Schiffleute wollten keinesfalls auf eigene Gefahr und Wagnis die eingelegten Waren fertigen. Sie stützten sich dabei auf den überlieferten Brauch ihrer Vorfahren, die auch nie etwas anderes verheißen hätten, als das Gut „mit der hilf gottes" zu liefern. Bei dem gefährlichen Rhein, der heute an diesem, morgen an einem andern wilden Ort durchbreche und laufe, sei daher das Ansinnen der Kaufleute mehr als ungerechtfertigt; denn kein Schiffmann könne wider Gottes Gewalt, Wassers und Windes Ungestüm etwas ausrichten. Wie ein wackerer Schiffer Leib und Leben, Schiff und Geschirr auf das Wasser wage, so solle auch ein Handelsmann auf Gottes Gnade und Glück vertrauen. Weder die ober- noch niederländische Schifferschaft stehe für die Ladung gut, außer wenn Schaden nachweisbar durch Verwahrlosung und Ungeschicklichkeit des betreffenden Meisters entstanden sei. In solchen Fällen erkläre sich auch die Schiffleutenzunft bereit, den Verlust zu decken.

Ein weiterer Grund, eine Garantieübernahme von der Hand zu weisen, war für die Schiffer der Umstand, daß die Güter vor der Ausreise nicht vorgezeigt und gewertet wurden. Wenn dann ein Unglück geschehe, behaupteten die Schiffleute, so werde zu ihrem Schaden die Ladung von den Kaufleuten stets überschätzt, wie es sich mit Christof d'Anone erwiesen habe. Als eine ihm gehörende Kiste mit Samt, für welche die Zunft doch bloß sechs Batzen Frachtlohn bekommen habe, „nur allein naß" geworden sei, habe ihr Besitzer achthundert Kronen Schadenersatz gefordert und vermelden lassen, er werde ihre Kinder und Kindeskinder dafür haftbar machen.

Dem Verharren der Kaufleute auf ihrer Garantieforderung setzten die Schiffleute die kategorische Drohung entgegen, einfach des Gefährtes stille zu stehen; sie verlangten vom Rat, mit einem deutlichen Seitenhieb auf die Abstammung ihrer Widersacher, „als Baslerkinder" in ihren alten Gewohnheiten und Rechten gegenüber fremden, eingesessenen Bürgern geschirmt zu werden. Angesichts der zahlreichen Schiffsunfälle konnte die Behörde, obschon im Zeichen des Handwerksregiments stehend, ihr Ohr den ernsthaften Beschwerden der Kaufleute nicht verschließen, um so weniger, als sie auch aus Schifferkreisen selbst bittere Wahrheiten über Zunftmeister und Sechser zu hören bekam. Besonders geklagt wurde über die lange Dienstzeit der Knechte und Steuerleute, denen der Zunftvorstand unter

allerlei nichtigen Vorwänden die Zunftverleihung vorenthielt. „Wan sich schon einer ehrlich und wol haltet und seine jare fleißig ausdient, den schleift man etwan zehn oder zwölf jahr umbher, das macht, das niemantz lustig ist, in einer Ehren Zunft zue dienen."

Diese Praxis erwuchs aus dem Bestreben der Meister, die guten Geschäfte möglichst wenigen zu reservieren. Da den Knechten oder „Dörplern" die Übernahme von Hauptreisen verboten war, konnten sie bei großen Gefährten eben nur als schlechtbezahlte Angestellte, die vom Gewinn ausgeschlossen waren, mitfahren. Tüchtige Knechte, des Wartens müde, wandten so dem erlernten Beruf den Rücken und zogen als Söldner mit den baslerischen Fähnlein in die Hugenottenkriege.

Als Frucht der lange und eifrig mit beiden Parteien gepflogenen Verhandlungen ging dann 1598 eine „reformierte" Ordnung für das Wassergewerbe hervor, die sich in ihren Hauptbestimmungen auf das alte Reglement von 1509 stützte. Der eingangs der Urkunde ausgesprochenen obrigkeitlichen Erklärung, daß Bürgermeister und Rat nichts mehr angelegen sei, als das Wohl seiner Zünfte, entsprach Geist und Inhalt des Instruments. Es war die Rückkehr zur alten Gemeinderschaft, bei der jeder Meister seine an ihn kommende Kehr abfuhr, mit gleichmäßiger Verteilung des Reingewinnes an sämtliche Zunftangehörige. Der Bestand der Zunft ward auf acht Meister, zwei Steuerleute und vier Knechte festgesetzt, wobei zwischen Großbaslern und Kleinbaslern kein Unterschied gemacht werden sollte. Meistersöhne konnten die Zunft nicht mehr erben, sondern mußten dieselbe wie Fremde in Knecht- und Steuermannsweise erdienen. Ungerechtfertigter Abweisung von Aufnahmegesuchen in die Zunft suchte man durch ein Rekursrecht der Bewerber an die Regierung zu begegnen. Der Betrieb der Schiffahrt stand ausdrücklich der Zunft allein zu. Alle Nebengefährte, wie sie im Lauf der Jahre von Fischern und Gesellschaftsgenossen zur Mägd waren praktiziert worden, wurden verboten, wie auch die Floßholztransporte durch die Zimmerleute zu Spinnwettern. Zukünftig war die ausnahmsweise Bewilligung solcher Nebengefährte ausschließlich dem guten Willen und Entgegenkommen der Schiffleute anheimgestellt. Zur Regelung und Überwachung des Warenverkehrs hatten die Schiffer alles rheinabwärts bestimmte Gut, von Stück zu Stück, von Saum zu Saum und von Ballen zu Ballen dem Rheinbrückenzoller anzugeben; die Zunftangehörigen wurden auf diese Bestimmung anläßlich des Jahrschwures durch den Oberstzunftmeister besonders vereidigt. Ferner verpflichtete sie das neue Statut, zur Äufnung des Kemserzolles dort zwei bis dreimal des Jahres aufzukehren und die Gebühren zu entrichten; Fehlbare sollten Meineidigen gleich behandelt werden. „Habermehl und ander gemieß," das die Schiffer öfters um die Stadt herum erkauft und unverzollt talwärts geführt hatten, durften sie nunmehr nur noch in der Stadt auf freiem Markt erhandeln und gegen Entrichtung des Zolles ausführen; innerhalb drei Meilen Weges „scheibenweis um die Stadt" war jeder Aufkauf verboten.

Zum ersten Male begegnen uns in der 1598er Ordnung das Postwesen berührende Verfügungen. Die früheste Kunde einer regelmäßigen wöchentlichen Briefpost zwischen Basel und Straßburg ergibt sich aus Andreas Ryffs Schriften zuverlässig für das Jahr 1569. Hier haben wir die offizielle Bestätigung einer bestehenden Wasser-Briefpost, der Vorläuferin der Wasser-Diligencen des achtzehnten und neunzehnten Jahrhunderts, wenn der Rat die Taxe, um Briefe „postweise" allein in einem Fischerweidling zu führen, auf vier Pfund festsetzte.

Inwieweit hatte bei diesen Reformen die Behörde nun Rücksicht auf die Wünsche der Handelsschaft genommen? Außer der allgemein gehaltenen Weisung an die Schiffleute, sich eines nüchternen und friedsamen Wesens zu befleißen und sich gegen jedermann in Worten und Werken ehrbar zu verhalten, wurde nur dem Rufe nach gleichmäßiger und rascher Güterbeförderung, speziell während der Straßburger und Frankfurter Messen, Rechnung getragen und durch Festlegung bindender Taxen dem Frachtlohnsteigern Einhalt getan. In der wichtigen Haftbarkeitsfrage hingegen fällte der Rat nur insofern eine Entscheidung, als fahrlässiger Schiffbruch in Betracht fiel. Auf solchen setzte

man, wie in den Verordnungen des Mittelalters, die Strafe der Verbannung. Neu war bloß, daß bei Flüchtigwerden des Urhebers, dessen Besitztum nicht mehr der Kirche anheimfiel, sondern der Zunft, die dann allerdings für die Schadenfolgen zu haften hatte. Ihren Schiffern eine Garantieverpflichtung in jedem Fall zu überbinden, hielt die Regierung demnach nicht für tunlich. Sie ließ damit eine Frage offen, die bis ins neunzehnte Jahrhundert hinein noch oft zum Anstoß häßlicher Zwistigkeiten zwischen den beiden Gewerben wurde. Als durch die Halsstarrigkeit etlicher Meister die Zunft tatsächlich dem Untergang entgegentrieb, raffte sich der Rat wohl zu einer energischen Tat auf. Er stellte 1619 als abschreckendes Beispiel vier der unruhigsten Köpfe, von denen keine Besserung zu erwarten war, im Handwerk still und verschärfte gleichzeitig die Fahrordnung. Für die Handelskreise blieb aber dessen ungeachtet der Hauptübelstand weiter bestehen; sie sahen nach wie vor ihre Transporte dem Belieben der eifersüchtig ihr Schiffahrtsmonopol hütenden Meister ausgeliefert, die kurzsichtig genug, keinerlei Versuch machten, ihre Interessen mit denjenigen der Kaufleute in Einklang zu bringen, sondern lediglich in Verfolgung einseitig egoistischer Ziele Energie entwickelten. Selten wohl aber hat sich ein Privileg so schwer gerächt an denen, die es besaßen und rücksichtlos ausnützten, wie in der Folgezeit bei den Basler Schiffleuten.

Zur Illustrierung der Schikanen und Unannehmlichkeiten, denen sich die Kaufleute ausgesetzt sahen, möge aus der Fülle der Beispiele das eine genügen: Im Jahre 1643 übertrugen Albrecht und Hans Ludwig Fäsch, die Söhne des Alt-Bürgermeisters, dem Schiffmann Battenhauser einen Papiertransport. Battenhauser schob trotz seines feierlich gegebenen Versprechens das Gefährt um Wochen hinaus. Die bereits im Schiff eingelagerte Sendung wurde feucht, verdarb und verursachte ihren Absendern einen Schaden von mehreren hundert Gulden, für den weder Schiffer noch Zunft aufkommen wollten. Das Bezeichnende dieses Vorfalls bestand aber darin, daß straßburgische Schiffleute sich anerboten hatten, die Lieferung zu bedeutend billigerem Preis zu übernehmen und dank ihrer gedeckten Schiffe für die Ware Garantie zu leisten. Der bereits abgeschlossene Akkord war aber auf Betreiben der Schiffleutenzunft rückgängig gemacht und den Fäschen der Basler Schiffer aufgezwungen worden.

Ungehört verhallte der gemeinsam erlassene Warn- und Hilferuf sämtlicher hiesiger Kaufleute ob diesem Gebaren der Zunft, deren Unfähigkeit und unerträglich werdende Lohnsteigerungen nach dem Urteil der Handelskreise die Stadt aufs äußerste verhaßt und verschrieen machten und die Schiffahrt, dieses „hoche kleinoth", in vollständigen Abgang brachten. Das Gefühl, ohnmächtig der Willkür des Handwerks preisgegeben zu sein, fand in der Eingabe Ausdruck in den Worten: „Sie zwingen und pochen uns, wie ihnen eben gefallt und beliebig ist, ihr liedlein zu singen und nach ihrer pfeifen zu tantzen, da wir doch so freie burger als sie." Letzten Endes spiegelte sich in diesem Bekenntnis eine der vielen Varianten im großen Widerstreit um Handelsfreiheit auf der einen, und Schutz und Nahrung jedes einzelnen Bürgers, auf der andern Seite.

War es im Hinblick auf solche Zustände den baslerischen Kaufleuten zu verargen, wenn sie auf Nebenwegen zu erreichen suchten, was ihnen Rat und Schifferschaft offen verweigerte? Die Gebrüder Fäsch und andere Handelsherren fingen nämlich an, ihre Güter auf dem Kaufhauskarren nach Hüningen zu führen, wo sie dieselben an dortige Fischer und straßburgische Schiffer vergaben, die sich mit den halben Frachtansätzen begnügten. Bald kamen dortige Fischer und Straßburger in die hiesigen Wirtshäuser und beschieden Reisende und Handelsleute hinab nach Hüningen, um mit ihnen Verdinge einzugehen.

Nun war es an den Schiffleuten, gegen diese Eingriffe aufzustehen. Heftige Drohungen wurden ausgestoßen; man werde mit bewehrter Hand gen Hüningen ziehen und die Fahrzeuge der Fremden in Stücke schlagen. An den Rat ging eine geharnischte Erklärung ab, in welcher der Vorwurf wegen Überforderung damit entkräftet wurde, daß wegen der unruhigen Zeiten niemand mehr den Zentner Ware wie früher um sechs Batzen habe führen wollen. Die Kaufleute aber hätten große

Gewinne eingeheimst und von sich aus den Schiffern Lohnerhöhung versprochen; so sei die Fracht auf das Doppelte gestiegen. Zur weitern Rechtfertigung ihrer Aufschläge wiesen die Schiffer auf den durch die sorglichen Läufe des Dreißigjährigen Krieges allerdings schwierig gewordenen Rheinverkehr hin, der beständigen Rechtsverletzungen seitens der Kaiserlichen ausgesetzt war. Außer den ordentlichen Zöllen und Abgaben mußten die Schiffer überall den herumlungernden Soldaten ohne Unterlaß „spendieren", um ihrer in Frieden loszuwerden. Besonders zu Rheinau, wo allzeit ein Fähnrich lag, galt es nicht nur etwas herzuschießen, sondern sie wurden gezwungen, fünf bis neun Dublonen zu hinterlegen, von denen sie aber kaum eine einzige wieder zu sehen bekamen.

Wie zu erwarten war, fand die Beschwerde des Handwerks vor den Behörden geneigtes Gehör. Der Rat ließ auf den Zünften zum Schlüssel und zu Safran den Kaufleuten anzeigen, bei Strafe von hundert Gulden keine Waren mehr in Hüningen zu verladen und verfügte einen warnenden Zuspruch an den Kaufhausschreiber, der den Hüninger Transporten allen möglichen Vorschub geleistet hatte.

Das obrigkeitliche Verbot ward aber in der Folgezeit noch des öftern umgangen, um so mehr als mit der Wiederkehr des Landfriedens und der Wegsicherheit der Rheinverkehr für einige Jahre einen Aufschwung nahm. Besonders wurden Südfrüchte, „Citronen, pomerantzen und meertruben" auf diese Weise in Weidlingen aus der Stadt geschmuggelt zum Vertrieb rheinabwärts. Aber nicht nur Kaufleute, auch Wirte, Kostherren der Studenten und andere Bürger ließen sich oder ihre Waren nachts bei der „Langen Stägen", einem Rheintörlein in der St. Johannvorstadt, durch Hüninger abholen. Wohl im Hinblick auf diese Winkelfahrten bedrohte man neuerdings den Schiffsverkauf ohne obrigkeitliche Bewilligung mit schweren Strafen. Als sich trotzdem 1667 drei Schiffer gelüsten ließen, fünfzehn große Weidlinge an einen Hüninger zu verkaufen, wurde der Anstifter nach Antrag und Spruch der Siebenerherren ehr-, eid- und wehrlos erklärt und für immer aus der Zunft ausgestoßen; den zweiten Schuldigen schlug man an das Schellenwerk und nur der dritte Komplize kam wegen seiner Jugend mit einigen Tagen harter Gefangenschaft davon.

Gleichzeitig fingen Angehörige der oberhalb Basel bestehenden Rheingenossenschaft an, die Basler in ihrem Erwerb zu schmälern. Gestützt auf den durch Erzherzog Ferdinand verliehenen Maienbrief vom Jahre 1587, der ihnen Macht gab, bis gegen Hüningen ans „Kapellin" zu fischen und zu fahren, nahmen sich Augster und Rheinfelder Fischer heraus, bei Nacht, aber auch am hellen Tag von oben herab mit Waren und Personen unangemeldet durchzufahren. Da Warnungen nichts fruchteten, beschlagnahmte die Schiffleutenzunft zwei Fahrzeuge der Rheinfelder, die sich nun ihrerseits an baslerischen Steinschiffen vergriffen. Jetzt legte sich die Regierung, der durch die Zollumgehungen selbst Schaden erwuchs, ins Mittel. Durch Bürgermeister J. R. Wettstein und Abgeordnete aus Freiburg und Rheinfelden wurde im Herbst 1655 an der Augster Brücke traktiert. Hinfort durften die Rheingenossen nur noch Regierungspersonen ihrer Herrschaft Österreich, deren Amtleute nebst Angehörigen und eigenem Gut auf gebührendes Anmelden und gegen Ausweis über Basel hinausfertigen, desgleichen arme Ordensleute, die „um Gottes Willen" geführt wurden. Jeglicher Warentransport aber blieb den Rheingenossen untersagt.

Eintrag geschah endlich den Schiffern durch ihre Mitbürger, die Gesellschaftsbrüder zur Mägd, die Weidlinge außerhalb ihrer Vorstadt, bei St. Thomasturm, gerüstet hielten und damit unerlaubter Weise ebenfalls Reisende nach dem Elsaß beförderten. Die beiden Korporationen lebten seit langem schon auf gespanntem Fuß; wo sich ihre Vertreter begegneten, fielen Spott- und Schimpfworte hinüber und herüber. Verächtlich sprachen die Schiffleute von den Mägdern als „Kohlenbergern" und nannten ihr Gesellschaftshaus ein „humpelhaus". Die Mägder hinwiederum warfen den Schiffern Fischraub vor und beklagten sich über bösen Willen der Schiffleutenzunft, die lieber Reisende abweise, als sie

ihrer Gesellschaft zur Beförderung zu gönnen. Gelegentlich dieser Übergriffe brach sich der verhaltene Zorn in brutalem Händel Bahn. Mit schweren Knüppeln bewaffnet lauerte man sich gegenseitig auf und die Zusammenstöße nahmen einen solchen Charakter an, daß es nach Aussagen der Vorstadtschiffer zu Todschlag gekommen wäre, wenn nicht der Rat durch scharfes Zugreifen seine erregten Untertanen zur Vernunft gebracht hätte. Es ist niederes Genre, was da aus den Akten spricht, aber erwähnenswert, weil auch diese derbe Realität beredt dafür zeugt, mit welchen Mitteln man die bis zum äußersten getriebene zünftische Abgeschlossenheit glaubte wahren zu müssen. Einigermaßen verständlich wird diese schroff geübte Pflege beruflicher Interessen, die nach dem Dreißigjährigen Krieg wieder eine schärfere Ausgestaltung erfuhr, im Hinblick auf die fortgesetzte Ungunst der verkehrspolitischen und wirtschaftlichen Verhältnisse, welche auf dem Wassergewerbe mehr denn auf einem andern Handwerk lastete.

Mittel- und Niederrhein bekamen nur noch ausnahmsweise den baslerischen Wimpel zu sehen. Die großen Gefährte gerieten mit Ausnahme der periodischen Meßfahrten immer mehr in Abnahme. Von den obern Wassern kamen fast nur noch die Glarner Händler als regelmäßige Gäste, um auf ihren platten Lauertannen Schiefertafeln, Käse, Tee und verschiedene Holzsorten nach Holland befördern zu lassen. Im übrigen beschränkte sich die Schiffahrt fast ausschließlich auf Weidlingsfahrten, indem auch die Warentransporte nach Straßburg zum großen Teil in Weidlingen von statten gingen.

Wenigstens begnügten sich die Kaufleute in einem 1664 getroffenen Abkommen mit der Zusicherung der Schiffleute, jederzeit mit guten Weidlingen versorgt zu sein. Solche Weidlingsfahrten nährten aber ihren Mann nur in bescheidener Weise. Zum Ausfall im Erwerb gesellten sich dann die drückenden Zerwürfnisse mit den Schifferschaften anderer Rheinstädte: neben der großen Streitsache mit Straßburg fortwährende Zollplackereien mit dem österreichischen Neuenburg und der Markgrafschaft. Schon 1666 sah sich die baslerische Regierung zur Zahlung von zwölftausend Gulden an den Markgrafen gezwungen, als Tilgung der von ihren Schiffleuten seit 1642 schuldigen Zollsextanzien und vier Jahre später erwuchs der Stadt wegen des markgräfischen Zolles zu Weisweil ein Prozeß vor dem Reichshofrat zu Wien und vor dem rheinischen Kurfürstenkollegium. Nur mit Rücksicht darauf, daß Badens Forderung auf die Schiffleutenzunft „als die ärmeste leut kommen und dero ruin in urzem erfolgen würde," ließ sich Markgraf Friedrich zu einem Vergleich herbei.

Wenn dann noch Seuchen und Kriegstrubel die oberrheinischen Lande heimsuchten, stockte die baslerische Schiffahrt oft vollständig, so 1668 und 1669, in welchen Jahren „wegen leidiger condagion und anderen Ursachen" kein gerüstetes Schiff die Schifflände verließ.

Schwere Hemmungen erlitt der Rheinverkehr am Anfang des achtzehnten Jahrhunderts, im spanischen Erbfolgekrieg. Bald nach Beginn der Feindseligkeiten verbot der Rat Schiffleuten und Fischern, bei höchster Ungnade der Obern, Schiffe und Weidlinge über das baslerische Territorium hinauszuführen und Waren und Personen der kriegführenden Mächte abwärts zu befördern. Bei Verlust des Bürgerrechtes untersagte er auch den Verkauf von Schiffen an Fremde. Als dann der Strom durch die Kaiserlichen gesperrt wurde, brachte es die Basler Regierung mit Mühe und Not durch ein kräftiges Fürwort beim kommandierenden Feldherrn Ludwig Wilhelm von Baden, dem „Türkenlouis" dahin, daß ihre Bürger, mit spezifizierten Pässen wohl versehen, unverdächtige Kaufmannsgüter wieder abführen konnten. 1710 aber schloß der in Hüningen befehligende königliche Lieutenant de Roberts wegen eines unbedeutenden Zwischenfalles den Baslern den Rheinpaß aufs neue. Zwei baslerische Schiffe, in der Nacht von böswilliger Hand an der Schifflände losgebunden, waren den Rhein hinuntergetrieben worden. In Hüningen entstand Alarm. Von der Schanze aus wurden die herrenlosen Fahrzeuge beschossen und unterhalb der Festung aufgefangen und mit Arrest belegt. Wenige Tage darauf wurden wiederum zwei Fahrzeuge, diesmal von der Rheinbrücke, abgelöst,

die aber glücklicherweise beim „Schindgraben" auf den Strand liefen. Die Zunft stellte nun zur Verhütung weiterer Vorkommnisse Schiffleute mit geladenen Rohren nachts bei der Brücke als Wächter auf. Es bedurfte aber der ganzen Beredsamkeit des Registrators Gernler und des Ratsherrn der Schiffleute, um de Roberts zu beruhigen und von ihm nach einiger Zeit wieder freie Durchfahrt zu erwirken.

Bedingten diese durch kriegerische Umstände geschaffenen Verhältnisse schon eine schwierige Lage des Schifferstandes, so trugen dessen Angehörige durch ihr Verhalten nicht weniger dazu bei, das darniederliegende Handwerk einer Zerrüttung entgegenzuführen. Wieder einmal waren es Streitigkeiten, im Schoße der Zunft selbst, welche einer Schlichtung durch den Rat bedurften. Unfähig, sich Geltung zu verschaffen, mußte der Zunftmeister der Obrigkeit bekennen, wie die heilsamen Verordnungen hintangesetzt würden, wie den Vorgesetzten von den Untergebenen der schuldige Respekt entzogen werde, und jeder tue, was ihn gelüste. Kraft der alten Ordnung sollten die Meister unter sich in Gemeinschaft stehen, Schiff und Geschirr als Zunfteigentum gemeinsam besitzen und von jeder Fahrt ihren respektiven Anteil beziehen. Nun hatten aber einzelne Meister und auch Knechte, allem Anschein nach die tüchtigen Elemente, angefangen, auf eigene Rechnung Schiffe zu kaufen und damit das Handwerk zu treiben. Nach einem erregten Zunftbott wurden die Fehlbaren gezwungen, ihre Fahrzeuge gegen Bezahlung der Zunft abzutreten und eine bestätigende Ratserkanntnis bedrohte Ungehorsame mit der Strafe des Schellenwerks. Dem sachlichen Entscheid glaubte der Ratschreiber die väterliche Ermahnung der gnädigen Herren und Obern beifügen zu müssen, „den Schifflohn zu ehrlichem Unterhalt der Ihrigen wie rechtgesinnten Hausvätern wohl anstehet, ja Schuldigkeit ist, anzuwenden und dene nicht, wie öfters geschehen, vor der Abfuhr oder unterwegs durchzujagen."

Aber trotz Strafandrohung und gutgemeinter Vorstellungen wucherten Hader und Uneinigkeit unter den Berufsgenossen üppig weiter, nur aussetzend, wenn es galt, gegenüber Dritten sich unbescheiden auf alte Rechtsamen zu versteifen. Ein stetes Sorgenkind der Obrigkeit, als Korporation des Ansehens beraubt, und von der Bürgerschaft geringschätzig über die Achsel angesehen, dergestalt steht die Schiffleutenzunft um die Mitte des achtzehnten Jahrhunderts vor uns. Gewiß gehörten ihre Angehörigen nicht zu den gesegneten Basler Geschlechtern, welche um die nämliche Zeit der Rat mahnen mußte, ihren Überfluß nicht in allzu großem Glanz sehen zu lassen und darum keine seidenen Kleider zu tragen, sondern sich mit halbseidenen Nachtröcken und Mantelettes zu begnügen.

Kümmerlich genug lebten die vierzehn Schifferhaushaltungen von den spärlichen Gefährten und Steinfuhren, welche dem einzelnen Meister ein Jahreseinkommen von höchstens vierzig Pfund sicherten. Von 1747 bis 1754 wurden im Durchschnitt jährlich nicht mehr denn sieben Schiffe durch die Basler von der Schifflände weggeführt. Lohnende Aufträge, wie etwa der Transport von mehreren hundert bernischen Karolina-Auswanderern, winkten selten. Der Stillstand im Gewerbe drückte auch dem Schauplatz seiner ehedem regen Tätigkeit den Stempel des Zerfalls auf: eine „presthafte" Schifflände, auf welche die Anwohner zum Ärger des Lohnamtes ihre Kästen stellten und den Mist hinschütteten!

Um so zornigeren Sinnes blickten Meister und Knechte auf die stets gefüllten Ordinari-Diligencen, in denen seit 1750 Amadeus Iselin zweimal in der Woche Reisende auf dem Landweg nach Straßburg beförderte. Als aber Iselin die Fremden in den Gasthäusern aufsuchen und den Schiffleuten „abspannen" ließ, als bald täglich Postwagen und Landkutschen zum St. Johanntor hinausholperten, verlegte sich die Zunft bei der Regierung auf das schon so oft mit Erfolg angewandte Bitten und Drohen. Diesmal verfing weder das eine noch das andere. Der Rat wagte es nicht, die Diligencen zu verbieten, da diese mit Vorwissen und Einwilligung des französischen Intendanten eingerichtet worden waren und von ihm weitgehend protegiert wurden.

Von ebenso geringem Erfolg begleitet waren die Schritte der Schiffleute, um 1764 die freie Durchfuhr des österreichischen, für den Breisgau bestimmten Salzes, zu verhindern. Die Basler Schiffer

bestanden hartnäckig darauf, daß diese aus dem Inntal über den Bodensee und Rhein herabgeführten Transporte bei der Schifflände ausgeladen werden müßten, und daß deren weitere Abfuhr allein den hiesigen Schiffern zustehe, und ihnen nicht durch die breisgauischen Berufsgenossen entrissen werden dürfe. Die vorderösterreichische Regierung verlangte aber nachdrücklich, kraft des Zolltraktats von 1733 für das Salz als Kammergut volle Zoll- und Durchfuhrfreiheit, und die Basler Regierung beeilte sich, der Forderung zu entsprechen mit dem devoten Vermelden, Ihrer apostolischen Majestät nicht im geringsten hinderlich fallen zu wollen. Das war nun keineswegs nach dem Sinn der Schiffermeister, die weniger respektvoll als ihre Obrigkeit, an der Schifflände einfach die Weiterfahrt einer solchen Salzladung verhinderten. Vom Rate darüber zur Rechenschaft gezogen, gipfelte ihre Entschuldigung in den Worten: „es ist uns leid, zu diesem äußersten getrieben zu sein, auch fremden zu entdecken, was ein Herz empfindet, welches abwechslungsweise bald mit Traurigkeit und bald mit Unmut und Verdruß ringen muß. Solche heftige Regungen sind gemeiniglich die Würckungen einer gentzlichen Überzeugung, daß man unverschuldet, es seye an seinen Rechten oder an seiner Nahrung einen empfindlichen Stoß erlitten habe. Gegen unsere Nachkömmlinge sind wir schuldig, so zu handeln und zu zeigen, daß wir bei diesen widrigen Begegnussen nicht geschlafen haben."

Als die Angelegenheit im Großen Rat zur Sprache kam, fehlte es von seiten der Schiffer nicht an bösen Worten. Es sprach durchaus nicht zur Ehre der Zunft, wenn die mit der Untersuchung betrauten Dreizehnerherren fanden, der Rat solle sich auf dergleichen ungereimte Reden gar nicht einlassen, sondern selbige mit Verachtung strafen.

Den Schiffleuten ihr deutliches Mißfallen zu bekunden, erhielt die Behörde bald genug Gelegenheit, indem sie die Entschädigungsansprüche wegen der entgehenden Salzfuhren abwies und den Meistern anriet, sich zunächst mit Fremden und Einheimischen besser zu stellen, und dann erst demütiglich und milde an die Obrigkeit zu gelangen. Durch die trostlose Lage ihres Gewerbes mürbe und gefügsam gemacht, wandten sie sich denn auch in einer beweglichen Supplikation an den Rat um Hilfe. Ihre Not war tatsächlich groß geworden; bemerkten doch die Verordneten zu den Rheinfahrtgeschäften in ihrem Gutachten, es sei ein ganz neuer Vorgang, daß ein ganzes Handwerk aufhöre, Verdienst zu finden und genötigt sei, von seiner Obrigkeit Brot zu begehren. Zugleich gaben die Deputierten ihre Verlegenheit zu erkennen, in dieser „wichtigen Standessache" angemessene Vorschläge einzugehen. Auch der Dreizehnerrat sah sich außerstande, gedeihliche Maßnahmen vorzuschlagen. Die Schiffleute mußten sich mit der Zusicherung zufrieden geben, daß der Staat ihren Familien von Fall zu Fall seine fürsorgende Hand nicht entziehen werde. Zur Hebung der Schiffahrt aber und zur Erstarkung ihres Gewerbes wirksame Schritte zu tun, fehlten bei Behörde und Bürgerschaft die treibenden Kräfte. Als Vertreter eines dem Untergang geweihten Handwerks fristeten die wenigen Basler Schiffer bis über die Jahrhundertwende hinaus ein mehr als bescheidenes Dasein.

V.

Basel und die Neuordnung der allgemeinen Rheinschiffahrtsverhältnisse.

Auf dem Kongreß zu Rastatt gab das französische Direktorium durch seine Gesandten die erste Anregung zur freien Rheinschiffahrt und brachte damit neuerdings eine Frage in Fluß, über die anderthalb Jahrhunderte lang — seit dem westphälischen Frieden — die Rheinmächte stillschweigend hinweggeschritten waren.

In einem interessanten Memorial vom Oktober 1800 erörterte Düsseldorfs gewandter Handlungsvorsteher J. A. Böcker, ein genauer Kenner der Verhältnisse, Mittel und Wege zur Lösung dieses

wichtigen Verkehrsproblems. Böcker stellte seine Schrift auch der Basler Regierung zu und ließ gleichzeitig, im Hinblick auf die kommende Befreiung des Rheines, den Gedanken durchblicken, daß seine Stadt eine Verbindnng mit Basels Handelswelt vermittelst direkter Warenschiffe gerne sehen würde.

Aber die von Böcker ausgesprochene Hoffnung, „que les rives du Rhin jouiraient enfin après tant de siècles d'esclavage des faveurs que la nature semble leur avoir prodigué," erfüllte sich sowohl im Reichsdeputationshauptschluß von 1803, wie in der ein Jahr später auf Veranlassung Napoleons abgeschlossenen französisch-deutschen Rheinkonvention nur in beschränktem Maße. Durch dieses Abkommen vom Jahre 1804 wurde die Stromstrecke von Straßburg bis an die holländische Grenze, der sogenannte konventionelle Rhein, von allen Zöllen befreit, dafür aber mit einem gemeinschaftlichen Oktroi belegt und Köln und Mainz als Stationshäfen mit Umschlagsrecht fernerhin anerkannt. Die Schiffahrt gliederte sich in eine große Schiffahrt, welche durch die Schiffer von einem Teil des konventionellen Rheins bis zum andern Teil, jedoch ohne Umgehung der Stapelgerechtigkeit, ausgeübt werden konnte, und in eine kleine Schiffahrt, die sich bloß auf die Strecke von einem Zwischenhafen bis zu einem der obgenannten zwei Stationshäfen beschränkte mit Ausschließung des Rechts, in diesen Rückladung zu nehmen. Die Handhabung der großen Schiffahrt war ausschließlich einer Schiffergilde (association de bateliers) anvertraut, während die kleine Schiffahrt allen Schiffern der verschiedenen Rheinhäfen freistand, insofern sie mit einem Erlaubnisschein ihrer Regierung versehen waren. Infolge dieser Konvention wurde 1807 eine Verordnung für die Schiffergilde genehmigt, laut welcher alle fähigen, zur Aufnahme gewillten Schiffer aufgefordert wurden, sich in Mainz einschreiben zu lassen. Außer dieser allgemeinen Gildeverordnung schlossen die Schiffleute alsdann noch unter sich verschiedene Verträge und teilten sich in Direkt- und Intermediär-Schiffer; erstere befuhren den ganzen konventionellen Rhein, letztere besorgten den Verkehr von einem Zwischenhafen bis zu einem der beiden Stationshäfen.

Sowohl zur Konvention von 1804 als zu den aus ihr resultierenden Maßnahmen war weder die Schweiz als Gesamtstaat noch Basel als meist interessierter Stand zugezogen worden. Basel unterließ auch den mindesten Schritt, sich in irgendeiner Form bei den Verhandlungen Geltung zu verschaffen. Ebensowenig bemühten sich seine Schiffleute, Eintritt in der allgemeinen Gilde zu erlangen und beraubten sich damit selbst des Rechts, in Mainz oder Köln Rückladung nehmen zu dürfen, solange die Konvention in Kraft blieb. Dieses passive Verhalten von Behörde und Schifferschaft mochte sich dadurch erklären, daß der erstern das klare Erfassen der Sachlage versagt blieb, die letztere aber in ihrer Dürftigkeit sich außerstande sah, bei der großen Schiffahrt mitzuwirken. Die wenigen Basler Schiffer begnügten sich, ihre zu Bergfahrten untauglichen Lauertannen bis Straßburg, Frankfurt und Mainz zu führen, ohne Anspruch auf Rückladung zu erheben. Von irgendwelcher Bedeutung war der baslerische Betrieb auf dem konventionellen Rhein nicht; gingen doch 1806 nur zwei bis drei Schiffe nach Frankfurt und Mainz. Die Bergfahrt mit großen Schiffen von zwei- bis dreitausend Zentnern bewegte sich nicht weiter als bis nach Straßburg oder nach dem parallel liegenden badischen Hafen Freistett. Was von Straßburg nach Basel ging, wurde auf kleinen Fahrzeugen von zweihundertfünfzig bis dreihundert Zentnern Ladefähigkeit verführt.

Der Tiefstand des heimischen Wassergewerbes veranlaßte einzelne spekulative Basler Handelshäuser, sich eigene Schiffe anzuschaffen und diese durch fremde Angestellte von der Schifflände abführen zu lassen. Andere Kaufleute beriefen badische Schiffer mit ihren Fahrzeugen zur Güterfertigung herauf. Ebenso „erfrechten" sich ganz fremde Leute, vorzüglich der Postmeister von Emmendingen, bei der kommercierenden Bürgerschaft Bestellungen für Warensendungen auf dem Rhein aufzunehmen. Diesen Eingriffen tat der Rat auf Grund einer von den Meistern der Schiffleute eingereichten Beschwerdeschrift Abbruch. Er erkannte unterm 22. April 1809, daß bis auf weitere Verfügung nach dem alten

Stapelrecht keinerlei Gut auf dem Rhein abgeladen und abgeführt werden dürfe, als durch die Angehörigen der Schiffleutenzunft.

Unverzüglich nützten die Schiffer die Vorteile dieser Erkanntnis aus, welche ihnen die dem Staate zustehende Stapelgerechtigkeit als Monopol sicherte. Schon am nächsten Tage wurde auf dem Zunfthause ein Bott gehalten und durch die Schiffleute Christof Mäglin, Lukas Pfannenschmidt, Andreas Frey, Jakob Schuler und Christof Brenner ein neues Reglement ausgearbeitet. Es setzte an Stelle der bis zur Staatsumwälzung in Geltung gestandenen Gemeinschaft, eine Rangordnung, welche jedem Meister abwechslungsweise und auf eigene Rechnung die Abfuhr der Güter nach gemeinsam aufgestellten Frachttaxen zuwies. War ein Meister verhindert, seine Tour zu fahren, so konnte er sie einem andern beglaubigten Basler Schiffer übertragen, der dem Nichtfahrenden als Entschädigung von jedem geladenen Zentner drei Kreuzer zu zahlen verpflichtet war. Jeder Meister mußte geloben, keinen fremden Schiffer anzustellen oder sich mit einem solchen in einen Akkord einzulassen. Nur der Meisterschaft gemeinsam stand bei Schiffsmangel das Recht zu, erfahrene auswärtige Berufsgenossen zu engagieren. Aber trotz der Neuordnung zeigte sich das baslerische Wassergewerbe den an ihn gestellten Aufgaben nicht gewachsen. Wie es mit seinen Leistungen stand, lehrt ein Urteil der Neuenburger Schifferinnerung vom Jahre 1812. Sprach bei dessen ungemein scharfer Formulierung wohl auch in erster Linie der Konkurrenzneid mit, so mochte es doch im allgemeinen zutreffen, „daß die ganze Schiffmeisterschaft von Basel zusammengenommen, ohne Hilfe eines Fremden nicht imstande sei, auch nur ein einziges Schiff bis Neuenburg nach Schiffergrundsätzen und Zunftgesetzen, geschweige denn noch weiter rheinabwärts zu steuern, da dieselbe durchgängig aus Leuten bestehe, welche wohl ein paar Jährchen in Fischerkähnen Spazierfahrten versucht, nie aber die gefährlichen Punkte des Rheinstromes gesehen, geschweige kennen und ihnen begegnen und entgehen gelernt habe."

In der Tat genügte außer Meister Andreas Frey keiner der Basler Schiffer als leistungsfähiger Vertreter seines Berufes den Anforderungen der Kaufleute. Das Monopol erwies sich demnach als großer Nachteil für den Handelsstand, ohne daß dem Staat durch dasselbe irgendein Vorteil zufloß Die durch den Ratsbeschluß von 1809 gezogene Grenze zu durchbrechen, war daher das ernsthafte Bemühen des Handlungs-Komitees. Es schlug vor, gegen eine billige Abgabe von jedem ladenden Schiff, von der die hiesigen Schiffer befreit sein sollten, ausländischen Schiffern Ladung und Abfuhr an der Schifflände zu gestatten. Besser sei es, das auf dem Rhein transitierende Gut durch eine angemessene Steuer zu belasten, als auf der strengen Ausübung des Stapels, wodurch keine Schiffahrt existieren könne, zu verharren.

Auf Veranlassung des Handlungs-Komitees äußerten sich auch zwanzig der angesehensten Geschäftshäuser und Fabrikanten zur Sache. Als vornehmste Vorkehrungen zu einer wohlgeordneten Schiffahrt erachteten sie erforderlich: 1. Eine sichere Anlände, um mehrere Schiffe zugleich ein- und auszuladen. Mit geringen Kosten könne über dem Ausfluß des Birsigs bis an das Salzhaus vermittelst eines Gewölbes die viel zu kleine Schifflände erweitert werden. Der so gewonnene höherliegende Platz würde bei Hochwasser einen Zufluchtsort bieten und durch seine Verbindung mit dem untern Teil des Salzhauses einen bequemen Lagerungsplatz verschaffen. 2. Eine Wage zur Abwägung der ankommenden und abgehenden Güter auf der Schifflände selbst. 3. Eine auf strengste Ökonomie berechnete Wassertransitordnung mit Festsetzung billiger Frachten. 4. Einrichtung einer periodischen, wenigstens alle vierzehn Tage statthabenden Abfahrt. 5. Eine Erörterung über das exklusive Recht der zünftigen Schiffer. Die Zunft soll wenigstens sechs währschafte Schiffer stellen, von denen jeder drei Schiffe besitzen und imstande sein müsse, der Regierung zweihundert Louis d'or Kaution zu leisten.

Mit Nachdruck erklärten die unterzeichneten Firmen, solange die Zunft diese letztgenannten Bedingungen nicht erfülle, könne ihr Monopol nicht anders denn eine Zerstörerin der Schiffahrt genannt

werden. Aber weder die Vorschläge der Kaufmannschaft noch diejenigen des Handlungs-Komitees und der Verordneten für Handel und Gewerbe fanden bei der obersten Behörde Verständnis. Der Rat erledigte das wichtige Geschäft mit dem trockenen Beschluß, daß es nach der mehreren Herren Meinung bei den bestehenden Einrichtungen sein Bewenden haben solle. Auch bei diesem Entscheid überrascht uns anders Gewöhnte, wie tief und allgemein noch in jenen Jahren die Anschauung von der Notwendigkeit zünftischer Schranken ruhte und wie schwer es hielt, gegen Gerechtsamen Sturm zu laufen, die wohl für ein einzelnes Handwerk Schirmung der Arbeit und Abwehr nach außen bedeuteten, dem Lebensnerv der städtischen Existenz aber, dem Handel, unerträglicher Zwang waren.

Es mutet eigentümlich an, den gleichen Rat bald darauf, zur Zeit des Durchmarsches der Alliierten, einen regen Eifer für den Rheinverkehr, allerdings in hemmendem Sinn entwickeln zu sehen, wenn er durch den Stadttambour das Verbot, den Rhein zu befahren, austrommeln läßt, wenn er Weidlinge, die nicht den Wassergewerblern gehören, öffentlich zu verganten befiehlt, wenn er endlich durch seine Aufsichtsorgane über verdächtige, auf dem Rhein gesehene Personen umständliche Verhöre und Berichte entgegennimmt, wie über den verkommenen Spurius „Barigly" genannt, welcher mit einem Färberschifflein aus dem beim Klingentalgraben durch Oberst Herrenschwand errichteten Rheinverhack sich eine Ladung Holz stahl.

Während man im Kleinkram der Dinge wichtig tat, blieben die großen Rheinfragen, wie sie die Handelskreise gelöst wissen wollten, unerledigt. Nur zu berechtigt war das Mahnwort des Kaufmanns J. R. Liechtenhan, der Nutzen des Staates selbst erfordere, daß man sich einmal damit beschäftige, die örtlichen Vorteile unseres Platzes besser aufzufassen und die Rheinschiffahrt zu organisieren, wie es nicht nur die Sicherheit der hiesigen Handelsleute, sondern auch diejenige ihrer Komittenten erheische.

Vergeblich aber waren die Anstrengungen von Handelsbehörden und Kaufleuten, die Schiffleute zu einer Herabsetzung ihrer teuren Frachten zu bewegen. Ebensowenig gelang es, die wurzelzähen Vorurteile im Schoße des Rates zu überwinden und die Regierung zu veranlassen, mit den Prätensionen einer auf wenige Individuen herabgekommenen Korporation aufzuräumen.

Der Zwangslage satt, griffen die Handelsleute zu dem Mittel, dessen sich schon ihre kaufmännischen Vorfahren bedient hatten. Da die Schiffer sich hartnäckig der Zulassung fremder Schiffer widersetzten, ließen die Kaufleute ihr Schiffsgut, mit Umgehung der Schifflände, benachbarten Lagerplätzen zuwenden, von wo es durch fremde Schiffer, die sich mit mäßigen Preisen zufrieden gaben abgeholt wurde. Das badische Dörfchen Märkt schickte sich an, zum Nachteil des baslerischen Zolles, Hauptlagerplatz der Basler Kaufleute zu werden; spedierten doch in den drei Sommermonaten des Jahres 1818 hiesige Häuser fast sechstausend Zentner dorthin an fremde Verfrachter.

Als sich auf Reklamation der Schiffleutenzunft die Ratsbehörde von den Verordneten zum Kaufhaus über diesen Vertrieb Auskunft geben ließ, erwiderten diese freimütig, sie seien weit davon entfernt, diesen Schritt der Kaufleute gesetzwidrig zu heißen, weil es erstens jedem Handelsmann freistehe, seine Ware zu lagern wo er wolle, und weil man zweitens niemand verargen könne, in jetziger geschäftsloser Zeit auf angemessene Kostenersparnis bedacht zu sein. Noch entschiedener stellte sich das Handlungs-Komitee auf Seite seiner Schutzbefohlenen, indem es dem Rat die Frage entgegenwarf: „Kann die Regierung in Basel, wo alles durch die Handlung lebt und besteht, durch Eigenmacht das Eigentum aller hiesigen Kaufleute und auswärtiger, die sich des Basler Transits bedienen, in diesen aufgeklärten Zeiten noch immer gefährden und zwingen wollen, solches einer Korporation anzuvertrauen, die einen bedeutenden Schaden zu ersetzen außerstande wäre?"

Es blieb aber beim Spruch von 1809. Dieses starre Festhalten am alten Stapelrecht schädigte nicht nur Fiskus und Handlung, sondern löste für die Schiffer selbst die folgenschwersten Wirkungen

aus. In gerechter Reziprozität verboten andere Rheinhäfen, an ihrer Spitze Mainz und Freistett, den Baslern Ladung zu nehmen und mit allen seinen Verwendungen zugunsten Basels Schifferschaft vermochte die hiesige Handelskammer bei den deutschen Schiffahrtsbehörden nicht durchzudringen. Wollte Basel seines Wassertransits nicht vollständig verlustig gehen, so mußte es notgedrungen seine Schifflände den Fremden öffnen. Von diesem Gesichtspunkt aus empfahl das Handlungs-Komitee, solche ausländische Berufsgenossen zuzulassen, die sich als gelernte, kautionsfähige Meister erwiesen, die ferner Güter bergwärts hieher brachten und bereit waren, sich den vom Kaufhaus festgesetzten Frachtbestimmungen zu unterziehen. Am 21. November 1818 genehmigte der Kantonsrat die Vorschläge und betraute die Kaufhausinspektion mit deren Ausführung und Handhabung, unter dem Vorbehalt, daß den Baslern in Mainz und an andern Stapelplätzen Gegenrecht gehalten werde.

Vierzehn Tage später sandte die Handlungskammer ihren Sekretär Ed. His — Peter Ochs' Sohn — als Abgeordneten in mehrwöchentlicher Mission nach den bedeutendsten Rheinplätzen zur Aufnahme von Erkundigungen und zur Anbahnung von Unterhandlungen. Hauptzweck der Reise war, Fühlung zu nehmen mit der Neuordnerin der Rheinverhältnisse, der in Mainz tagenden Rheinschiffahrtzentralkommission. Dieser von den Abgesandten sämtlicher Uferstaaten mit Ausnahme der Schweiz gebildete Ausschuß hatte den Auftrag, die durch die Kongreßmächte zu Wien ausgesprochene Stromfreiheit in allen ihren Beziehungen in Ausübung zu bringen und in einer definitiven Konvention niederzulegen. Obschon die Kommission seit 1816 tagte, war ihre Arbeit während zweier Jahre über weitläufige Diskussionen und verworfene Anträge nicht hinaus gediehen, weil jedes Mitglied nur das Sonderinteresse seines Staates verteidigte und die Vertreter allein liberale Grundsätze äußerten, welche bei der Neuordnung nichts zu verlieren hatten.

Schon in Frankfurt, wo His günstigste Aufnahme und Zusicherungen erhalten hatte, vernahm er, daß dem bei der Zentralkommission eingereichten Ansuchen in der Hauptsache, nämlich in der Zulassung der Basler in Mainz, nicht entsprochen worden sei. Trotzdem ließ er sich nicht abschrecken und reiste nach Mainz. Da er mangels offiziellen Charakters zu den Sitzungen der Kommission selbst keinen Zutritt erlangen konnte, trachtete er, sich unverzüglich mit den einzelnen Mitgliedern derselben und der Mainzer Handelskammer in Verbindung zu setzen. Der Gesandte Hollands bezeugte ihm sein volles Wohlwollen und erklärte, die Niederlande würden alles anwenden, um der Schweiz die freie Schiffahrt zu sichern. Von den andern Abgeordneten wurde His ebenfalls gefällig angehört, fand aber bedeutend weniger Bereitwilligkeit. Immerhin sprachen die Vertreter Baierns und Nassaus ziemlich zugunsten Basels, während Baden unter einem gehässigen Gesichtspunkte das baslerische Begehren darzustellen beliebte. Frankreich verhielt sich ziemlich passiv. Eine ablehnende Haltung nahm der Gesandte Friedrich Wilhelm III. ein und schroff äußerte sich His in seinem interessanten Bericht an die baslerischen Auftraggeber: „Preußen spielt bei den Verhandlungen der Zentralkommission die fatalste Rolle, indem dieser Staat sozusagen allein und dies wegen dem Lokalinteresse von Köln die Anwendung der Wiener Akte hemmt."

Protokollabschriften, welche His vertraulich durch den Sekretär der niederländischen Gesandtschaft zugestellt bekam, verschafften ihm vollends klaren Einblick in den Stand der Dinge. Den baslerischen Forderungen standen vor allem zwei Hauptschwierigkeiten im Weg: einmal, daß die Zentralkommission schon früher beschlossen hatte, keine Schiffer mehr in die Gilde aufzunehmen, weil deren Anzahl schon zu groß sei; zum andern, daß Preußen den Grundsatz zu behaupten wußte, die Wiener Akte könne nur gleichzeitig in allen Teilen angewendet werden. Damit blieb Basel der Weg zur partiellen Begünstigung bis zum Zustandekommen einer endgültigen Konvention gleichsam abgeschnitten. Dessenungeachtet empfahl His seiner Regierung dringend die Zulassung fremder Schiffer, um weitere Unterhandlungen zu erleichtern.

Ganz im Sinne der His'schen Relation legte denn auch die Kaufhauskommission gemäß dem erhaltenen Auftrag die letzte Hand an ihr Werk und im Frühling 1819 trat das neue Reglement unter dem Widerstreben der Meisterschaft in Kraft. Nach ihm mußte sich jeder fremde Schiffmann, der Güter baselwärts fertigte und solche zur Rückladung verlangte, persönlich beim Kaufhausschreiber stellen und einschreiben. Zwischen Fremden und Einheimischen hatte eine Kehrordnung mit zehntägiger Kehrzeit statt, in der Weise, daß bei jeder Ladung zwischen einem Basler und einem Ausländer abgewechselt wurde. Fremde Schiffleute hatten überdies bis Breisach einen Basler Steuermann zu nehmen und demselben vierundzwanzig Franken zu entrichten. Für Ladungen bis zu vierhundert Zentnern mußte eine Kaution von tausend Franken, für schwerere Sendungen eine solche von zweitausend Franken geleistet werden. Das Maximum einer Ladung betrug achthundert Zentner. Jedes in Ladung liegende Fahrzeug unterstand einer Besichtigung durch den Güterbestätter und einen Bauverständigen. Durch Aufstellen eines Normaltarifs brachte man die Frachtsätze in gebührendes Verhältnis mit denjenigen anderer Hafenplätze und gebot dadurch den „Winkel-Einladungen" in Märkt Einhalt.

Nachdem so Basel durch den bedingten Verzicht auf sein altes Stapelrecht mit dem Beispiel guter Nachbarschaft vorangegangen war, bewilligte auch Baden den Baslern in seinen Häfen Einfahrt und Laderecht. Es konnte um so eher diesen Schritt tun, weil der baslerische Rheinverkehr in erster Linie seinen zahlreichen Schiffleuten zugute kam, waren doch die Fremden, die in Basel nun Schifffahrt trieben, fast ausschließlich badische Untertanen. Beruflich und numerisch den baslerischen Schiffleuten überlegen, vermochten letztere nur mühsam ihre Stellung gegenüber den ausländischen Bewerbern zu behaupten.

Es war keine gewaltige Wassermacht, welche sich in der Kauffahrteiflotte der vier Basler Schiffergeschäfte um 1820 verkörperte. Neben sieben eichenen Spitzschiffen, deren schön gewählte Benennungen wie „der kleine Amor", „die gute Hoffnung", „die Veränderung" 2c. über die Dürftigkeit des Betriebs nicht hinwegtäuschen konnten, beherbergte die Schifflände gegen ein Dutzend namenloser Lauertannen von dreihundert bis achthundert Zentnern Tragfähigkeit.

Während Baden seinen Schiffern zuliebe Nachgiebigkeit bewies, wartete man in Basel vergeblich auf Entgegenkommen und Gegenrecht seitens Mainz und den übrigen Rheinstaaten. Eine an die Zentralkommission gerichtete Beschwerde der Regierung blieb ohne irgendeine Antwort und der prekäre Zustand der baslerischen Schiffahrtsverhältnisse währte nicht nur fort, sondern erfuhr bald eine Verschärfung durch die zwischen Frankreich und Baden abgeschlossene Oktroikonvention, welche seit dem Juli 1821 die von und nach der Schweiz abgeführten Waren für die Strecke Straßburg-Basel neben mancherlei belästigenden Formen einer nicht unbedeutenden Zollerhebung unterwarf. Das Charakteristische dieses Abkommens war, daß sich die fraglichen Rheinstaaten zur Begründung ihres Oktrois auf die Wiener Akte stützten, im gleichen Augenblick, da sie Basel die freie Schiffahrt verwehrten, die gerade in diesem selben Statut so bestimmt und feierlich ausgesprochen war.

Hilfesuchend wandte sich jetzt Basel an den eidgenössischen Vorort mit dem Ersuchen, wofern es nicht möglich sei, die Abschaffung des französisch-badischen Zolles zu erlangen, doch wenigstens bei der Zentralkommission für die schweizerischen Schiffleute die Öffnung des mitteldeutschen Rheines zu erwirken.

Durch diese Eröffnung der baslerischen Regierung fand sich die eidgenössische Behörde zum erstenmal veranlaßt, die staatsrechtliche Stellung der Schweiz in bezug einer Teilnahme derselben an der Rheinschiffahrt in Betracht zu ziehen. Der Anruf eidgenössischer Verwendung fand in Zürich recht kühle Aufnahme. Unverhohlen gestand man dort, insofern Basel verlange, eine Mitberechtigung an der freien Rheinschiffahrt von seite der gesamten Schweiz, als Nationalangelegenheit zu verfechten, der

eidgenössische Vorort seine Stellung und seinen Beruf zur Eröffnung einer solchen Diskussion, weder hinlänglich begründet noch klar genug ausgemittelt finden müßte. Solange nämlich auf eidgenössischen Tagungen oder vermittelst eidgenössischer Korrespondenz keine gemeinschaftliche Verwendung beliebt worden, falle es dem Vorort schwer, im Namen des gesamten Bundes aufzutreten, zumalen man nicht wisse, ob überhaupt der Grundsatz dieser Schiffahrtsfreiheit von allen an dem Rhein gelegenen Kantonen unbedingt anerkannt würde.

Aus den Ausführungen Zürichs ging zur Genüge hervor, daß man dort vorderhand nicht gesonnen war, die Rheinschiffahrt zu einer allgemein schweizerischen Angelegenheit zu stempeln. Die Versicherung des Vororts, für die Verteidigung der Interessen seines Mitstandes aber das möglichste zu tun, sobald man deutlich ersehe, auf welchem Weg das vorliegende Geschäft zweckmäßig behandelt werden könne, barg demnach für Basel wenig Trost.

Frankreich beantwortete die vom Vorort an seinen Gesandten gerichtete Note in ablehnendem Sinn und in Mainz wies man nach wie vor die Basler ab mit der Behauptung, ihre Schiffleute seien keine Rangschiffer und ständen außer dem von der Zentralkommission festgesetzten Zulassungsrecht. Auch Baden beobachtete die Reziprozität zusehends schlechter. So entglitt der baslerische Wassertransport mehr und mehr den wenigen einheimischen Händen und ward zur Obliegenheit fremder Berufsgenossen. Waren deren im Jahre 1824 erst vierzehn eingeschrieben, so stieg die Zahl 1827 auf zweiundzwanzig, um 1831 gar auf zweiundvierzig anzuwachsen. Die Schiffleutenzunft sank zu solcher „Nullität" herab, daß sie wegen ihrer geringen Mitgliederzahl als politische Zunft durch Angehörige anderer Korporationen ergänzt werden mußte.

In diesem kläglichen Zustand befand sich die Basler Schiffahrt, als endlich nach fünfzehnjährigen Beratungen die internationale Zentralkommission in Mainz ihr Werk beendete. Am 17. Juli 1831 trat das von ihr geschaffene Rheinschiffahrtsreglement in Wirkung. Seine wichtigsten Bestimmungen waren: Aufhebung der Umschlagsrechte in Köln und Mainz und Errichtung von Freihäfen längs des Rheinufers seitens der beteiligten Regierungen, freie Schiffahrt auf- und abwärts auf dem Strom, von da an, wo er schiffbar wird bis in die See, für alle nach Vorschrift patentierten Schiffer der Uferstaaten des Rheins und der sich in ihn ergießenden Nebenflüsse.

Auch diese Konvention war ohne Mitwirkung der Schweiz abgeschlossen worden. Es konnte dieselbe also hierorts völlig unberücksichtigt bleiben, wenn nicht Basels Interesse daran geknüpft gewesen wäre, sie für sich geltend zu machen. Nach sorgfältiger Erdauerung reichte im Februar 1832 das Handlungs-Komitee dem Kleinen Rat das Konzept einer den neuen Verhältnissen angepaßten Verordnung zur Genehmigung ein. Die Regierung erachtete aber infolge der innerpolitischen Wirren den Zeitpunkt für eine gänzliche Reform im Schiffahrtswesen nicht geeignet und im Grunde mochte durch diese höhern Orts angeordnete Verschiebung auch nicht viel gefährdet werden.

Erst nachdem sich die Wogen des Bürgerkrieges gelegt hatten, schickte man sich an, die 1819er Ordnung mit den Grundsätzen des Mainzer Abkommens in Einklang zu bringen. Hiebei richtete die Kaufhauskommission ihr Hauptaugenmerk darauf, die Regelmäßigkeit der Abfahrten in nicht allzusehr voneinander entfernten Fristen (10—14 Tage) zu sichern; denn darin lag der einzige Vorteil, welcher den Kaufmann dafür entschädigte, daß er auf die Benützung billiger Schiffsgelegenheit verzichtete. Allein gerade diesen wichtigsten Punkt gelang es je länger je weniger zu handhaben. Es war ein fruchtloses Unterfangen der Aufsichtsorgane, in den ergiebigsten Monaten eine achttägige Lad- und Abfahrzeit einzuführen, um dadurch bei größerer Wohlfeilheit die Schnelligkeit der Landfuhren zu erzielen. Jeder derartige Versuch scheiterte an der Schwierigkeit, fremde wie einheimische Schiffer zur Abfahrt zu bringen, bevor sie eine ihnen hinlänglich scheinende Menge von Gütern gesammelt hatten. Durch Unregelmäßigkeit und Langsamkeit ging jeder Vorteil für die handeltreibenden Kreise verloren

und nur das Beengende des Gebundenseins an den jeweilen in der Tour befindlichen Schiffmann verblieb. Mehr als das Ungenügen der Schiffleute führte nun aber die seit 1835 einsetzende Konkurrenz des Kanal Monsieur bedeutsame Veränderungen herbei. Innert zweier Jahre gelang es der französischen Kanalschiffahrt infolge ihrer um dreißig Prozent billigeren Frachten alles sonst auf dem Rhein nach Basel gebrachte Gut an sich zu ziehen. Im Jahre 1839 betrug die Zahl der auf dem Hüninger Kanal hieher geführten Güter 234500 Zentner oder neununddreißig Prozent der Gesamteinfuhr, indeß auf dem Rhein direkt nur 355 Zentner zu Berg gefördert wurden. Die Bergfahrt war damit tatsächlich am Erlöschen. Badens Schifferschaft zog sich hinter die Stromstrecke Straßburg-Mannheim zurück und richtete dort eine Beuntfahrt ein. Die Basler verkauften ihre Spitzschiffe, weil es viel zu kostspielig gewesen wäre, dieselben leer heraufzuführen.

Unter diesen gebieterischen Umständen hielt es nicht mehr allzu schwer, die Regierung zur Proklamation der freien Schiffahrt zu bewegen. Am 10. April 1839 fiel mit der Aufhebung der lästigen Rangordnung die letzte zünftische Schranke im Basler Rheinverkehr. Fortan war der Versender hinsichtlich der Wahl des Schiffmannes an keinerlei Vorschrift mehr gebunden, sondern er konnte seine Waren an wen er wollte zur Beförderung übergeben. Mit Rücksicht auf die bedenkliche Lage ihrer Mitbürger ließ sich der Großteil der Kaufmannschaft trotz aller schlimmen Erfahrungen zu einem zweijährigen Vertrag mit den Schiffern Sebastian Vonkilch, Christian David, Johann Ehret und Jakob und Rudolf Hindenlang herbei. Durch dieses Abkommen, dem ein Zug von Gemeinsinn nicht abzusprechen war, verpflichteten sich gegen zwanzig Häuser, ihre Talgutspedition den genannten Schiffleuten anzuvertrauen.

Zur Durchführung der in Aussicht stehenden Aufträge bedurfte es nun aber geeigneter Frachtfahrzeuge. Der Rat gewährte daher den Meistern zur Anschaffung von drei französischen eichenen Spitzschiffen ein Darlehen aus der „Schifferbüchse", einem 1819 angelegten Fonds, der zur „Äufnung" der Rheinschiffahrt und zur Unterstützung von Witwen und presthaften Angehörigen der Zunft bestimmt, durch eine Ladegebühr von zwei Kreuzern vom Zentner des talwärts gehenden Rheingutes gespiesen worden war. Aus den eröffneten Mitteln erhandelte die Zunft um die Summe von fast dreitausend Franken zunächst zwei ältere Spitzschiffe mit einer Ladefähigkeit von je achthundert Zentnern. Die Fahrzeuge trugen die hochtönenden Namen zweier Marschälle der napoleonischen Zeit: „Victor" und „Poniatowsky". Ein drittes Lastschiff von zwölf- bis fünfzehnhundert Zentnern Tragkraft, die „Stadt Hüningen" wurde auf der Hüninger Werft in Bau gegeben.

Ebenso unverhältnismäßig als die Größe dieses Fahrzeuges steigerte sich auch dessen Kostenaufwand, so daß die Regierung noch um zwei weitere Summen von über dreitausend Franken angegangen werden mußte, über deren Verwendung die Schifferschaft erst nach fünf Jahren und dreimaligem Umarbeiten der Kostenaufstellung eine „in ihrer Rubrizierung und in arithmetischer Beziehung" befriedigende Rechnung vorzulegen imstande war.

Die obrigkeitliche Unterstützung war die letzte Anstrengung, dem ersterbenden Handwerk aufzuhelfen. Über einen erfolgreichen Ausgang dieses Versuches gab man sich keinen allzu großen Hoffnungen hin, denn schon pochte an die Tore Basels eine neue, im Zeichen der Dampfkraft stehende Zeit.

VI.

Die Anfänge der Rhein-Dampfschiffahrt.

Mehrfach waren seit dem Mittelalter in Europa Versuche unternommen worden, Schiffe durch mechanische Mittel und Kombinationen, ohne Handruder und Segel fortzubewegen; nie aber waren diese Experimente über Anläufe hinausgediehen.

Auch Basels Behörde und Schifferschaft kam während des achtzehnten Jahrhunderts zweimal in die Lage, sich mit solchen erfinderischen Köpfen auseinanderzusetzen.

Im Herbst des Jahres 1700 stellte sich dem Basler Rat der burgundische Edelmann Pierre de Dromec vor mit dem untertänigen Ersuchen, ihm ein Privilegium für seine die Schiffahrt berührende Erfindung zu gewähren, wie es ihm bereits von den Kantonen Luzern, Uri, Unterwalden und Glarus zugesichert worden war.

Er machte sich anheischig, mittelst eines auf den Schiffen angebrachten Feder- und Räderwerkes, Fahrzeuge mit hundert bis hundertfünfzig Zentnern Ladung ohne Handruder und Pferde bergwärts zu fördern.

Der Rat wies den merkwürdigen Neuerer an die Verordneten zur Schiffahrt, welche Dromec zu einer Besprechung im „Schlüssel" vor sich beschieden. Als den bedächtigen Ratsherren das Geheimnis des adeligen Mechanicus nicht ohne weiteres einleuchten wollte, beteuerte er, man habe wohl ebenso difficile Sachen als diese inventiert, wie denn bekannt sei, daß der französische König zu Marly das Wasser über hohe Berge geleitet habe, welche Kunst zuvor doch auch verborgen gewesen sei. Fünf Jahre habe er an seiner Erfindung gearbeitet und dieselbe auf einem geladenen kleinen Schiff im Burgundischen ausprobiert. Er getraue sich nun, die Maschinerie mit den größten Schiffen ins Werk zu setzen und in sommerlangen Tagen täglich die Route von Straßburg bis Basel zu bewältigen. Auch über Basel hinauf, auf der gefürchteten Strecke Rheinfelden-Laufenburg, sei er bereit das Wagnis auszuführen.

Dromec anerbot sich, auf seine Kosten eine Probefahrt zu bewerkstelligen und bat sich für den Fall des Gelingens die Erlaubnis aus, unter Einhaltung der bestehenden Schifferordnung die Güterexpedition rheinaufwärts treiben zu dürfen. So weit ließ aber die ängstlich ihre Vorrechte hütende Schiffleutenzunft das Projekt nicht gedeihen. Allem Neuen und Fremden abhold, erreichte ihre Handwerksweisheit den Gipfel in dem Grundsatz, den Schifferberuf so zu betreiben, wie es seit Jahrhunderten die Altvordern getan. Ihre Vorgesetzten wußten es denn auch durchzusetzen, daß das Gesuch abschlägig beschieden wurde. Ausweichend empfahl der Rat Dromec, sich vorerst mit den französischen Behörden zu verständigen und dann wieder in Basel vorzusprechen. Der Erfinder ließ aber nie mehr von sich hören.

Das gleiche Schicksal erlitt fünf Jahrzehnte später die Bittschrift des Abbé und königlich preußischen Hofrates Carl Arnold de Dobroslawina von Frankfurt a. O., der „durch Gottes Gnade einen leichten Modum erfunden, nach welchem er mit großen und kleinen Schiffen von Holland bis hierher gegen den Strom und Wind ohne gewöhnliche Ruder und ohne Ziehung einiger Pferde oder Menschen" mit wenigen Kosten und leichter Mühe, alle Stunden eine deutsche Meile sicher zu fahren gedachte, woraus nicht allein die Kaufmannschaft, sondern auch das Publikum einen „unbeschreiblichen" Nutzen schöpfen könnte. Auch in diesem Fall ließen es die mißtrauischen Basler Schiffleute nicht darauf ankommen, dem Petenten durch ein öffentliches Experiment Gelegenheit zu geben, seine Anpreisungen zu verwirklichen.

Dem schaffenden Geist aber vermochte zünftige Engherzigkeit keine Fesseln aufzuerlegen. In seinem 1733 vollendeten unsterblichen Werk „Hydrodynamica" schlug kein Geringerer denn Daniel Bernoulli vor, Schiffe durch die Reaktion von an ihrem Hinterteil unter dem Wasser ausströmendem Wasser in Bewegung zu setzen.

Ein Jahrhundert sollte aber noch verfließen, bis die Vaterstadt des berühmten Physikers das erste durch Maschinenkraft betriebene Fahrzeug an der Schifflände anlegen sah.

Während in England und besonders in Amerika seit Fultons gelungener Schöpfung schon zur napoleonischen Zeit mehrere Dutzend Dampfer die Binnengewässer belebten, war der Rhein der neuen Erfindung

noch nicht erschlossen. Noch in den ersten Jahren der Restauration lag die Rheinschiffahrt überhaupt arg darnieder. Vor einem gänzlichen Verlassensein retteten die herrliche Wasserstraße nur übel berechnete Landzölle, welche ihr unberufen zu Hilfe kamen. Die Ursachen dieser Stagnation lagen erstlich in der Teuerung der Frachten. Als zweites und unstreitig größeres Übel gesellte sich die Langsamkeit der Rheinschiffahrt hinzu; ihretwegen wurde, trotz der um die Hälfte billigeren Frachtansätze, dennoch oft der Landtransport vorgezogen. Aufwärts und abwärts gingen und kamen uferlängs auf der Axe die Waren, die eigentlich einzig der Schiffahrt angehören sollten.

Während der Teuerung durch gesetzgeberische Tätigkeit der Uferstaaten abgeholfen werden konnte, mußte eine Beseitigung der Langsamkeit in erster Linie durch Anstrengungen der Schiffahrtsinteressenten selbst bewirkt werden. Das gegebene, gleichzeitig durch den Reiz seiner Großartigkeit verlockende Mittel zeigte sich nun in der Dampfschiffahrt und die königlich preußische Handelskammer in Köln war es, die 1823 auf dem deutschen Rhein bahnbrechend vorging. Mittel und Wege, das neuartige Unternehmen ins Leben zu rufen, waren jedoch nicht leicht, wollte man nicht durch falsche Maßregeln und unnütze Geldopfer schon im ersten Beginnen das Vollbringen untergraben. In vorsichtiger Weise machte sich daher die kölnische Handelskammer ans Werk. Sie veranlaßte vorerst ihre Kaufleute zur finanziellen Beteiligung an einer ausländischen Dampfschiffgesellschaft, der „neederlandschen Stoomboot-Maatschappy", die als erste seit 1817 den Unterlauf des Rheines mit Dampfbooten befuhr und die Konstruktion von Flußdampfern betrieb.

Der eigentliche Zweck der Kölner Handelsherren war dabei, die Schiffahrtsbeziehungen mit den Holländern als nächsten Nachbarn enger zu knüpfen, vor allem aber in der neuen Materie Sachkenntnisse zu erwerben, die den deutschen Schiffahrtbetreibenden bis dahin nur unvollkommen zuteil geworden waren. Die gepflogenen Beziehungen zeitigten bald Früchte: zunächst von Erfolg gekrönte Probefahrten auf dem Mittelrhein. Eine solche Untersuchungsreise, der es nicht an dramatischen Zwischenfällen ermangelte und über die ein minutiös geführtes gedrucktes Journal ausgestellt wurde, fand im Herbst 1825 statt. In Etappen legte der zur Flotte der niederländischen Gesellschaft gehörende Dampfer „Rhein", später in „Friedrich Wilhelm" umgetauft, die Fahrt von Köln nach Straßburg in vierundsiebzig Stunden zurück, während die Talfahrt siebenundzwanzig Stunden erheischte.

Eine weitere Folge des Anschlusses an die holländische Gesellschaft war ferner die Einrichtung eines wöchentlichen Passagier- und Paketfahrtdienstes durch Dampfschiffe zwischen Rotterdam, resp. Antwerpen und Köln. Das wichtigste Resultat aber zeigte sich im Sommer 1825 in der Gründung einer preußisch-rheinischen Dampfschiffahrtsgesellschaft mit einem Aktienkapital von zweihundertvierzigtausend Rheintalern. Durch die Verteilung dieser Summe auf zwölfhundert Aktien zu zweihundert Talern wurde bezweckt, die Erwerbung der Aktien auch Personen vom Schifferstande möglich zu machen und die Beteiligung Einzelpersonen zu erleichtern. „Die Vereinigung vieler zu einem guten Zweck," schrieb damals die königliche Handelskammer bei Überschickung ihrer Statuten mit der Wasserdiligence an den Basler Handelsvorstand, „machen überall die Erreichung unzweifelhaft und wenn die Allianzen zwischen Nationen das Unglaubliche hervorgebracht haben, so erzeugen die Vereinigungen der Geldkräfte nicht geringere Wunder."

Mit der durch die Kölner Kaufmannschaft erfolgten Gründung war der Rheindampfschiffahrt der Weg geebnet. Was verfocht es, wenn auch die dortigen Schiffleute im Unmut die ihnen zur Verfügung gestellten Aktien zurückwiesen, wenn sie in einer Bittschrift an den König sich laut gegen die Dampfschiffahrt aussprachen und baten, diese höchstens auf den Transport von Passagieren und deren Effekten zu beschränken. Wohl blieb den Gildeschiffern durch die Konvention von 1804 und durch spätern ministeriellen Erlaß das Recht der Rangfahrt zwischen Köln und Mainz gewahrt, wie der niederländischen Innung zwischen Holland und Köln; aber in erfolgreichem Anlauf trug bald kauf-

männische Einsicht und Kapitalkraft den Sieg über die zünftige Beschränkung davon. Bald entstanden auch ähnliche Unternehmungen am Mittelrhein; 1825 bildete sich in Mainz eine Gesellschaft für Dampfschiffahrt, welche von den Uferstaaten Preußen, Bayern und Hessen Privilegien erhielt. Die treibende Kraft dieser Gesellschaft war der Chef des weitberühmten Frankfurter Bankhauses Gebrüder Bethmann, Moritz von Bethmann, eine Persönlichkeit, die gewöhnt war, den Erfolg einer Unternehmung weit weniger in seinen großen Mitteln als in der Tätigkeit und dem Eifer zu finden, womit er einem einmal anerkannten hohen Ziel zustrebte.

Im gleichen Jahre, am 4. Oktober 1825, konnte auch das badische Staats- und Regierungsblatt die Bildung einer großherzoglich badischen privilegierten Dampfschiffahrtsgesellschaft kundgeben. Der ministerielle Erlaß betonte aber, daß sich die Regierung verpflichtet erachte, bei aller Anerkennung der nützlichen Erfindung, die zu regelmäßigen Fahrten auf dem Rhein berechtigten Schiffer weit möglichst zu berücksichtigen und dafür Sorge zu tragen, daß diese bei der neuen Anstalt nicht nur Beschäftigung und Verdienst finden sollten, sondern auch an den Vorteilen derselben Anteil hätten. Unter diesen Vorbehalten erhielt der Freiherr Joh. Friedr. Cotta von Cottendorf — weiland Schillers Verleger — zuhanden der von ihm ins Leben gerufenen Gesellschaft die Befugnis, den Rhein von da an, wo er aus dem Kanton Basel tritt, bis an die nördliche Grenze des Großherzogtums, zu Tal und zu Berg, zu jedem nicht verbotenen Zweck mit Dampfbooten zu befahren, auf ihnen Menschen, Waren und Landeserzeugnisse aus badischen Häfen in badische Plätze zu bringen und auch andere Schiffe zu schleppen. Hinsichtlich der Fahrten außerhalb der Grenzen des Großherzogtums und Zulassung der badischen Dampfer in ausländische Häfen, versprach das Staatsministerium seine Verwendung eintreten zu lassen, gegen gleiche Vergünstigung badischerseits. Der Gesellschaft wurde ferner sowohl für sich, als für die zur Dampfschiffahrt erforderlichen Gehilfen auf zehn Jahre Befreiung von der Gewerbesteuer zugesichert. Dagegen hatte die Gesellschaft folgende Verbindlichkeiten zu übernehmen:

1. Die Dampfschiffahrt mit vorzüglich gebauten und geprüften Booten zu betreiben, von denen das erste innerhalb neun Monaten in Dienst zu stellen war. 2. Den badischen zur Tourfahrt berechtigten und verpflichteten Schiffern wenigstens ein Drittel der Aktien des Grundkapitals anzubieten und den Schiffleuten hinlänglich Zeit zur Beratung und Erklärung anzuberaumen. 3. Vorzugsweise badische Rheinschiffer zur Bemannung der Dampfboote anzustellen. Angestellte Fremde sollten sich mit Heimatscheinen ausweisen und die Rechte von Schutzgenossen genießen, aber mit ihren Familien jederzeit der Fürsorge der Gesellschaft überlassen sein. 4. Alle Verabredungen und Übereinkünfte mit andern ähnlichen Gesellschaften zur landesherrlichen Kenntnisnahme und soweit sie das Aufsichtsrecht über die Stromfahrt und den Handel berührten, zur Bestätigung vorzulegen.

Durchdrungen von der Überzeugung, daß alle diese fast gleichzeitig ins Leben gerufenen Parallelunternehmungen nur vollkommen gedeihen konnten, wenn sich alle Kräfte zu gleichem Zweck zusammenspannten, erfolgte im Februar 1826 unter Mitwirkung von Frankfurt und Straßburg die Verschmelzung der Gesellschaften zur „Dampfschiffahrtgesellschaft vom Rhein und Main".

Zweck der Gesellschaft war eine regelmäßige Dampfschiffahrt für den Transport von Gütern und Personen auf den genannten Flüssen. Die Gesellschaft untersagte sich als solcher sowohl als ihren Agenten, allen und jeden Handelszweig, namentlich durfte sie keine Speditions- und Kommissionsgeschäfte betreiben. Ihr Kapital betrug eine Million Gulden. Die Zahlung des Aktienkapitals sollte aber erst nach und nach, je nach dem Bedürfnis erfolgen. Der erste Einschuß wurde auf fünfzig Gulden per Aktie festgesetzt. Alle Privilegien und Konzessionen der vorläufig für dreißig Jahre dauernden Gründung wurden allgemeines Eigentum der Gesellschaft. Die Geschäftsverwaltung versah ein fünfgliedriges Direktorium, dessen Sitz und Hauptkontor in Mainz war. Zwei Direktoren und zwei Suppleanten mußten jederzeit aus den Aktionären von Mainz, je ein Direktor und ein Suppleant aus

denen von Baden, Frankfurt und Straßburg gewählt werden. Der ersten Direktion gehörten außer den schon genannten von Bethmann und von Cotta an der Straßburger J. G. Humann und die Mainzer Baron von Mappes und Joh. Kertell. Von den statutengemäß gegründeten Aktien übernahmen die badische Gesellschaft und Mainz je fünfhundert, Frankfurt und Straßburg je vierhundert Stück; hundert Aktien wurden an Bayern abgetreten und hundert blieben als Reserve aufbewahrt für Schiffer, die wegen Verlust in ihrem Gewerbe an dem Unternehmen Anteil wünschten. Die Verteilung der Aktien auf diese Weise ging aus der Entstehung der Gesellschaft und ihrem angenommenen Grundsatz hervor, ein kräftiges Zusammenwirken aller Handelsstädte am Rhein zu erzielen und deshalb nur ganze Körperschaften als integrierende Teile aufzunehmen.

So wie sich die Gesellschaften am Oberrhein und Mittelrhein zu einem gemeinschaftlichen Verband vereinigten, suchte dieser nun auch sich mit den bereits bestehenden zwei Gesellschaften, der preußisch-rheinischen in Köln und der niederländischen in Rotterdam zu verschwistern. Dies geschah durch gegenseitige Beteiligung mit einer bedeutenden Anzahl von Aktien. Mit der preußisch-rheinischen Gesellschaft wurde eine förmliche Assoziation erreicht durch Übernahme eines Viertels der Aktien bei dem Kölner Unternehmen und durch die Stimmberechtigung bei den dortigen Generalversammlungen für ein Viertel der jedesmal anwesenden Stimmenzahl. Dafür übertrug sich auch die Ausübung des Dienstes zwischen Mainz und Köln auf die preußisch-rheinische Gesellschaft. Auf ähnliche Weise schloß sich auch die letztgenannte dem niederländischen Institut an. Eine derart starke Organisation gewährte auch die beste Aussicht, jeder fremden Konkurrenz erfolgreich entgegenarbeiten zu können und mit stolzer Genugtuung sah die Kölner Handelskammer ihren Wahlspruch in Erfüllung gehen: Concordia res parvae crescunt, Discordia maximae dilabuntur.

„Concordia" war denn auch der unter günstigen Auspizien gewählte Name des ersten für den Mittel- und Oberrhein bestimmten deutschen Dampfbootes, das auf der Werft von Rotterdam in Bau gegeben wurde und im Frühling 1827 erstmals den Rhein durchfurchte. Erbauer des Schiffes, dessen Erstellungskosten sich auf zweihunderttausend Franken beliefen, war Ingenieur Roentgen, der Direktor der niederländischen Gesellschaft.

Das Werk war unzählbaren Versuchen und Hindernissen unterworfen, die zu besiegen ebensoviel Geduld als Einsicht und Kenntnisse erforderte. Mit Recht mochte damals die „Neue Mainzer Zeitung" schreiben, daß der Dampfschiffbau, als eine noch fremdartige Pflanze auf dem Boden unseres Kontinents, zu den allerschwierigsten Unternehmungen gehöre.

Hoffnungsfreudig aber, im Vorgefühl einer anbrechenden neuen Verkehrsära, erklärte der erste Jahresbericht der vereinigten Gesellschaften, das Unternehmen werde das Schauspiel einer regelmäßigen und schnellen Verbindung zwischen Basel und der Nordsee darbieten, man werde imstande sein, die Güter, welche noch vor kurzem drei Monate nötig hatten, um an ihren Bestimmungsort zu gelangen, in zehn Tagen dahin liefern und wenn es jetzt, was sonst in das Reich der Fabeln gehörte, einem Reisenden möglich sei, in sieben Tagen sich von Mainz über London nach Lissabon zu begeben, so verdanke die Welt solches Wunder allein der Dampfschiffahrt.

Während in den mittelrheinischen Städten mit zäher Beharrlichkeit und großzügigem Blick die Grundlagen für eines der mächtigsten modernen Verkehrsmittel geschaffen wurden, verfolgte Basel als stiller Beobachter mit Aufmerksamkeit die stufenweise Entwicklung der neuen Sachlage. Wie in Köln, Mainz und Frankfurt, waren es auch hier einsichtige Kreise des Handelsstandes, in denen zuerst das wachgerufene Interesse für die Neuerung über beengende Privatvorteile siegte.

Mehrere angesehene Kaufleute, Bischoff zu St. Alban, die Firma Burckhardt und Von der-Mühll und Joh. Preißwerck hatten sich schon im Dezember 1825 im Einverständnis mit dem baslerischen „Handlungs-Komitee" an ihre Geschäftsfreunde in Köln, Mainz und Frankfurt gewandt, um über

das im Entstehen begriffene Unternehmen Auskunft zu erlangen. Das baslerische Interesse begegnete freudigem Verständnis. Ließen sich auch noch keine festen Pläne für eine Verbindung mit Basel entwerfen, so ging doch aus allen Antworten deutscherseits als Ziel hervor, die Ausdehnung der Dampfschiffahrt bis zum Nordtor der Schweiz zu erstreben. Die praktische Durchführung des Planes konnte sich allerdings erst an Hand der Erfahrung bestimmen lassen.

Unterdessen hatte die „Concordia" Ende April 1827 ihren Dienst aufgenommen mit einheimischer Bemannung, die in den Werkstätten von Rotterdam und auf den Schiffen der niederländischen Gesellschaft gründlich ausgebildet worden war. Das Schiff ließ in der Vortrefflichkeit des Baues, seiner Maschine und in der Eleganz der Formen nichts zu wünschen übrig; aber ursprünglich bloß für das schöne Fahrwasser zwischen Mainz und Mannheim berechnet, besaß es für die Strecke bis nach Kehl zu viel Tiefgang. Das Direktorium der Gesellschaft vom Rhein und Main überließ es deshalb gegen Rückerstattung aller Kosten der preußisch-rheinischen Gesellschaft zur Verwendung auf der Stromstrecke Mainz-Köln. An seine Stelle trat der ebenfalls durch Roentgen erbaute und mit der „Concordia" in Auftrag gegebene „Ludwig", welcher im Juni 1827 vom Stapel lief. Seine neue Konstruktion und sein geringer Tiefgang waren dem starkströmenden und teilweise seichten Oberrhein angepaßt worden. Mit seiner Indienststellung rückte die Verwirklichung einer Dampfschiffahrt bis nach Basel dem Bereich der Möglichkeit näher.

Alle diese Vorkehrungen trafen Basel nicht unvorbereitet. Durch vertrauliche Mitteilungen befreundeter Geschäftshäuser in den mittelrheinischen Städten und durch den offiziellen Briefwechsel mit der Direktion der Gesellschaft war das baslerische Handlungs-Komitee fortlaufend über den Gang der Dinge genau unterrichtet. Von der Regierung bestellt, um alles zu beachten, was den Handel des Freistandes befördern konnte, erachtete es das Komitee als seine Pflicht, möglichst vollen Einblick in das neue Unternehmen zu erlangen. Obwohl überzeugt von der unbestreitbaren Nützlichkeit des Werkes, wollte man sich aber doch zu keinen voreiligen Schritten verleiten lassen. Eine aus dem Schoße des Handlungs-Komitees hervorgegangene Dampfschiffahrtskommission wurde mit der speziellen Prüfung der Frage betraut, zumal private konfidentielle Nachrichten zur Vorsicht mahnten. Aus Frankfurt kam die Meldung, daß die Aktien keinen Kurs besäßen und ein aus Mainz eingegangener Bericht lautete, dort hätten etliche furchtsame Inhaber den auf die Aktie einbezahlten Anschuß von zweihundert Franken mit sechs Prozent Verlust verkauft. Die Meinungen über die Vorzüge und Nachteile des Unternehmens fürs Allgemeine als hinsichtlich des Ertrages für die Teilhaber waren in der Tat noch sehr geteilt. Wenn auch die Mehrheit hoffte, daß am Ende die Sache gelinge, so hieß es doch ziemlich allgemein, daß die Unkosten sich weit höher beliefen als man geahnt habe, und daß bei so großen Ausgaben und so drückenden Zeiten die Direktion Mühe haben dürfte, in den ersten Jahren den mindesten Gewinn herauszuschlagen.

Das Handlungs-Komitee beschloß daher von dem durch das Bankhaus Gebrüder Bethmann erfolgten Anerbieten, eine Parte Aktien al pari zu übernehmen, vorderhand keinen Gebrauch zu machen. Wohl aber schrieb Deputat und Ratsherr Felix Sarasin als Präsident des Handlungs-Komitees an die Dampfschiffahrtsgesellschaft vom Rhein und Main, Basel werde, im Gegensatz zu mehreren Rheinuferstaaten, welche der Schiffahrt mehr Hindernisse entgegenstellten als der Strom selbst, alles aufbieten so weit es in seiner geringen Macht liege, um diese wichtigen Versuche zu fördern.

Der baslerische Kaufmannsstand hatte um so mehr Grund, der Belebung der Rheinschiffahrt sein volles Interesse entgegenzubringen, als gerade in diesem Zeitpunkt sein Transit sich durch das Vorgehen Badens bedroht sah, das durch ein streng befolgtes System bestrebt war, mit Umgehung Basels, den Güterweg zu Wasser und zu Land in möglichster Länge auf seinem Gebiet zu erhalten. Seine Repressivmaßregeln gegen Basel waren in dem kurz vorher mit der Schweiz abgeschlossenen

Handelstraktat leicht erkennbar. Auch die mehreren badischen Häfen erteilten Freiheiten, die Korrektion des Rheins zwischen Kehl und Mannheim, sowie der Durchstich mehrerer Landstrecken und die Räumung des Strombettes gaben Basel warnende Winke, nicht hinter den Nachbarstaaten zurückzubleiben, wollte es nicht seiner örtlichen Vorteile verlustig gehen.

Seinen guten Willen zur Sache zu äußern, sollte Basel bald Gelegenheit haben. Am 9. Juli 1827 fuhr der Dampfer „Ludwig" zum erstenmal nach Mannheim zur Prüfungsabnahme durch die von der badischen Regierung angeordneten Experten. Daran sollte sich eine Fahrt nach Kehl und — eine Probefahrt nach Basel anschließen. Zu diesem Zweck erbat sich das Direktorium der Rhein-Maingesellschaft von Basel die Entsendung eines verständigen und des Fahrwassers bis nach Kehl vollkommen kundigen Schiffers, damit dieser als Lotse die erste Bergfahrt leite und mit gutem Rat an die Hand gehe. Die Direktion glaubte vorsichtshalber noch beifügen zu müssen, bei der sehr begreiflichen Abneigung des Schifferstandes gegen das Unternehmen werde es nötig sein, in der Wahl dieses Mannes sehr behutsam zu sein, damit er ihnen nicht Hindernisse zeigen wolle, wo keine vorhanden seien.

Die unerwartet eintreffende Nachricht löste in Basel freudige Erregung aus. In geschäftiger Eile setzte das Handlungs-Komitee die Herren Häupter geziemend von dem bevorstehenden Ereignis in Kenntnis. Ein Ratsbeschluß verfügte die Verbringung zweier Zwölfpfünder aus dem Zeughaus auf die Rheinschanze, um bei der Ankunft und Abfahrt des Schiffes aus jeder der Kanonen elf Schüsse zu lösen. Auch schien der Behörde der Schicklichkeit angemessen, dem fremden Ankömmling einige Ehre widerfahren zu lassen in Anbetracht der angesehenen Männer und der Flaggen der dabei beteiligten Uferstaaten, von denen einige noch nie auf Basler Boden geweht hatten. Durch Abordnung einiger Ratsherren und verschiedener Mitglieder des Stadtrates, sowie durch ein feierliches „Mähli" beabsichtigte die Regierung ihrer Anteilnahme Ausdruck zu verleihen.

Gleichzeitig wurde im Auftrag des Handlungs-Komitees der geschickte Ingenieur-Hauptmann Wilhelm Geigy per Eilwagen nach Kehl geschickt, um eventuellen Privatinteressen zu begegnen, vor allem aber, um sich durch persönlichen Augenschein und Teilnahme an der Fahrt von der Ausführbarkeit des Projekts und von den zu überwindenden Hindernissen zu überzeugen. Landkommissär Geigy eignete sich durch seine Sachkenntnis für diesen Auftrag in ausgezeichneter Weise. Er langte noch rechtzeitig vor Eintreffen des Schiffes in Kehl an. Der Dampfer war in Taxlanden vor Anker gegangen, wo er von den höchsten Herrschaften aus Karlsruhe besichtigt wurde. Erst am 15. Juli, um die fünfte Abendstunde, legte er unter dem großen Jubel der Kehler Bevölkerung einige hundert Meter unterhalb der Rheinbrücke an. Das Schiff besaß eine Länge von hundertfünfzehn Fuß, eine Breite von zweiunddreißig Fuß bei einem Tiefgang von dreieinhalb Fuß. Vom Schiffsboden bis zum Verdeck maß das Fahrzeug fünfzehn Fuß. Die Dampfmaschine wies einen Druck von fünf Atmosphären auf und zeichnete sich nach Geigys Schilderung durch ihren sinnreichen Mechanismus und vortreffliche Arbeit aus. Die innere Einrichtung bot alles zur Bequemlichkeit der Passagiere dar: zwei elegante Zimmer im Hinterraum und drei hübsche Kabinen auf Vorderdeck für die minder bezahlenden Klassen. Außerdem waren eine Küche und Gemächer für die Bemannung eingebaut. Klein hingegen war der Warenraum, der keine größern Kollis als von zweieinhalb Fuß Länge und Breite aufnehmen konnte, so daß es nicht möglich war, große Stückgüter wie Baumwollballen und Zuckerfässer darauf zu versenden. Als nicht ganz zweckmäßig beurteilte Geigy die Kesselfeuerung, da ihm der Aufwand an Brennstoff — neun Zentner im Durchschnitt pro Stunde — gar zu bedeutend schien.

Kaum hatte das Fahrzeug gelandet, so wurde Basels Abgeordneter eingeladen, dasselbe zu besteigen. Er übergab sein Kreditive und wurde hierauf von Baron Cotta und zwei Direktoren aufs

herzlichste empfangen, denen er den Zweck seiner Sendung entwickelte und sie im Namen Basels nochmals einlud, ihre Probefahrt bis dorthin auszudehnen. Baron Cotta erwiderte, das Direktorium halte seine Arbeit für unvollendet, solange die Dampfschiffahrt nicht in Basel ihren Anfang nehme; nur die Erreichung dieses Ziels könne dem jungen Werk Kraft und Festigkeit verleihen.

Unverzüglich wurden hierauf der Kehler Brückenmeister und andere stromkundige Schiffer zur Besprechung der Wasserverhältnisse herbei beordert. Diese erklärten einstimmig, daß trotz des günstigen Wasserstandes die Fahrt bei dem Tiefgang des Schiffes von dritthalb Fuß nicht gewagt werden könne, indem der Talweg des Rheines an einigen Stellen des Bannes Nonnenweyer (vier Stunden oberhalb Kehl) nur eine Tiefe zwischen zweieinhalb und drei Fuß aufweise. Dem ungeachtet erhielt der Steuermann des „Ludwig" den Auftrag, am folgenden Tag eine Sondierung der bezeichneten Stellen vorzunehmen, wodurch sich wirklich die Aussagen der badischen Schiffleute begründet fanden. Diese Umstände machten ein Vordringen bis Basel zur Unmöglichkeit. Die Direktion verhehlte ihr Bedauern, ja ihre Bestürzung ob dieser Tatsache nicht; gab aber Geigy mündlich und der Handelskammer durch einen Eilbrief ihren festen Willen kund, die Fahrt sechs Wochen später, nach der Frankfurter Messe, mit dem eben vollendeten Dampfer „Stadt Frankfurt", der eine Eintauchung von höchstens zwanzig Zoll aufwies, zur Ausführung zu bringen. Sollte aber auch diese Fahrt wegen der geringen Kraft von bloß dreißig Pferdekräften unmöglich werden, so würde die Gesellschaft nach genauen Untersuchungen des Rheinbettes und Erwägung aller lokalen Verhältnisse im Laufe des Winters ein besonderes Boot für diese Rheinstrecke erbauen lassen, welches bei größtmöglichster Ladungsfähigkeit einen Tiefgang von zwei Fuß nicht überschreiten dürfe.

Am folgenden Tag beehrten Cotta und seine Begleiter Geigy mit ihrem Besuch und luden ihn zu einer Sitzung der Aktionäre nach Straßburg ein. Da er aber den Eindruck gewann, daß die künftige Verwendung des Dampfschiffes „Ludwig" zu lebhaften Debatten führen könnte, und er weder eine Vollmacht hatte, noch in einer offiziellen Stellung dabei erscheinen konnte, lehnte er ab, um erst nach der Sitzung den Herren seine Aufwartung zu machen. Eine letzte Zusammenkunft fand dann vor der Abreise des Schiffes an dessen Bord statt. Hierbei suchten die Vertreter der Gesellschaft die Wichtigkeit einer unmittelbaren Teilnahme Basels an ihrem Unternehmen hauptsächlich durch folgende Betrachtungen ersichtlich zu machen:

Da ihre Gesellschaft im Besitze der Privilegien aller Uferstaaten sei, so könnte sie ohne Furcht vor Benachteiligung von seiten Basels in der Nähe der Stadt auf badischem Boden anlanden und ebenso ohne Beihilfe der Stadt die Dampfschiffahrt bis nahe an dieselbe ausdehnen. Dagegen dürfe bei den Privilegien der Gesellschaft kein fremdes Dampfboot in einem badischen Hafen ankehren und obgleich es jedermann vergönnt sei, auf dem konventionellen Rhein zu fahren, so könne ein fremdes Dampfboot aus diesem Recht wenig Nutzen ziehen, indem es dermalen nicht möglich sei, während der Nacht den Rhein zu befahren und daher Anlandung immer unumgänglich notwendig sein würde. Ferner dürfe Basel wohl nicht hoffen, wenn anders seine Handelsschaft die Wichtigkeit einer regelrechten Organisation der Dampfschiffahrt einsehe, von einer isolierten Stellung und von selbständigen Versuchen große Vorteile einzuernten; es sei zu bedenken, daß es schwer halten würde, mit einer so erstarkten Körperschaft, die mit der preußischen und niederländischen Gesellschaft im engsten Verband stehe und große finanzielle Mittel zu Gebote habe, in Konkurrenz zu treten. Endlich sei noch zu erwägen, daß auch bei noch so gründlichem Verfahren anfänglich viel Geld für teure Versuche ausgegeben werden müsse; mehr als augenblicklicher Gewinn liege der Gesellschaft die allgemeine Förderung der Rheindampfschiffahrt am Herzen.

Andererseits anerkannte aber auch die Direktion offen, daß der Beitritt einer reichen und so günstig gelegenen Handelsstadt wie Basel für das Gedeihen des jungen Unternehmens von der größten

Wichtigkeit sei und daß nur ein vereintes kräftiges Zusammenarbeiten aller rheinischen Handelsstädte das begonnene Werk zur Reife bringen könnte. Aus diesen Erwägungen heraus erklärte sich daher die Gesellschaft bereit, Basel unter den gleichen Bedingungen wie Mainz, Frankfurt und Straßburg als Sektion ihrer Vereinigung aufzunehmen. Falls sich die baslerische Kaufmannschaft anheischig machte, vierhundert Aktien zu übernehmen, welche ihr von den andern Abteilungen abgetreten würden, sollte ihr auch das Recht eingeräumt werden, zwei Mitglieder aus ihren Aktionären bei der Direktion zu haben.

Geigy, der zu bindenden Vereinbarungen nicht bevollmächtigt war, erklärte sich bereit, die Anträge des Direktoriums dem Handlungs-Komitee zu unterbreiten, wies aber mit Recht darauf hin, daß eine kräftige Teilnahme seiner Vaterstadt nur zu erhoffen sei, wenn sich die Organisation einer regelmäßigen und schnellen Verbindung zwischen Basel und der Nordsee verwirklichen ließe.

Basel war begreiflicherweise über das Ausbleiben des „Ludwig" sehr enttäuscht, zumal auch die Hoffnung, in Bälde einen andern Dampfer an der Schifflände anlegen zu sehen, durch den Eintritt unvorhergesehener Ereignisse immer schwächer wurde.

Mittlerweile war nämlich der Dampfer „Ludwig" nach Mannheim zurückgekehrt, wo das Schiff durch die badischen Behörden nochmals genau untersucht und die Tüchtigkeit seiner Kessel erprobt werden sollte. Bei der Zerlegung der Maschine ergaben sich nun einige kleine Mängel, welche den Maschinenmeister des Dampfers bewogen, sich der verlangten starken Probe zu widersetzen, bis er alle Teile der Mechanik wieder in den gehörigen Stand gebracht habe. Hierüber entspann sich ein Streit mit der Direktion, der damit endete, daß das Boot seinem Erbauer wieder anheimgestellt wurde. Einstweilen war nicht abzusehen, ob sich der Zwiespalt gütlich vergleichen ließ oder einen Prozeß herbeiführte. Auf alle Fälle wurde aber durch dieses unliebsame Vorkommnis die Einführung der regelmäßigen Dampfschiffahrt zwischen Mainz und Kehl auf unbestimmte Zeit verschoben, weil nun die Gesellschaft durch Abtreten der „Concordia" und Verweigerung des „Ludwig" kein weiteres Schiff mehr für diese Stromstrecke besaß. Auch das bereits angekündigte Boot, die „Stadt Frankfurt" ließ immer noch auf sich warten. Zudem rückte die rauhe, zu Versuchszwecken ungünstige Jahreszeit immer näher. So mußte das Handlungs-Komitee seine gehegten Hoffnungen vorderhand zu Grabe tragen zum Spott der Gegner, die sich jetzt erst recht über die fortwährend erfolgten Ankündigungen eines Dampfers und dessen jeweiliges promptes Ausbleiben lustig machten.

In dieser schwankenden Lage der Dinge sah sich nun die baslerische Kaufmannschaft vor die Frage gestellt, über den einläßlichen Bericht Geigys und den Antrag der Dampfschiffkommission seine Entscheidung zu treffen. Die als Bedingung des Beitritts von Basel geforderte Übernahme von vierhundert Aktien im Betrage von zweihunderttausend Gulden schien durch die große Summe auf den ersten Augenblick abschreckender als sie in der Tat war. Denn es durfte nicht vergessen werden, daß die Zahlung der Aktien nur nach und nach erfolgen sollte. Weiter konnte durch die Assoziation der Gesellschaft vom Rhein und Main mit der preußisch-rheinischen, und deren Beteiligung in dem niederländischen Unternehmen der pekuniäre Nachteil auch selbst im Anfang nie sehr bedeutend werden, da die Dividende der niederländischen Gesellschaft im Jahre 1826 neuneinhalb Prozent und jene der rheinischen neun Prozent betragen hatte. Auch zeigte die Übersicht der Einnahmen der „Concordia" schon in den ersten zwei Monaten ihres Dienstes ein sehr günstiges Resultat.

Griff man nicht rasch zu oder lehnte man gar ab, so lief einerseits Basel Gefahr, vom Anschluß direkt abgeschnitten zu werden. Anderseits aber war man verlegen, in Eile alle die vielseitigen Rücksichten zu würdigen, welche bei dem großen und komplizierten Unternehmen in Betracht kamen. Wohl bot die Zusammensetzung der Gesellschaft die Garantie eines reellen Unternehmens; die Direktion bestand aus allgemein geachteten, ja hochangesehenen Männern, die dem Werke viel Zeit und Anstrengung mit einer seltenen Vorliebe opferten. Um so mehr aber mußte es Basels vorsichtige Handels-

welt verwundern, daß gerade über die wichtigsten Punkte eigentlich noch gar keine zielweisenden Grundsätze waren aufgestellt worden. So hatte zum Beispiel die Gesellschaft dem Erbauer der Schiffe vollkommen freie Hand gelassen in bezug der Konstruktion der Boote nach ihrer Bestimmung, ob sie mehr für den Warentransport oder bloß für die Bequemlichkeit der Passagiere eingerichtet werden mußten. Während man sich in Basel in erster Linie vom Dampfschiff als Gütertransportmittel Erfolge versprach, gingen im Schoße der deutschen Direktion die Ansichten hierüber auseinander. Mehrere Mitglieder der Leitung behaupteten, die Beförderung von Stückgütern sei nur als Nebensache anzusehen und führten als sprechenden Beleg den Niederrhein an. Wie unrichtig dieser Schluß in doppelter Beziehung war, ließ sich schon durch die Übersicht der Einnahmen der „Concordia" und die durchaus verschiedenartig örtlichen Verhältnisse von Oberrhein und Niederrhein dartun. Ferner war die Gesellschaft mit Roentgen einen Vertrag eingegangen, der von seite der Direktion beinahe leichtsinnig genannt werden konnte. Der Bau der Boote wurde Roentgen nach seiner abgeschlossenen Rechnung nebst zehn Prozent für seine Person bezahlt; die Entrichtung geschah sogleich bei Übernahme des Dampfers mit sehr geringer Gewährleistung für die Tüchtigkeit seiner gelieferten Arbeit. So waren die Schöpfungen des Niederländers nach baslerischem Urteil sehr schön und mit trefflichen Maschinen ausgerüstet, aber weder wohlfeil noch in merkantiler Hinsicht zweckentsprechend.

Ohne sich von rückständigen Gesinnungen, wie sie in Straßburg die Verhandlungen erschwerten, leiten zu lassen, fand demnach die baslerische Dampfschiffkommission einstimmig die Situation noch nicht abgeklärt genug, um aus dem bisher eingeschlagenen Beobachtungssystem herauszutreten und bindende Schritte zu wagen. Hiezu trat auch die beruhigende Erwägung, daß die Dampfschiffahrtgesellschaft die topographische Lage Basels und seine finanzielle Kraft zu genau kannte und zu hoch schätzte, um durch voreiliges Drängen die angesponnenen Fäden zu zerreißen.

Gewiß fielen bei diesem Entscheid die unmittelbar vorher erlebten Enttäuschungen schwergewichtig in die Wagschale; ausschlaggebend aber war zweifelsohne das klare und eindrucksvolle Gutachten Geigys, dem, als einzigem Fachmann, Dampfschiffkommission und Handlungs-Komitee unbegrenztes Vertrauen schenkten. So pflichtete auch das Handlungs-Komitee, geleitet durch Geigys Urteil, den Anträgen der Dampfschiffkommission in allen Punkten bei und setzte in Betonung seines jederzeit guten Willens die Gesellschaft vom Rhein und Main von seinen Beschlüssen durch Ratsherrn Sarasin in Kenntnis.

In dessen Briefschluß, „nur durch das wirkliche Erscheinen eines Dampfers könne der Weg zur Bildung eines Dampfschiffvereins angebahnt werden," klang nochmals das aufrichtige Bedauern über das gescheiterte Unterfangen nach.

Mit Dank nahm das Handlungs-Komitee das Anerbieten Geigys an, seine Privatkorrespondenz mit Direktor Kisling in Kehl fortzusetzen. Man erhielt dadurch auf vertraulichem Wege Kenntnis aller Vorfälle, die auf offizielle Weise nicht mehr so leicht beigebracht werden konnten. Die Kaufmannschaft durfte mit voller Zuversicht auf den Vorschlag eintreten, da dieser talentvolle Offizier als Unterhändler bereits Proben abgelegt hatte, die erwarten ließen, daß er diesen Briefwechsel mit ebensoviel Umsicht als Diskretion leiten werde.

Wie sehr es den Baslern trotz des mißglückten Versuches um die Hebung des Wasserverkehrs zu tun war, bewies die zwei Jahre später vorgenommene zeitgemäße Korrektion der Schifflände und der Umbau des alten Salzhauses und damit die Schaffung eines sichern Landungsplatzes und eines geräumigen Lagerhauses für die Rheingüter. Im Oktober 1829 gab der Große Rat einstimmig durch Handöffnung seine Zusage zu den Veränderungen. Eine abweichende Meinung erhob sich anfänglich nur darüber, an welcher Stelle die fraglichen Bauten erstellt werden sollten, da aus der Mitte des Rates der Vorschlag fiel, einen Teil der aufzuwendenden Summen zur Errichtung eines rechtsrheinischen Landungsplatzes zu bestimmen, mit Benützung des alten Kleinbasler Richthauses als Lagerungsstätte.

Von nicht geringerer Bedeutung waren die merkantilen und finanziellen Reformen, welche auf Vorschlag einer Sonderkommission zur Untersuchung des Handels und Transits dieser Bautätigkeit zeitlich unmittelbar nachfolgten. Sie zwangen Basel zu kräftigen, einschneidenden Entschlüssen, die in der Abschaffung beengender Einrichtungen, in der Herabsetzung der Kaufhausgebühren und Zölle, vor allem des Wassertransitzolles, zum Ausdruck kamen.

Die Ursache, Basel erneut in den Bereich der Dampfschiffahrt einzubeziehen, lag in der Ausgestaltung und endlichen Ordnung der allgemeinen Rheinschiffahrtsverhältnisse durch die 1831 in Kraft getretene internationale Konvention. Unbedingt förderte dieses Abkommen die Hebung der Schiffahrt im allgemeinen und diejenige der Dampfschiffahrt im besondern. Die endlich sich verwirklichende Probefahrt nach Basel bildete einen weitern Schritt in dem aufs neue einsetzenden Bestreben, den Rhein endgültig dem neuen Verkehrsmittel zu erschließen.

Inmitten der politischen Wirrsale des Trennungskampfes wurde das Erscheinen des ersten Dampfschiffes in Basel zur frohen Tatsache, die Behörden und Volk einen Augenblick des Bruderzwistes vergessen und die Möglichkeit eines weitausschauenden friedlichen Kulturwerkes ahnen ließ.

Wiederum betraute das Handlungs-Komitee Geigy mit dem Auftrag, dem Dampfer entgegenzufahren und ihn nach Basel zu begleiten. Nachdem am 24. Juli 1832 die bestimmte Nachricht eingetroffen war, daß das Schiff, die „Stadt Frankfurt" genannt, am 22. Kehl in der Richtung nach Basel verlassen habe, verreiste Geigy am Abend des 24. Juli in einem von den Schiffermeistern David und Hindenlang geführten Weidling. Unterwegs sondierten sie an den untiefen Stellen den Wasserstand. Die Messungen ergaben an den seichtesten Punkten eine Tiefe von dreieinhalb Fuß. Abends acht Uhr langten die Basler in Neuenburg an, wo sie übernachteten. Niemand wußte dort von der nahen Ankunft bestimmte Nachrichten. Früh vier Uhr morgens brach man auf und erreichte gegen sieben Uhr Altbreisach. Mit Hilfe eines Fernrohrs wurde weit unterhalb des Ortes das erwartete Schiff gesichtet. Zu ihrem Erstaunen bemerkten Geigy und seine Begleiter, wie dasselbe auf einmal stille hielt und dann nach einer viertelstündigen Pause wieder stromabwärts trieb, um auf der Höhe von Burkheim anzulegen. Gegen Mittag langten einige Matrosen des Dampfers in Breisach an mit dem Auftrag Ketten zu holen. Durch diese Leute erfuhr Geigy, daß das Boot infolge der Stromunkenntnis und Ungeschicklichkeit des Steuermanns auf eine Untiefe geraten war, wodurch zwei Radschaufeln beschädigt wurden, die nun repariert werden mußten. Unmittelbar darauf langten zu Land Baron Cotta und mehrere Herren aus Köln in Begleitung ihrer Damen in Breisach an. Geigy übergab sein Empfehlungsschreiben, wurde aufs freundschaftlichste von der Gesellschaft aufgenommen und mit Schiffermeister Hindenlang zur Fahrt eingeladen. Als Geigy das Resultat seiner Messungen mitteilte, zweifelte man keinen Augenblick an dem glücklichen Gelingen. Schiffermeister David erhielt den Auftrag, unverzüglich nach Basel zurückzukehren, um die daselbst angekommenen Steinkohlen dem Dampfschiff bis Neuenburg entgegenzuführen. Abends acht Uhr langte das unterdessen wieder in Stand gestellte Schiff mit seinem Erbauer Roentgen in Breisach an und Geigy fand alsbald Gelegenheit, dasselbe erstmals zu besichtigen. Es war von auffallend flachem Bau, hundert Fuß lang, zwanzig Fuß breit und neun Fuß hoch und mit einer Brunel'schen Maschine von zweiundfünfzig Pferdekräften versehen. Diese Konstruktion und die geringe Kraft seiner Maschine ließen es für die Befahrung des Oberrheins wenig geeignet erscheinen. Seine innere Einrichtung war in erster Linie für den Personenverkehr bestimmt; nur auf dem Verdeck konnten allenfalls zwei- bis dreihundert Zentner gelagert werden. Die Schiffsbesatzung bestand aus dem Kapitän, einem Maschinisten und dessen Gehilfen, zwei „Einheizern", dem Steuermann, zwei Matrosen, sowie aus dem Ökonomen und dem Schiffskoch.

Am folgenden Tag wurde nun in zeitigster Frühe die Bergfahrt fortgesetzt. Infolge des ungünstigen Windes gelang es nicht, wie man gehofft hatte, noch am Abend Neuenburg zu erreichen

und das Schiff ging bei dem Dorfe Zienken vor Anker. In fünfzehn Zeitstunden waren also nur etwas über fünf Wasserwegstunden zurückgelegt worden. Die Ursache dieser langsamen Fahrt lag, abgesehen von den Windverhältnissen und der geringen Maschinenkraft, die nie mehr als sechsundzwanzig Pferdekräfte entwickelte, vor allem in der Unkenntnis des Weges; besonders hinderten die vielen Krümmungen und die oft ungewöhnlich starke Strömung ein schnelleres Vordringen.

Während man am nächsten Reisetag in Neuenburg Kohlen einnahm, verließ ein Teil der Gesellschaft das Schiff, um nach Badenweiler zu lustwandeln. Dann setzte der Dampfer seine Bergfahrt fort. Glücklich überwand man mit Hilfe von sechzehn starken Bauern, die nach Kräften das angeseilte Boot zogen, die reißende Stelle bei der Felsmühle zwischen Kleinkems und Istein. Allgemein wurde diese Strecke von den Mitfahrenden für schwieriger, wenn auch weniger gefährlich als das Binger Loch gehalten und ungeteilt war die Ansicht, daß man auch in Zukunft bei regelmäßigen Fahrten zum Passieren dieser Stelle menschliche Hilfskräfte beanspruchen müsse. Das Ziel dieser Tagesfahrt mit einer Fahrtleistung von sieben Stunden in vierzehneinhalb Zeitstunden war der Isteinerklotz, unterhalb welchem bei den sogenannten Klostermatten das Schiff verankert wurde. Endlich rückte die letzte Etappe heran. Nach einer kurzen Fahrtunterbrechung bei Märkt, um die von Badenweiler zurückkehrenden Gäste aufzunehmen, kam die „Stadt Frankfurt" am 28. Juli 1832 mittags halb zwölf Uhr in Sicht von Basel und legte unter Kanonendonner und angesichts einer zahllosen neugierigen Zuschauermenge an der Schifflände an. Ein von Kapellmeister Huber geleitetes Musikkorps, verstärkt durch vier „salarirte musici" schmetterte den Willkommgruß. In festlichem Zuge geleitete man die Gäste zu dem von den Behörden angebotenen Mahl nach den „Dreikönigen". Die Schiffsbesatzung tafelte gesondert mit den zünftigen baslerischen Schiffleuten, die es sich nach Vertilgung einer erklecklichen Menge goldenen Markgräflers, wie die noch erhaltene Rechnung verrät, nicht nehmen ließen, das glückliche Ereignis mit Austrinken dreier „budellien Schamppanger" zu krönen.

Am folgenden Tag — es war ein Sonntag — führte der Dampfer, mit Ratsherren und Handels-Komitee als Gästen, eine Spazierfahrt nach Grenzach aus, welche Strecke von dem Schiff in drei Stunden bewältigt wurde.

Nach einem zehntägigen Aufenthalt trat der Dampfer am 7. August die Heimreise an. Auf dringende Einladung der Gesellschaft nahm Geigy an der ohne die mindeste Gefährdung von statten gehenden Talfahrt teil.

Nun galt es nach verrauschter Festlichkeit für Basel die gemachten Erfahrungen und Beobachtungen zu prüfen und zu verwerten. Geigy zweifelte durchaus nicht an der Möglichkeit, wenigstens für sieben bis acht Monate des Jahres einen regelmäßigen Dienst einzuleiten. Jedenfalls konnte die Stromtiefe, die Wintermonate ausgenommen, kein Hindernis bilden; war doch die Probefahrt bei einem für die Jahreszeit ungemein niedrigen Wasserstand erfolgt (28. Juli 1832 : 5′ 9″). Auch machte sich Roentgen anheischig, ein Dampfboot für den Oberrhein zu bauen, welches die Reise Kehl-Basel mit Breisach als Mittelstation in zwei Tagen, und stromabwärts in sechs bis sieben Stunden zurücklegen würde. Weiterhin beharrte diesmal die Direktion der Dampfschiffahrtsgesellschaft keineswegs auf einer Aktienteilnahme Basels, sondern verlangte bloß von Regierung und Handels-Komitee eine Herabsetzung des Wassertransitzolles, die Gewährung des freien Auf- und Abladens, und die zweckmäßige Herrichtung des Landungsplatzes für den Dampferverkehr.

Nach Geigys Meinung war auch nicht von seite der baslerischen Schifferschaft großer Widerstand zu erwarten, da die Verwaltung gesonnen war, bei der Einrichtung eines regelmäßigen Dienstes eine Anzahl Basler Schiffermeister zu berücksichtigen. So konnte Ratsherr Sarasin namens des Handels-Komitees an Bürgermeister und Rat melden, Geigys Bericht nähre die erfreuliche Hoffnung, daß in Bälde mit einem regelmäßigen Dampfbootverkehr gerechnet werden könne.

Ehe aber diese Pläne greifbare Formen annahmen, spitzten sich die politischen Verhältnisse aufs neue zu. Geigy im Dienste seiner Vaterstadt, sah sich und die anderen Förderer des Unternehmens vor anderweitige, dringendere Aufgaben gestellt; nahe dem Ziel, scheiterte das Werk im Sturme des Bürgerkrieges. Basel ging seinem großen Unglückstag, dem 3. August 1833, entgegen. Seine Folgen wirkten auch auf diesem Gebiet auf mehrere Jahre hinaus lähmend und hemmend. Erst mit der Gründung des „Service général de navigation" kam die Angelegenheit wieder in Fluß.

VII.

Die Gründung des „Service général de navigation".

Am 7. September 1837 ersuchten die Basler Kaufleute Gebrüder Emanuel und Peter Oswald, Inhaber einer Kerzenfabrik in St. Louis, Bürgermeister und Rat um Bewilligung zur Einrichtung einer regelmäßigen Dampfschiffahrt zwischen Basel und Straßburg, im Anschluß an den nach Rotterdam und London eingeführten Fahrtdienst der niederrheinischen Dampfschiffahrtgesellschaft. In ihrer Eingabe baten die Petenten um die Konzession, Reisende und Waren stromabwärts einnehmen zu dürfen, sowie um Gewähr eines sechsjährigen Privilegiums, in dem Sinn, daß während dieses Zeitraumes kein ähnlicher Dienst nach Basel errichtet werde.

Die Bittsteller wiesen zur Bekräftigung ihres Wunsches auf das Verhalten der Behörden von Mannheim, Mainz und Köln hin, die den dortigen Gesellschaften bedeutende Vorteile eingeräumt hatten, die Unternehmungen durch Anlegen von Landungsplätzen und Lagerhäusern nach Kräften förderten und ihnen in hohem Maße obrigkeitlichen Schutz zuteil werden ließen. Veranlassung zu ihrem Vorgehen gab den Brüdern Oswald der rege und aufblühende Rhein-Kanaldienst, bei dessen Billigkeit und Schnelligkeit vorauszusehen war, daß ein regelmäßiger Dampferverkehr mit Benützung des Kanals zur Bergfahrt neben dem Warentransport vor allem einen lebhaften Reisendenverkehr nach Basel ziehen würde; vorzüglich fielen hiebei die zahlreichen Engländer in Betracht, denen für ihre in Mode kommenden Schweizerreisen ein direkter Wasserweg bis Basel überaus erwünscht sein mußte.

Die Regierung überwies das Gesuch dem Handelskollegium und der Kaufhauskommission zum Bericht und zur Antragstellung. In der erstgenannten Kommission erwuchs der Eingabe eine warme Befürworterin. Nicht nur hoffte das Handelskollegium, daß damit Basel zum Sammelpunkt aller durch die Schweiz nach Norddeutschland, Holland und England Reisenden werde, sondern auch zum mächtigen Warentransportplatz, durch den der Handel der ganzen Schweiz einen neuen Aufschwung erhalten konnte.

„Es werden dadurch," urteilte das Handelskollegium, „neue Verbindungen angeknüpft und neue Handelsartikel in Umlauf kommen, die wir bisher wegen der Kostspieligkeit des Transportes oft nur dem Namen nach kannten und unser Vaterland wird einst mit Hilfe der Dampfschiffe und der Eisenbahnen die Erzeugnisse der entfernteren Gegenden Europas um billige Preise sich anschaffen."

Basels Handelsschaft erachtete daher eine selbst mit Opfern verbundene Annahme des Angebotes als im wohlverstandenen Interesse der Stadt liegend. Lehnte man ab, so kam Hüningen als Stapelplatz in Betracht; dann wurde Basel bloß Durchpaßort oder es riskierte überhaupt ganz abgeschnitten zu werden, was schon längst in der Absicht Badens lag.

Nicht zu verleugnen war, daß mit diesem Konzessionsgesuch Fragen aufgerollt wurden, die tief in die bestehenden Einrichtungen und Gepflogenheiten der Basler Rheinschiffahrt eingriffen. Was die Beförderung von Reisenden anbelangte, lagen die Verhältnisse durchaus klar, da Personen von jeher das Recht hatten, sich jedes beliebigen Transportmittels zu bedienen. Anders verhielt es sich hingegen mit dem Gütertransport, welcher nach Vorschrift der in Kraft stehenden Ordnung, den sich

meldenden Rangschiffern anvertraut war. Diese rekrutierten sich sowohl aus den Mitgliedern der Schiffleutenzunft, als aus fremden patentierten, hauptsächlich badischen Schiffern.

Wenn trotzdem das Handelskollegium geneigt war, bedingungslos dem nachgesuchten Warentransport zu entsprechen, so geschah es an Hand der Tatsache, daß die Rheinschiffahrtsordnung überhaupt nicht mehr strenge gehandhabt wurde. Von dem neuen Verkehrsmittel erwartete die Kaufmannschaft eine zuverlässigere und schnellere Beförderung ihrer Produkte.

Auch der Erteilung eines sechsjährigen Privilegiums pflichtete das Handelskollegium ungeteilt bei; konnte es auch beim ersten Anblick den Eindruck der Parteilichkeit erwecken, einesteils ein solches zu erteilen und andererseits das schon bestehende der Rangschiffer aufzuheben, so mußten diese Bedenken vor der Überzeugung weichen, daß die vorgesehenen finanziellen Aufwendungen der Unternehmer im Betrage von einer halben Million französischer Franken das Einräumen einer Konzession vollauf rechtfertigten, zumal mit einer geringen Rendite während der ersten zehn Jahre zu rechnen war. Mit Recht konnte auch auf das Beispiel der Dampfschiffgesellschaften der mittelrheinischen Städte hingewiesen werden, die Privilegien von weit längerer Dauer erwirkt hatten.

Für das Handelskollegium entstand nur noch die Frage, unter welchen Bedingungen und schützenden Vorbehalten das zu geschehen hatte. Als solche kamen nach seiner Meinung in Betracht: Regelmäßigkeit der Fahrten mit genau fixierten Abgangs- und Ankunftszeiten, Sicherheit und Verantwortlichkeit für Effekten und Reisende, Aufsicht über Schiff und Geschirr, Handhabung der Polizei auf den Fahrzeugen, endlich Wohlfeilheit der Frachten und Passagiertaxen.

Keine so günstige Beurteilung widerfuhr dem Oswaldschen Projekt von seite der Kaufhauskommission. Schon das Aufwerfen der Frage, ob die Regierung überhaupt berechtigt sei, im vorliegenden Fall ein Privileg zu erteilen, deutete an, daß die Verordneten zum Kaufhaus nicht ohne weiteres gewillt waren, den Wünschen der Antragsteller ein geneigtes Ohr zu schenken. Auf Grund der Rheinschiffahrtsakte vom Jahre 1831 glaubte die Kommission die Bejahung der Frage ablehnen zu müssen, und mit Entschiedenheit stellten sich die Kaufhausherren auf den Standpunkt der freien Konkurrenz im Fahrwesen, soweit sie die Rechte der hiesigen Schiffleutenzunft zuließen. Durch Bevorrechtung einer einzelnen Gesellschaft würden andere derartige Unternehmen zum Nachteil von Basels Handel abgeschreckt, sich hier niederzulassen oder Verbindungen anzuknüpfen. Ohne Zweifel schwebte hiebei der Kaufhauskommission die 1835 gegründete Düsseldorfer Dampfschiffahrtgesellschaft vor Augen, von der allerdings unverbürgt die Nachricht umlief, sie plane eine Ausdehnung ihrer Tätigkeit bis nach Basel.

Unstreitig beruhte aber die Auffassung der Kaufhausverordneten teilweise auf unrichtigen Voraussetzungen. Die bestehende Kehrordnung war tatsächlich ein Vorrecht oder doch eine Begünstigung der baslerischen Schiffleute, die im Grunde einem Privilegium gleichkam. Von einer unbedingt freien Konkurrenz konnte also wohl keine Rede sein. Schließlich war es ein Klauben um Begriffe und mit ihrer Kasuistik leisteten die Kaufhausherren der ganzen Angelegenheit einen geringen Dienst.

Inzwischen hatten die Gebrüder Oswald auf Wunsch des Handelskollegiums ihre im ersten Gesuch nur oberflächlich berührten Angaben über die Organisation der beabsichtigten Fahrten in einer ausführlichen Ergänzung den Behörden übermittelt. Laut diesen Erläuterungen sollte der Weg Basel-London unausgesetzt in viereinhalb bis fünf Tagen zurückgelegt werden können. Für die spezielle Strecke Basel—Straßburg mit Benützung des Hüningerkanals zur Bergfahrt waren Schiffe von einundneunzig Fuß Länge und sechzehn Fuß Breite mit einem Tiefgang von höchstens zweiunddreißig Zoll in Aussicht genommen. Sorgfältige, während zwei Jahren wöchentlich bewerkstelligte Messungen des Rheinbettes an allen gefährlichen Stellen der Strecke hatten die Unternehmer zur Überzeugung gebracht, daß es dieses besondern Schiffsbaues bedürfe, um mit Sicherheit den Weg zu befahren.

Täglich sollte ein Schiff hier ankommen und eines Basel verlassen. Ein drittes Schiff von größern Dimensionen (110 Fuß Länge, 25 Fuß Breite und 60 HP) war ausschließlich für die Befahrung des Rheines vorgesehen mit wöchentlich zweimaligem Turnus. Die Kanalschiffe sollten zum Transport von hundertsechzig bis hundertachtzig Reisenden oder sechs- bis siebenhundert Zentnern Waren befähigt sein, während das große Rheinschiff dreihundert Passagiere oder zwölfhundert Zentner Güter einzunehmen imstande sein sollte, also ungefähr ein Zehntel der Tragfähigkeit eines heutigen Rheinschleppkahnes.

Sowohl Kaufhauskommission als Handelskollegium wurden auf Grund dieser ergänzenden Mitteilungen zu nochmaliger Vernehmlassung aufgefordert; ebenso stellte der Rat die Akten der Postkommission zur Berichterstattung zu. Mit Beharrlichkeit hielten die beiden erstgenannten Amtsstellen an ihren auseinanderweichenden Auffassungen fest. Nochmals betonte das Handelskollegium entschieden, es trachte diesem so großartigen Unternehmen allen möglichen, mit den Verhältnissen verträglichen Vorschub zu leisten, da die Verwirklichung des Projekts allgemein gewünscht und für die Stadt von unberechenbarem Nutzen sein werde. Mit nicht minderer Energie verfochten die Kaufhausverordneten ihre Meinung, die von einem gewissen Krämergeist nicht freizusprechen war. Redensarten wie, man müsse sich vor Illusionen hüten, die auf Irrwege führten, oder tiefsinnige Argumentationen der Art, entweder sei der Rhein schiffbar, dann komme die Dampfschiffahrt früher oder später von selbst, oder er sei nicht schiffbar, dann komme sie eben nicht, zeugten von einer beschränkten Auffassung des Problems. Immerhin konnte sich nach mancherlei Sträuben die Kaufhauskommission dazu verstehen, der Erlaubnis für den Transport von Reisenden und Waren, aber ohne Privilegium, zuzustimmen, unter Aufhebung der bestehenden Tourenfahrt. Es rang sich schließlich doch die bessere Erkenntnis durch, daß dieses veraltete System den Verhältnissen nicht mehr Rechnung trug, indem es dem Handel die freie Disposition über die Rheingüter talabwärts untersagte. Unter diesem Gesichtspunkt betrachtet, mußte bei gutem Willen auch bei den Anhängern des alten Regime die Dampfschifffahrt an Aktualität gewinnen.

In befürwortendem Sinn äußerte sich Ratsherr Socin-Heusler namens der Postkommission; vorbehalten, daß die neue Anstalt dem Postregal in bezug auf die demselben ausschließlich zukommenden Gegenstände nicht zum Nachteil gereiche. Mochte auch die größere Schnelligkeit und Billigkeit des Dampferdienstes der Fahrpost und den Eilwägen den größten Teil der rheinabwärts gehenden Reisenden entziehen, so stand dafür der Basler Post durch den nicht zu bezweifelnden vermehrten Zufluß von Reisenden aus der Schweiz ein Ersatz in Aussicht.

Während dieser Verhandlungen nahm sich nun auch, zunächst durch Gerüchte und dann durch Mitteilungen der Basler Zeitung aufmerksam gemacht, die Schiffleutenzunft das Recht heraus, ihren Standpunkt zu wahren und mit dem Schreckgespenst der „merkantilischen Dampf- und Ausbeutungslust" eine Lanze zu brechen. In einer eindringlichen Bittschrift riefen die Zunftvorgesetzten die Regierung um deren landesväterlichen Schutz und Schirm an. Das Beschiffungsrecht des Basler Rheins sei ein den hiesigen Schiffleuten seit undenklichen Zeiten angehöriges, von den Vorfahren angestammtes Erbgut, dessen Bestand neben uralter Übung auf dem historischen Boden altehrwürdiger städtischer Gerechtsame und auf der Basis der bürgerlichen Gesellschaft beruhe. Ihr Erstaunen würde ihren Schmerz übersteigen, wenn es jemand wirklich gelingen sollte, sie in diesem rechtmäßigen Besitz zu kränken oder zu verdrängen. Zu der Regierung eines Freistaates, in dessen Fundamentalgesetz die gesellschaftliche Existenz und auch die pekuniäre Erhaltung bedrängter Brüder ihre kräftigste Garantie finde, erhebe sich daher ihr Notschrei ...

Dieses larmoyante Schwanenlied schifferzünftiger Herrlichkeit klang schließlich in der realen Forderung aus, es möchte den hiesigen Schiffern in einer dem zukünftigen Oswaldschen Vertrag

angehängten Klausel ihre Anstellung förmlich zugesichert werden, sofern man nicht vorziehe, statt dieser Bedingung die Aussetzung einer erklecklichen, jährlich zu leistenden Aversalsumme für die Dauer des Privilegiums festzustellen.

Die Rechtsansprüche und Entschädigungsforderungen der Schiffleutenzunft stießen beim Handelskollegium und den Kaufhausverordneten auf geeinte Gegnerschaft. Das Verhältnis, in dem die zünftigen Schiffer zur Basler Handelswelt standen, basierte allerdings immer noch auf der Rheinschiffahrtsordnung von 1819. Durch diese hatten sie nach den damaligen Umständen, wo von einer Dampfschiffahrt naturgemäß noch keine Rede sein konnte, von der Regierung das Steuermannsrecht ausschließlich, und das Güterverführungsrecht modifiziert zugesprochen erhalten. Aber diese Verhältnisse waren seit Beginn der Dreißiger Jahre wesentlich durch die eingetretene Konkurrenz ausländischer, mit fremden Patenten versehener Schiffer andere geworden. Die Zustände hatten die Basler Schiffer veranlaßt, sich von sich aus etlicher ihnen auferlegten Bedingungen zu entschlagen. Zu ihren Ungunsten konnte daher jetzt geltend gemacht werden, daß sie selbst, durch Nichtbeobachten ihrer Obliegenheiten, den ersten Anlaß zur Schwächung des Gesetzes gegeben hatten. Vollends konnte von einem rechtlich begründeten Anspruch auf Entschädigung keine Rede sein.

Der Einspruch der Schiffleute bewirkte in der Folge das Gegenteil des von den Urhebern Gewollten: die beschleunigte Neuordnung der Talfahrtberechtigung der Rangschiffer.

Trug so der zünftische Rechtszug unbewußt zur Klärung der Frage bei, so fühlte sich die Regierung doch noch nicht hinlänglich unterrichtet genug und machte das Oswaldsche Begehren auch noch zur Sache des Finanzkollegiums. Vor allem sollte dieses prüfen, ob mit dem Erteilen einer einfachen Konzession an die Unternehmer die Zusicherung einer staatlichen Entschädigung zu verbinden sei, falls sich innerhalb der sechs Jahre ein weiterer Petent melden und ihm ebenfalls eine Bewilligung erteilt werden sollte.

Unheimlich schnell wiesen die mit der Äufnung des Staatsschatzes betrauten Finanzherren diesen Vorschlag als eine in ihren Folgen höchst gefährliche Maßnahme zurück mit der prompten Begründung, eine derartige ungewöhnliche Ausgabe finde sich überhaupt in keiner Basler Staatsrechnung!

Nach zweimonatlichen Verhandlungen war die Angelegenheit schließlich erdauert und spruchreif. Durch Beschluß vom 1. November 1837 erklärte sich die Regierung bereitwillig, den Gebrüdern Oswald die Befugnis zur Beförderung von Personen und Waren mittelst Dampfbooten zu erteilen, unter Vorbehalt der näheren polizeilichen oder sonst erforderlichen Vorschriften. Das zweite Begehren, die Gewährung eines mehrjährigen Privileges betreffend, wies der Rat ab.

Gleichwohl entschlossen sich die Unternehmer, das Projekt auch ohne schützendes Vorrecht auszuführen und am 1. Februar 1838 konstituierte sich eine Aktiengesellschaft unter dem Namen „Service général de Navigation“ mit Hauptsitz in Straßburg und Filialen in St. Louis und Hüningen. Als verantwortliche Leiter zeichneten die Straßburger Reeder und Kapitalisten Gebrüder Renouard de Bussierre und die Basler Peter und Emanuel Oswald. Die Basler Agentur übernahm die Firma Von Speyr und Comp. Der zwischen den Dreikönigen und dem Rheinlagerhaus befindliche Durchgang wurde der Gesellschaft als Durchpaß für die Reisenden, sowie als Stapelplatz überlassen mit der Verpflichtung, denselben für Feuerreiter stets offen zu halten.

In Aussicht genommen war ein Sommerkurs mit Abfahrt des Schiffes in Basel um fünf Uhr morgens und Ankunft in Straßburg gegen elf Uhr mittags. Ein- und Ausgangspunkt für den Verkehr mit Mülhausen bildete das Neuenburg gegenüberliegende Eichwald, welches mit seinem damaligem Namen „Schalampi“ heute dem Leser eher aus Hebels launiger Erzählung als aus geographischen Schriften bekannt sein mag.

Die Rückfahrt durch den Kanal sollte jeweilen abends sechs Uhr von Straßburg ausgehen, morgens sieben Uhr Mülhausen erreichen und zwischen zehn und elf Uhr mittags in Basel endigen. Für den Spätjahrkurs war die Abfahrtszeit um drei Stunden verschoben, während die Bergfahrt um sechs Uhr früh von Straßburg aus erfolgen sollte, mit Ankunft in Basel um die achte Abendstunde. Da in diesem Fall bei vorgerückter Jahreszeit die Weiterfahrt von Hüningen nach Basel in der Dunkelheit geschehen mußte und daher als sehr beschwerlich, wenn nicht unmöglich vorauszusehen war, entschloß sich die Geschäftsleitung, während des Spätjahrkurses die Schiffe nur bis Hüningen fahren zu lassen und die Reisenden von da in einem Omnibus nach Basel zu befördern. Die Postkommission, bei welcher die Schiffsgesellschaft um eine solche Konzession nachsuchte, hielt einen solchen Omnibusdienst mit dem bestehenden Vertrag der französischen Diligencen unvereinbar. Erst als aus Paris beruhigender und zusagender Bericht einlangte, getraute sich die baslerische Postbehörde dem Wunsche zu entsprechen unter der Bedingung, daß der Omnibus nirgends anderwärts als auf dem Posthaus ankehre und daß er ferner stets leer nach Hüningen zurückfahre.

Wie mußte die allzu große Ängstlichkeit und Reserve der Postkommission beschämt werden durch die liebenswürdige Willfahr der Messageries royales, wenn diese schrieben, „nous le faisons avec d'autant plus de plaisir qu'il peut être utile aux habitants de Bâle!“

Mittlerweile waren die zwei von der Gesellschaft in Bau gegebenen eisernen Schiffe in Ruhrort durch die Konstruktionsfirma Haniel, Jacobi und Huyssen vollendet und nach Straßburg geschleppt worden. Von dort aus geschah ihr Transport auf dem Kanal Monsieur nach Hüningen, wo sie in den Rhein gelassen und durch Anbringen der Räder und Kamine betriebsfähig gemacht wurden. Am Abend des letzten Augusttages und am folgenden Morgen verkündete Kanonendonner von Hüningen her den Baslern die dortige Bereitschaft der Fahrzeuge und wie ein Lauffeuer verbreitete sich in der Stadt zur Freude aller Einwohner und der vielen besonders hieher gereisten Besucher die Nachricht, daß die Schiffe am Nachmittag des 1. September 1838 in Basel ihren Einzug halten würden.

Das eine der Schiffe fuhr kurz vor der Abfahrt von Hüningen nach der Schusterinsel, um die badischen Behörden abzuholen, während der Präfekt des unterrheinischen Departements, der Maire von Straßburg und verschiedene elsässische Notabilitäten in Hüningen das andere Dampfboot bestiegen. Als weitere Ehrengäste führten beide Dampfer noch eine große Zahl Partikularen und Fabrikanten aus den gewerbereichen Gegenden des Oberelsaß und der badischen Lande mit sich. Schön geschmückt mit zahlreich angebrachten Bändern und mit den Flaggen Straßburgs, Basels und Badens steuerten die Dampfer im Abendgold eines wunderbaren Spätsommertages den Rhein hinauf zu den angeordneten Einweihungsfestlichkeiten.

In Basel befand sich alles seit dem frühen Nachmittag zum Empfang bereit. Längs des Rheines hatten sich an beiden Ufern in verschiedenen Gruppen, wie es das Bett des Stromes zuließ, eine Menge Zuschauer gesammelt und die mit Damen geschmückten Fenster aller am Rhein sich befindlichen Gebäude boten einen malerischen Anblick dar; eine bunte Kette, welche durch die von Menschen dicht besetzte Brücke gleichsam gebunden und zusammengehalten wurde. Wohl mehr als dreitausend Zuschauer hatten sich auf der Brücke eingefunden und eine gewaltige, erwartungsfrohe Menge stand zunächst der Schifflände. Im Gasthof zu den Dreikönigen harrten die zur Taufhandlung eingeladenen Behörden. Zweiundzwanzig Schüsse ab den Dampfern und ebensoviele aus den auf der Rheinschanze aufgestellten Basler Kanonen, als gegenseitige Begrüßungen, verkündeten das Herannahen, während häufige Freudenschüsse längs den Ufern, durch Privatpersonen abgefeuert, die Ehrenbezeugungen der Bevölkerung dokumentierten. Der durch Zuzug verstärkten Basler Militärmusik antwortete die Musikkapelle eines Schiffes, unterbrochen durch jubelnde Zurufe von den Ufern und ab den Booten.

Gleichmäßig und nebeneinander legten die Schiffe mit ihrer vollen Stärke die letzte Strecke bis zur Schifflände zurück. „Ein ausgezeichnet lieblicher Anblick,“ berichtete die Basler Zeitung ihren

Lesern, „die Ankunft zweier durch Menschenhand geschaffener Wesen, denen der Rheinstrom mit seinem rauschenden Wellenschlag einen Gruß zumurmelte, während die Schiffe, seiner Schweizertreue vertrauend, den Überfluß ihrer Dampfkraft ihrem Elemente zum Opfer brachten und durch ein walfischähnliches (!) Geräusch die ernste Seite ihres Wesens zur Schau trugen!"

Nach den in den Dreikönigen vor sich gegangenen offiziellen Begrüßungen begab sich der Zug unter feierlichem Vorantritt des Amtsbürgermeisters auf die Schiffe zur Vornahme der Taufe.

Emanuel Oswald eröffnete namens des Service général dieselbe auf dem Schiff, das fortan Basels Namen tragen sollte. Er sprach über den Nutzen der Dampfschiffahrt im allgemeinen und insbesondere über die Vorteile, welche für Basel durch den Anschluß an die rheinischen Dampfschifflinien erwüchsen. Zum Schluß empfahl der Redner das Werk der fernern Gewogenheit der Behörden, der freundschaftlichen Teilnahme des Publikums und dem Machtschutz des Allerhöchsten. Hierauf ersuchte der Sprecher der Reederei die Zeremonie der Taufe vornehmen zu wollen. Ihre Weisheit Bürgermeister Frey, welcher die Gewogenheit hatte, der Handlung als Taufpate beizuwohnen, erinnerte an die früheren Versuche und Hindernisse, nach deren Beseitigung es nun um so erfreulicher sei, zwei so wohlgebaute und schöngeformte Zwillingsschwestern rüstig den Rhein hinaufschwimmen zu sehen und dadurch zur Gewißheit gelangt zu sein, daß was früher nicht gelingen wollte, nun durch die unermüdliche Beharrlichkeit einsichtsvoller unternehmender Männer zustande gekommen sei. Er schloß unter lebhaftem Dank und wohlverdientem Lob an die Unternehmer mit dem Wunsche, es möchte das Schiff stetsfort sicher und gefahrlos seine Aufgabe erfüllen, über jede Klippe immer wohlbehalten hinweggleiten und ihm von der gütigen Vorsehung allzeit Gedeihen beschieden sein. Nach diesen mit angewohnter Würde ausgesprochenen Worten vollzog der Bürgermeister nach altem Herkommen die eigentliche Taufe durch Spendung von Landwein auf die zu diesem Behuf vorgelegten, hübsch geordneten Flaggen der Uferstaaten. Bei den Worten, ich taufe dieses Schiff „Stadt Basel" erscholl aus dem Munde aller Anwesenden ein lebhaftes Hoch. Alsdann verfügte man sich auf das andere Boot, wo Renouard de Bussierre in französischer Sprache seine Freude und seinen Dank für den so freundschaftlichen Empfang ausdrückte. Der Maire von Straßburg dankte für die ihm zuteil gewordene Ehre der Vornahme der Taufhandlung, wünschte beiden Schiffen Glück und verrichtete auf ähnliche Weise die Zeremonie. Die Worte „Stadt Straßburg" lösten begeisterten Jubel der Versammelten aus. Musik und Freudenschüsse hatten jeweilen der am Ufer stehenden Bevölkerung die vollendete Taufe bezeichnet.

Munter ging es dann an die Abfahrt von der Schifflände gegen die Brücke zu und mit aller Schnelligkeit fuhren die Boote, nachdem sie sich noch in der Mitte des Stromes begrüßt hatten, rheinabwärts bis nahe an Hüningen, von wo sie, vom Mondesglanz beschienen und geleitet, zurückkehrten. Nach dieser lieblichen Abendpartie begab sich die Gesellschaft in die Dreikönige, da die sogenannte Taufesuppe wegen der Kühle der Rheinluft nicht auf den verankerten Schiffen, wie es im ursprünglichen Plan der Festordner gelegen war, stattfinden konnte. Dort belebte sich nach kurzer Zeit von neuem unter Fröhlichkeit und Scherz der Gäste der Gang des Festes, durch ungesuchte Mischung der Gesellschaft, der Sprachen und Länder zur angenehmsten Heiterkeit. Ein Strom beifällig aufgenommener Toaste französischer, badischer und schweizerischer Magistraten ergoß sich über die Anwesenden. Besondere Aufmerksamkeit erregte die Rede des Lörracher Oberamtmannes Böhme, der sein Lebehoch der Eintracht der Uferstaaten brachte und die Segnungen eines allgemeinen Friedens pries, der allein imstande sei, die Fortdauer eines solchen Kulturwerkes zu garantieren.

Fröhliche, auf das Fest bearbeitete Lieder wurden abgesungen, unterstützt durch die treffliche, zufällig in Basel anwesende Münchner Blechmusik. Bei den Versen:

Anker, du Hoffnungsbild,
Bleib ihnen treu gewillt,
Daß sich ihr Wunsch erfüllt
Nützlich zu sein!

erreichte der Festtrubel in allgemeiner Verbrüderung seinen Höhepunkt.

Eine kleine Lustfahrt per Schiff unter Begleitung der bayrischen Musikanten nach Kirchen und seinem weinberühmten Markgräfler Wirtshaus gab am folgenden Sonntag der Basler Bürgerschaft Gelegenheit, die Annehmlichkeiten einer Dampfschiffverbindung auch nach dieser Seite hin zu kosten.

Als Kuriosum mag auch erwähnt sein, daß mit dem Beginn der baslerischen Dampfschiffära eine literarische Monatsschrift zu erscheinen begann, das „Dampfschiff" betitelt und von F. Seppel im Verein mit mehreren Schriftstellern herausgegeben. Die Redaktion stellte sich als besondere Aufgabe, alle Ströme, die Dampfschiffe belebten, mit ihren Ufern zu beschreiben, und unter diese Schilderungen interessante Erzählungen, Gedichte, Charaden und Rätsel zu mischen. Zu einem der ersten Hefte stellte der junge Jakob Burckhardt dem Herausgeber eine geschichtliche Skizze über Alt-Breisach zur Verfügung.

Wichtiger als die heiteren Festlichkeiten war nun aber die Inangriffnahme eines regelmäßigen Fahrtdienstes. Gewiß war die Ankunft und Taufe der Zwillingsschiffe ein schönes, Gedeihen verheißendes Ereignis gewesen, das die Erwartungen der Kaufmannschaft und die Wünsche der Reiselustigen mit endlichem Erfolg zu krönen schien. Doch nur zu bald zeigte sich die Unmöglichkeit des geplanten täglichen Dampferverkehrs.

Unerwartete, nur mit großen Kosten zu überwindende Schwierigkeiten stellten sich in den Weg. Das Flußbett des Rheines blieb sich nur sehr kurze Zeit gleich. Die Talfahrt, d. h. der Weg, den die eigentliche Strömung in dem weiten Bett zurücklegte, wechselte beinahe täglich und sehr oft trat niedriger Wasserstand ein. Beim Ausfluß der Ill in den Rhein stieß man auf neue Hindernisse durch Unterlassen der bestimmt zugesicherten Entschlammung des Strombettes, wodurch die Schiffahrt mit Dampfkraft beinahe unmöglich gemacht wurde. Ebenso waren in Straßburg mehrere Brücken noch nicht vollendet; auch unterblieb die Erhöhung verschiedener Kanalübergänge. Endlich gestaltete der ungewöhnliche Kohlenverbrauch die Reisen sehr kostspielig.

Wohl gelang es der Gesellschaft, für das künftige Frühjahr was Straßburg anbetraf, die Beseitigung aller Lokalhindernisse, sowie die erforderlichen Fonds zur Reinigung der Ill zugesichert zu erhalten; allein der Aktionäre bemächtigte sich Mißtrauen und Entmutigung und das kaum begonnene Werk stand dem Scheitern nahe. Den Leitern des Geschäfts wurde klar, daß die Schule opferreicher Versuche weiter durchwandert werden mußte, um beim Betrieb den erforderlichen Grad der Vollkommenheit zu erlangen. Da nur von einer täglichen Diensteinrichtung und voller Ausdehnung derselben ein günstiges Resultat für die Zukunft zu erhoffen war, sah die Direktion ihr Heil im Bau eines dritten Schiffes mit größtmöglichster Maschinenkraft bei ganz geringem Tiefgang.

Auf alle Fälle bedurfte es zur Lösung all dieser Fragen neuer Geldvorschüsse. Bei dem prekären Stand der Dinge hielt es aber äußerst schwer, finanzielle Teilnehmer zu finden. Was nach Ansicht der zunächst Beteiligten allein dem Unternehmen Kredit und neuen Impuls verschaffen konnte, war die Gewährung schützender obrigkeitlicher Maßnahmen.

Aus diesem Grunde wandten sich die Brüder Oswald aufs neue an die Basler Regierung mit dem Begehren, durch ein mehrjähriges Privilegium dem gefährdeten Werk eine Stütze zu bieten. Diesen Notanker eines Privilegs glaubte die Gesellschaft um so eher beanspruchen zu dürfen, als der größte Teil des Betriebskapitals der Aktienbeteiligung hiesiger Bürger entsprang. Ihr Ansuchen ward diesmal nicht ohne weiteres zur Fehlbitte. Zwar zeigte sich das Handelskollegium, welches 1837 warm für eine Privilegerteilung eingetreten war, durch die teils mittelbare, teils unmittelbare Beteiligung

seiner Mitglieder an dem Unternehmen und deren Austritt bei den Beratungen, als beschlußunfähig, da bloß zwei Mitglieder übrig blieben, deren Ansichten obendrein noch auseinandergingen. Die beiden andern zur Begutachtung herangezogenen Behörden, Postkommission und Kaufhausverordnete, lehnten eine Vorrechtgewährung in jeder Form strikte ab, geleitet von dem Grundsatz, Handel und Industrie und alles damit in Verbindung Stehende sich frei bewegen und aus eigenen Kräften erstarken zu lassen, und nicht durch Bewilligung von Vorrechten dem natürlichen Entwicklungsprozeß mehr störend als befördernd vorzugreifen. Dem mangelhaften Bau der Schiffe mit ihren zu schwachen Maschinen und ihrem zu großen Tiefgang könne kein Privileg abhelfen; habe man die Unzweckmäßigkeit eines solchen schon im Vorjahre eingesehen, wo man sich doch weit mehr von der Dampfschiffahrt versprochen, so rechtfertige es sich bei den zutage getretenen geringen Leistungen um so weniger, der Gesellschaft entgegenzukommen, besonders in einem Staatswesen, in dem seit einer Reihe von Jahren auf die Einführung der freien Konkurrenz hingearbeitet werde. Am schärfsten formulierte die Kaufhauskommission ihre Beschlüsse; nicht nur binde sich Basel mit einer Bevorrechtung in kommerzieller Beziehung die Hände, sondern es rufe damit einer Menge bedenklicher Nachteile, die doppelt drückend auf die Stadt zurückfallen müßten. Wenn Basel mit seiner kaum stündigen Stromstrecke die Dampfschiffahrt privilegiere, gebe es selbst den ersten Anlaß, daß ihm in Reziprozität ein Stromgebiet von hundert Meilen verboten werde.

Merkwürdigerweise entschloß sich der Kleine Rat, entgegen dem ablehnenden Gutachten, im Prinzip der bittstellenden Gesellschaft unter Annahme ihres Versprechens für einen geregelten Dienst zu sorgen, ein bis 1845 dauerndes Privilegium zuzubilligen. Hinsichtlich der Verpflichtung der Gesellschaft dem Staate gegenüber, beauftragte die Regierung die Postkommission, mit dem Service général einen Vertrag aufzustellen, und denselben dem Rat zur Ratifikation vorzulegen. Als Grundlage dieses Vertrages faßte die Postbehörde weniger den Vorteil des Fiskus ins Auge als den des Publikums. In ersterer Beziehung ergaben sich daher auch keine besondern Anstände; viel mehr Schwierigkeiten erhoben sich aber bei der Festsetzung der von der Dampfergesellschaft zu übernehmenden Verpflichtungen.

Nachdem sich in mehreren Konferenzen die Postkommission erfolglos bemüht hatte, eine Vereinbarung zustande zu bringen, sandte sie einen den gerechten Ansprüchen der Öffentlichkeit Rechnung tragenden Vertrag als Ultimatum an die Dampfschiffdirektion, in der Hoffnung, auf diesem Weg die erschöpften Unterhandlungen zu einem greifbaren Ziele zu führen. Allein obschon die Unternehmer den wesentlichsten Punkten des Entwurfes beipflichteten, wurde er von der Generalversammlung der Aktionäre einstimmig verworfen. Damit betrachtete die Regierung die gegebene Ermächtigung zu einer vertragsmäßigen Zusicherung eines Privilegiums als erloschen, eine Auffassung, welche der Große Rat in seiner Sitzung vom 1. April 1839 auch zu der seinigen machte.

Die Gesellschaft suchte nun mit der im folgenden Jahr um ein drittes Schiff — die „Stadt Mülhausen" — vermehrten Miniaturflotte, den Betrieb so gut wie möglich aufrecht zu erhalten.

VIII.

Die Adler des Oberrheins.

Die lautgewordenen Wünsche über Verbesserung der oberrheinischen Dampfschiffahrt, angesichts des unregelmäßigen und Störungen unterworfenen Betriebes der Gebrüder Oswald, veranlaßten den Neubürger Friedrich Kaufmann ein Konkurrenzunternehmen ins Leben zu rufen, dessen Mittel und Kenntnisse Garantie geben sollten, mit Erfolg der ältern Gesellschaft die Stirne zu bieten.

In Verbindung mit Philipp Suchard, dem Gründer der weltbekannten Schokoladenfabrik, und dem gewiegten Mechaniker Cavé im Faubourg St. Denis erfolgte am 17. März 1840 durch Notarius Dietz die Ausfertigung der Gesellschaftsakte.

Cavé, der sich mit hunderttausend Franken zu beteiligen erbot, galt als ein überaus tüchtiger Schiffsbauer; aus seiner Werkstätte stammten die auf Rechnung der französischen Regierung erstellten Paketboote auf dem mittelländischen Meer, sowie die zwischen Rouen und Paris kursierenden Seinedampfer und das Dampfboot auf dem Thunersee.

Den Behörden und Handelskreisen Basels mußte die Schaffung eines zweiten derartigen Verkehrsinstitutes nur erwünscht kommen, da eingedenk des Grundsatzes, daß die Konkurrenz der beste Prüfstein einer Industrie sei, der Waren- und Reisendentransport durch den Wetteifer der beiden Unternehmen nur gewinnen konnte. Dem Kaufmannschen Konzessionsgesuch wurde denn auch durch alle Instanzen hindurch glatt entsprochen.

Schon im Juni 1840 langte das fortan unter der Flagge des Baselstabes kreuzende Fahrzeug, der „Adler No. I", in Basel an. Es war, wie die Oswaldschen Schiffe, ein eiserner Raddampfer von hundertfünfzig Fuß Länge und zwölf Fuß Breite, befähigt zur Aufnahme von ca. zweihundert Personen. Sein Tiefgang von nur zweiundzwanzig Zoll gab ihm gegenüber den schwereren und tiefergehenden Oswaldschen Schiffen den Vorzug, ganz abgesehen von der eleganten, der Hand des berühmten Cicéri entstammenden innern Ausschmückung.

Auch die Maschinerie schien dem vorausgegangenen Ruf der Tüchtigkeit ihres Schöpfers zu entsprechen. Die von der Regierung angeordnete fachmännische Untersuchung förderte wenigstens keine Mängel zutage und der Experte H. G. Stehlin gab sein allerdings zurückhaltendes Urteil dahin lautend ab, daß bei jeweilen notwendiger Vorsicht und zweckmäßiger Behandlung bei Erzeugung des Dampfes und Führung der Maschinen, dieselben keine voraussichtliche Veranlassung zu irgendeinem die Sicherheit gefährdenden Unfall geben könnten.

Die Besteller hegten das größte Vertrauen in ihr Schiff. Ben. La Roche-Stehelin, in der Folgezeit die Haupttriebfeder des Unternehmens, schrieb seinem Schwager nach Bitschweiler, „il y a enthousiasme général; tout le monde en est enchanté et se moque des Oswald . . . il faut poursuivre avec vigueur les succès que l'on a obtenus; c'est le seul moyen de réussir parfaitement, j'ai en cela le système de Napoléon . . . ."

Unverzüglich regte nun der erste oberrheinische Aar, an dessen Vorderteil als Symbol ein in Eisen gegossener mit Kupferblech überzogener Adler prangte, seine Schwingen zum Fluge zwischen Basel und Straßburg. Der Abgang des Schiffes fand jeweilen am Dienstag, Donnerstag und Samstag morgens halb sechs Uhr nach Eintreffen der Schweizer Eilposten statt. Die Route bis Straßburg wurde bei glatter Fahrt in sechs bis sieben Stunden zurückgelegt. Die sechzehnstündige Bergfahrt bewegte sich nicht wie mit den Oswaldschen Schiffen durch den Kanal hinauf, sondern dank der stärkern Maschinenkraft und des der Strömung angepaßten Baues des Schiffes ausschließlich auf den Fluten des Rheines. Darin lag speziell für die Beförderung der Reisenden ein großer Vorteil gegenüber dem Service général mit seiner langweiligen Kanalfahrt.

Weit weniger spürbar machte sich die Konkurrenz der Adlergesellschaft hinsichtlich des Warentransportes, da sie nur feinere Erzeugnisse, Seidenbänder u. a. zur Beförderung übernahm.

Die Betriebsergebnisse der ersten Monate gestalteten sich, wenn auch nicht glänzend, so doch zukunftverheißend. Eine Erweiterung des Aktionsradius, mittelst vermehrter Schiffe und Ausdehnung der Fahrten rheinabwärts, bildete daher das nächste Ziel der unternehmungsfreudigen Leiter.

Durch Änderung der Gesellschaftsakte wurde das ursprüngliche Aktienkapital von vierhunderttausend Franken auf eine Million erhöht, eingeteilt in zweihundert Aktien, deren Zeichnung das Haus

Ehinger & Cie. als provisorischer Bankier der Gesellschaft übernahm. Schon im August 1840 war über ein Viertel der Papiere, meist bei baslerischen Geschäften und Straßburger Kapitalisten untergebracht, worauf statutengemäß in einer ersten Generalversammlung die Wahl eines provisorischen Verwaltungsrates vorgenommen werden konnte. Ihm gehörten mit Ausnahme des Straßburgers Lex lauter Basler an: Ben. La Roche-Stehelin als Präsident, J. Riggenbach, Deputat La Roche, Ratsherr Eglin, Achilles Bischoff und J. J. Speiser. Kaufmann, der Gründer des Werkes, wurde zum Direktor bestellt; er führte nicht nur die unmittelbare Leitung des Betriebs, sondern auch die Aufsicht über die auswärtigen Agenturen.

Da sich das Hauptaugenmerk der Gesellschaft auf die Bewältigung des Fremdenzuges aus der Schweiz nach dem Unterrhein richtete, mußte sie besonders trachten, durch Beziehungen zu mittel- und niederrheinischen Linien ihren Betrieb zu einem möglichst raschen und lückenlosen auszubauen.

Die Resultate der Herbstmonate konnten die Leitung in diesem Vorhaben nur bestärken. Die vom Adler im September und Oktober ausgeführten zwanzig Fahrten waren ohne große Schwierigkeiten vor sich gegangen und bewiesen vor allem das Problem der regelmäßigen Bergfahrt als gelöst; auch der Transport von vierhundertsechsundneunzig Personen zu Tal und zweihundertzwanzig zu Berg durfte sich als ein anspornendes Ergebnis wohl sehen lassen.

Der Verwaltungsrat erhielt daher die Ermächtigung ein zweites Schiff bei Cavé zu bestellen, lieferbar auf 1. Juni 1841. Für jeden Tag früherer Fertigstellung sprach man dem Konstrukteur dreihundert Franken zu.

Gleichzeitig wurden nun mit Mannheim und Köln eifrig Unterhandlungen angeknüpft. Die von Köln ausgehende Anregung, eine Verschmelzung der beiden Basler Gesellschaften herbeizuführen, scheiterte an den hohen Ansprüchen der Gebrüder Oswald. Ihr Handeln stand in merkwürdigem Widerspruch mit ihren schönen Worten, „qu'un noble et généreux sacrifice des deux côtés soit notre médiateur!“ Der tiefere Grund der Abweisung lag in der erbitterten Gegnerschaft, welche die gleichzeitige Bewerbung Oswalds und La Roche-Stehelins für die Eisenbahnkonzession des Schlußstückes Basel-St. Louis heraufbeschworen hatte.

Die kölnischen Schiffahrtskreise schienen nicht abgeneigt, sich mit der Adlergesellschaft zwecks eines direkten Verkehrs und engerer Vereinigung zu verständigen. Auch in Mannheim fand der Gedanke einer direkten Fahrt bis dorthin Anklang. Die Mannheimer versprachen den Basler Abgeordneten eine starke Anzahl Aktien abnehmen zu wollen, unter der Bedingung, daß ihre Stadt Übernachtungspunkt bilde. Einer aus Mannheimer Notabilitäten und Kaufleuten bestellten Kommission sollten die weitern Schritte dann vorbehalten bleiben.

Während der Winterszeit und dem Ruhen der Dampfschiffahrt änderte sich nun allerdings die Situation in einer für Basel ungünstigen Weise; mit den Unterzeichnungen wollte es in Mannheim nicht recht vorwärts gehen. Gewiß trug daran nicht der baslerische Unterhändler J. J. Speiser die Schuld, der sich während eines mehrwöchentlichen Aufenthaltes vergebens bemühte, der Subskription „einen Schwung“ zu geben.

Auch in Köln, wohin Speiser mit Vollmachten reiste, gediehen die Verhandlungen nicht bis zum erwünschten Abschluß. Man erklärte sich zwar dort offiziell zu einem Zusammengehen bereit, suchte aber gleichzeitig hinter dem Rücken der Adlergesellschaft, das Geschäft der Oswaldschen Gruppe zuzuschieben. Durch einen vertraulichen Brief an Speiser kam das zweifelhafte Gebaren der Kölner Gesellschaft ans Licht. Die Basler Leitung geriet darob in gewaltige Aufregung und betrachtete es als ihre Pflicht, mit Offenheit „diese Hinterlist zu entlarven.“

Um eine klare Entscheidung herbeizuführen, wurde dem nach Köln eingesandten Vertragsentwurf noch ein Anhang beigefügt, laut welchem die deutsche Gesellschaft die einzugehenden Verbindlichkeiten

noch besonders gewährleisten sollte. Die festgesetzte Frist verstrich, ohne daß Köln antwortete. Damit war der Bruch, der für die Basler in Bälde unangenehm spürbar ward, endgültig vollzogen.

Auch in Mannheim waren die Beziehungen vollständig ins Stocken geraten und zeitigten kein greifbares Resultat.

Der nochmalige Versuch, bis zur Fertigstellung des zweiten Adlers die Oswaldschen Schiffe zu pachten, schlug mangels jeglichen Entgegenkommens seitens der Besitzer fehl, ebenso die mietweise Übernahme eines französischen Dampfers mit dem romanhaften Namen „der rote Freibeuter."

Diesen Enttäuschungen zum Trotz erweiterte man im Frühling 1841 mit dem einzigen Schiff den direkten Dienst bis Mannheim und der Adler erfreute sich einer regen Benützung.

Vergegenwärtigen wir uns einmal das Drum und Dran einer solchen altmodischen Basler Dampfschiffahrt der vierziger Jahre!

.... Unter Peitschengeknall rumpelt der Berner Eilwagen in der grauen Morgendämmerung über das holperige Pflaster zum Posthof. Halb gerädert von der langen Nachtfahrt von Solothurn bis Basel entsteigen dem schwerfälligen gelben Vehikel die schlaftrunkenen Fremden. Noch liegt die Stadt wie ausgestorben; von Sankt Martin her schlägt die Turmuhr eben die fünfte Morgenstunde. Knapp reicht die Zeit zum Gang nach dem Comptoir der Adler des Oberrheins im Gasthaus zum „Storchen," um dort von dem sprachenkundigen Agenten ein Billet zu erstehen. Der an der Wand hängende Tarif der kursierenden Gold- und Silberwerte dient zur Erleichterung des Geldwechsels und schützt beide Teile vor Übervorteilung. Über den Fischmarkt und durch die Schwanengasse, wo die Matrosen im „Anker", weiland zur „Blume" ihr Stelldichein haben, strebt die Reisegesellschaft der Schifflände zu. Schon läutet die Schiffsglocke mit grellem Ton zum zweiten Mal. Den Kundigen mahnt dies nicht zur Eile, denn das Signal bedeutet, daß das Boot noch eine Viertelstunde seiner Gäste harrt.

Träger, mit einem messingenen Schilde am Arm ausgezeichnet, schleppen das Reisegepäck und bringen es gegen ein bescheidenes Trinkgeld die halsbrecherische Treppe hinunter an Deck des „Adler", auf dem Kapitän Siebeneck, ein weinfröhlicher Rheinländer, das Kommando führt.

Jeder Passagier hat das Anrecht auf fünfundsiebzig Pfund Freigepäck. Mit Kennerblick mustert der Kondukteur an Bord die Koffer und Mantelsäcke; ist er doch befugt, für jedes Übergewicht nach Tarif die Nachzahlung zu fordern. Nicht so billig weg kommt da der vornehme Fremde, dessen Reisekalesche und Pferde soeben mit dem girrenden, schlechtgeschmierten Rheinkran an Bord bugsiert werden.

Nur kleine Gegenstände, Schirme, Mäntel und Schatullen dürfen von den Reisenden in die Kajüten genommen werden; die großen Stücke bleiben der Obhut des Kapitäns und seiner Dienstbeflissenen ohne Verantwortung anvertraut. Auf keinen Fall ist es den Passagieren gestattet, etwa gefährliche Gegenstände aufs Schiff zu bringen, als „Pulver, Vitriolöl und Salzgeist" oder gar Dinge, die durch ihren Schmutz und ihre Ausdünstung dem Reisepublikum Beschwerde verursachen könnten, wie „Kienruß, Bettfedern, Asa foetida, Leimleder, Käse und alte Lumpen."

Feiner und gemessener als auf den billigen Marktschiffen des Niederrheins, die oft schwimmenden Jahrmärkten glichen, ging es auf den oberrheinischen Adler zu; daher auch das Verbot, mit Gegenständen irgendwelcher Art Handel zu treiben, Schau- und Kunststücke um Geld sehen zu lassen oder gar zu betteln.

Die Adlergesellschaft tat sich darauf zugut, ein erstklassiges Verkehrsmittel zu bieten und vor allem dem Bedürfnis der vornehmen Reisewelt Rechnung zu tragen. Aus diesem Grunde schloß auch das Schiffsreglement das Anbordnehmen trunkener, geisteskranker oder an ekelerregenden Krankheiten leidender Personen aus. Die Reise sollte dem Passagier zum Genuß und Vergnügen gereichen. Dazu

luden im blauen Damenboudoir zahlreiche Schach- und Damenbretter, sowie Dominospiele ein. Die Hasardspiele waren verboten, doch verabreichte der Restaurateur auf Verlangen gegen Bezahlung auch Spielkarten, aber nur zu harmlosen Gesellschaftsspielen. Wer sich über die neuesten Staatsaktionen unterrichten wollte, dem gaben die im Konversationssaal aufliegenden Blätter, die „Augsburger Allgemeine", das „Journal des Débats" und eine englische Zeitung Auskunft.

Der bon ton verbot, die Beine auf den Sitzen und Bänken der Kajüten auszustrecken; nur auf der Nachtfahrt beliebte den Reisenden, sich auf die Bänke niederzulegen, nachdem diese gehörig mit Tüchern bedeckt worden waren.

In der Macht des Kapitäns lag es, zuwiderhandelnde Gäste oder solche, die den Anstand gröblich verletzten, samt ihren Effekten in das Rettungsboot zu setzen und ohne weiteres an das nächste Ufer bringen zu lassen.

Der Reisende konnte übrigens beliebigen Gebrauch von seinem Billet machen; es war ihm unbenommen, an den Zwischenstationen auszusteigen und seine Reise später wieder fortzusetzen, da die Fahrscheine während des ganzen Jahresdienstes Gültigkeit besaßen.

Von geradezu Brillat-Savarinschem Geist und einer Philosophie des Geschmacks zeugte die Fürsorge der Dampfschiffahrtgesellschaft in bezug auf Küche und Keller. Behutsam verstaut barg das Schiff köstlichen Elfer aus dem Markgrafenland, perlende Rheinweine und schwere Bordeaux edelster Marke, von der Gesellschaft angekauft und vom ehrenfesten Küfermeister Lindenmayer auf Flaschen gezogen und sorgfältig versiegelt.

Dem von J. J. Speiser ausgearbeiteten, bis ins kleinste Detail sich erstreckenden Restaurationsreglement lag die spezifisch baslerische Ansicht zugrunde, daß ein feiner Tropfen und ein gutes „Mümpfeli" auf einer Reise nicht zu unterschätzende Dinge seien.

Der Restaurateur war denn auch eine gewichtige Persönlichkeit der Schiffsbesatzung, dessen achtunggebietender Rang schon darin zum Ausdruck kam, als er eine ziemlich bedeutende Kaution zu leisten hatte. Er war verpflichtet, einen gewandten Oberkellner, zwei flinke Kellner und einen in allen Kochkünsten erfahrenen Traiteur zu halten, nebst einer anständig gekleideten, sich sittsam betragenden Küchenmagd.

Bei einer Buße von fünf Franken war den Aufwärtern verboten, mit bedecktem Haupt zu servieren. Sämtliches Besteck mußte aus schwerem Silber, die Senf-, Salz- und Pfeffergefäße aus Kristall bestehen. Nur Tischtücher und Servietten aus Leinen, ohne Beimischung von Baumwolle, durfte der Schiffswirt bei der Tafel verwenden, wie er auch angehalten war, nur feines Olivenöl bei der Zubereitung der Speisen zu verwenden.

Für die Beleuchtung des Speisesaales waren ihm Wachskerzen vorgeschrieben; für den zweiten Schiffsraum konnte er es bei ordinären Unschlittkerzen bewenden lassen.

Und welch opulente Speisefolge winkte dem hungrigen Reisenden für dreieinhalb alte Franken, wenn die Schiffsglocke zur Tafel rief:

1. Kräftige Fleischbrühe.
2. Rindfleisch mit zwei angemessenen Beilagen.
3. Zwei Gemüse mit Beilagen, von welchen mindestens eine aus einer warmen Fleischspeise bestand.
4. Ein saisonartiger Ragout.
5. Ein Entremet von Pudding oder gekochtem Obst.
6. Zweierlei Braten und Salat.
7. Reichliches Dessert von verschiedenem feinen Backwerk, Obst und Käse.

Was verschlug's bei solchen Feinschmeckereien, wenn der stolze Adler dann und wann während der Fahrt auf Grund geriet und festfuhr und vom Basler Lästermaul den gutsitzenden Übernamen „Jumpfere Sandrytter" zugedacht bekam! Bei leckerem Mal ließ sich ein solch unfreiwilliger Aufenthalt verschmerzen.

Die für das Jahr 1842 ziemlich lückenlos vorhandenen Fahrtrapporte des Adlers Nr. I tun dieses Vorkommnisses des öftern und mit einer gewissen Selbstverständlichkeit Erwähnung. Da heißt es beispielsweise vom 21. September des genannten Jahres, „zwischen Neuenburg und Breisach rutschten wir mehrere Male über den Boden" oder vom 12. Oktober: „Von Straßburg bis Neuburg berührten wir häufig den Sand; unterhalb Knielingen fuhren wir des Abends fest und wurden erst am andern Morgen früh flott." Derlei Zwischenfälle gehörten zum damaligen gemächlichen Reiseprogramm. Schwärmerischen und empfindsamen Seelen entsprach es wohl, wenn der Kapitän rapportierte, „wegen zu großer Dunkelheit warteten wir zwei Stunden auf den Mond und fuhren dann im Mondschein weiter." Sehr oft mußten die Dampfer auch wegen des Nebels über Gebühr liegen bleiben. Dieser Verzögerungen wegen gelangten die Fahrzeuge manchmal erst bei stockdunkler Nacht an ihren Bestimmungsort, wo sich dann das Landen und Ausschiffen der Passagiere besonders schwierig gestaltete. Zu verschiedenen Malen stürzten Reisende oder Leute der Bemannung zu einem unfreiwilligen Bad in den Rhein; niemals aber hatte die Gesellschaft den Verlust von Menschenleben zu beklagen. Selten benützte auch jemand das aufliegende „Klagebuch" und die Entschädigungsforderung jenes rabiaten Engländers wegen verlorener Zeit und verpaßten Anschlusses war selbst für die Verwaltungsbehörde der Adler des Oberrheins ein bemerkenswerter Ausnahmefall ....

Zeigte sich so das Basler Dampfschiffwesen den Reisenden hauptsächlich von seiner beschaulichen und angenehmen Seite, so bedeutete es nichtsdestoweniger für seine Unternehmer die Bewältigung einer großen Arbeitslast und eine Quelle steter Sorgen.

Der Zwist mit Köln hatte ins Weite zielende Hoffnungen jäh zerstört. Mit dem Erbauer Cavé ergaben sich ebenfalls Anstände. Der Sommer kam und der zweite Adler wollte trotz allem Drängen nicht flügge werden.

Basel sah sich darum neuerdings nach Bundesgenossen um und fand solche in Mainz und in der Düsseldorfer Rheinschiffahrtgesellschaft.

Am 7. August 1841 bewerkstelligte der Adler Nr. I zum erstenmal mit gutem Erfolg eine Fahrt von Basel nach Mainz in einem Tag. Direktor Kaufmann begleitete das Schiff, versehen mit Aufträgen zur Anbahnung eines Anschlusses und zur Begebung weiterer Aktien. Bei seinem Erscheinen in Mainz kamen ihm neun Geschäftshäuser mit dem Anerbieten entgegen, nicht nur zum Anknüpfen eines vorteilhaften Vertrags mit der Düsseldorfer Gesellschaft Hand zu reichen, sondern sich auch bei dem baslerischen Unternehmen mit hundertsechzigtausend Franken zu beteiligen, behufs Erbauung eines dritten Schiffes.

In Basel wurden die Grundlagen beider Verträge im Beisein von Mainzer Bevollmächtigten festgesetzt und durch die Generalversammlungen beider Gesellschaften ratifiziert. Das Mainzer Konsortium erhielt in dem neugewählten Verwaltungsrat zwei Vertreter mit Direktionsbefugnis für die mittelrheinische Strecke; von Baslern gehörten dem Ausschuß für die Folgezeit nur noch B. La Roche-Stehelin, J. Riggenbach und J. J. Speiser an.

Durch den Vertrag mit der Düsseldorfer Gesellschaft verpflichteten sich die Adler des Oberrheins, ihre Fahrten bis Mainz auszudehnen. Ohne Genehmigung des Basler Unternehmens war es den Düsseldorfern verboten, den Rhein über Mainz hinauf zu befahren oder mit einer dritten, oberhalb von Mainz den Strom befahrenden Gesellschaft ein Abkommen zu treffen. Die gleichen Verpflichtungen übernahm die Adlergesellschaft für die Strecke von Mainz abwärts. Selbstverständlich sollte hiebei der Fall wechselseitiger Aushilfe nicht ausgeschlossen sein.

Düsseldorf erteilte ferner Einschreibungen für Reisende und Güter bis auf Basel auf den Adlerschiffen; letztere dagegen ausschließlich Einschreibungen auf den deutschen Schiffen in Verbindung derjenigen der General Steam Navigation Company bis London, mit fünf Prozent gegenseitiger Prämienvergütung auf allen Einschreibungen.

Dem Düsseldorfer Unternehmen blieb es unbenommen, bis und so lange die Adler nicht eine tägliche Fahrt nach Mainz einrichteten, ihre Reisenden an denjenigen Tagen, an welchen die Adler nicht kursierten, durch die Schiffe einer andern Gesellschaft befördern zu lassen.

Für die Fahrten wurden folgende Preise bestimmt:

	Pavillon I. Platz	Großer Salon II. Platz	Kleiner Salon III. Platz	Für einen Wagen
Von Basel nach:	Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Cts.
Neuenburg	5. —	4. —	2. 50	20. —
Alt-Breisach (Freiburg) .	11. —	8. —	5. —	30. —
Lahr	15. —	12. —	9. —	—
Kehl und Straßburg . .	20. —	16. —	10. —	45. —
Iffezheim (Baden-Baden)	27. 50	21. 25	13. 75	51. 50
Knielingen (Karlsruhe) .	32. 50	25. —	16. 25	57. 50
Germersheim	35. —	26. —	17. 50	—
Speyer	37. 50	28. 75	18. 15	64. —
Mannheim	40. —	31. —	20. —	65. —
Worms	42. —	32. 15	21. —	68. —
Mainz	47. 50	36. —	24. —	75. —
London	111. —	90. 50	63. 25	—

Infolge der beiden Abkommen gewannen die Adler des Oberrheins, welche bis dahin gänzlich isoliert dagestanden, andere Gestalt und Bedeutung und sicherten sich durch die enge Verbindung mit einer alten, wohlorganisierten Gesellschaft einen kräftigen Stützpunkt am Unterrhein. Aber was nützten Abkommen und Vereinbarungen, wenn ihre wirkliche Durchführung auf sich warten ließ?

Der Adler Nr. II harrte noch immer der Vollendung. Um sie zu beschleunigen, reisten La Roche und Kaufmann wiederholt nach Paris und übertrugen dem Ingenieur Flachat, als dem Vertrauensmann der Gesellschaft, die Überwachung der Arbeiten. Statt, wie nach Verabredung, im Sommer 1841 seine Fahrten auf dem Oberrhein aufnehmen zu können, wurde das Schiff erst im Herbst fertig.

Am 1. November endlich verließ der zum Unglücksvogel werdende Adler Nr. II Paris. Schon auf der Seine erlitt er Beschädigungen, die sich aber in Havre leicht beheben ließen. Auf der Reise durch den Kanal geriet das Fahrzeug infolge eines heftigen Sturmes in die größte Gefahr und sein Führer, der französische Kapitän Pagès, sah sich genötigt, mit dem an zwei Stellen leck gewordenen Schiff Dover anzulaufen. Nach mehrwöchentlichen Reparaturen war das Boot so weit hergestellt, daß es bei ruhiger See die Überfahrt nach Vlissingen in sieben Stunden zustande brachte. Über Rotterdam und Köln langte es um die Jahreswende auf dem Oberrhein an und blieb zur Überwinterung in Mannheim.

Der finanzielle Kraftzuwachs von seite der Mainzer Beteiligten ermöglichte nun auch die Inangriffnahme des dritten Schiffsbaues. Allzu hohe Preisforderungen und die Weigerung, sich für allfällig verspätete Lieferung auf eine Entschädigungsklausel einzulassen, machten einen vernünftigen Vertrag mit Cavé zur Unmöglichkeit, trotzdem man geneigt war bis auf zweihunderttausend Franken zu gehen.

Ein Ersatz bot sich in den Werken der Gebrüder Schneider in Creusot, welchem Haus die Adlergesellschaft um so eher glaubte ihre Aufmerksamkeit schenken zu müssen, als diese Konstruktoren

mit dem Plan umgingen, auf eigene Rechnung ein Probeschiff für den Rhein zu bauen, falls sie nicht Gelegenheit hätten, für eine Gesellschaft den Auftrag auszuführen.

Nach „vielem Hin- und Hermarkten" gelang es La Roche, einen Lieferungsvertrag für den dritten Adler in der Höhe von hundertfünfundsiebzigtausend Franken abzuschließen.

Für das Schiff wurden bedeutend größere Dimensionen und stärkere Maschinen als bei seinen Vorgängern vorgesehen, um der Güterbeförderung, speziell zu Berg, Rechnung zu tragen. Der Grund, einen vermehrten Warentransport ihrem Betrieb anzugliedern, lag für die Adlergesellschaft in dem Umstand, daß das Oswaldsche Unternehmen infolge finanzieller Schwierigkeiten sich im Frühling 1842 zur Liquidation gezwungen sah und sein gesamtes Schiffsmaterial zum öffentlichen Verkauf unter den Hammer brachte.

Der bis zur Indienstnahme des dritten Schiffes für den Sommer 1842 in Aussicht genommene Betrieb begann unter den denkbar unerfreulichsten Umständen. Auf seiner ersten Fahrt löste sich der Adler No. II in Mainz durch einen Zufall, der niemals aufgeklärt werden konnte, los, ehe gehörig Dampf vorhanden war. Bei dunkler, stürmischer Nacht trieb das Fahrzeug gegen die dortigen Schiffmühlen und riß mehrere von ihren Ankern. Die talwärts schwimmenden Mühlen wurden mit Mühe gerettet bis auf eine, welche versank. Das Unglück zog eine verwickelte Untersuchung nach sich und kam die Gesellschaft schließlich auf sechzehntausend Franken zu stehen. Auch der durch den gleichen Dampfer verursachte Schiffbruch einer baslerischen Lauertanne in der bayrischen Pfalz, trug der Adlergesellschaft einen Prozeß und bedeutende Kosten ein.

Harmloser verlief eine Beschädigung der fliegenden Brücke von Speyer durch den zweiten Adler und ein Unfall beim Beidrehen an der Kehler Brücke, dem nur das Tafelgeschirr des Schiffswirtes zum Opfer fiel.

Schlimmer als diese widrigen Zwischenfälle war aber die Wahrnehmung, daß nach kurzem Betrieb sich die Maschinen des Unglücksschiffes als unvollkommen und seine Kessel als zu schwach erwiesen.

Obschon die dadurch bedingten häufigen Fahrtunterbrechungen dem Betrieb beträchtlichen Schaden zufügten, wünschte die Gesellschaft nicht mit Strenge gegen Cavé, als ihren Hauptaktionär, vorzugehen, sondern suchte durch wiederholte Vergleichsvorschläge auf gütlichem Wege die Angelegenheit zu bereinigen. Man blieb aber ohne Nachricht, bis plötzlich die Mitteilung einlief, Cavé habe das im Kanal bei Straßburg liegende Schiff mit Sequester belegen lassen.

Eine Klage beim dortigen Handelstribunal befreite den Dampfer schnell vom Beschlag und verurteilte Cavé zu allen Kosten. Aber Cavé machte nun Gegenforderungen geltend; schließlich wurde die peinliche Angelegenheit in Basel einem Schiedsgericht unterbreitet, in welchem Ratschreiber Felber die Vertretung der Basler Interessen übernahm.

Die zutage getretene mangelhafte Beschaffenheit des Adlers No. II und der hieraus resultierende Rechtsstreit mit Cavé veranlaßten die Mainzer Aktionäre gegen eine höhere Wertung des Schiffes, wie sie vor Kenntnis des Tatbestandes war vorgenommen worden, zu protestieren. Die Basler Verwaltung wurde genötigt, namens der frühern Geschäftsteilhaber, den Mainzer Interessenten einen Revers auszustellen, wodurch letztere gegen jeden Anspruch von seiten Cavés sichergestellt wurden.

Hieraus entsprangen Mißhelligkeiten, deren nachteilige Folgen sich bald beim ganzen Unternehmen geltend machten. An Reibungen hatte es schon vorher nicht gefehlt, so anläßlich der Wahl der Reparaturwerkstätte, ferner wegen der Kohlenlieferungen und bei der Anstellung der Schiffskapitäne, indem alle von Basel in Vorschlag gebrachten Aspiranten stets von den Mainzern unbedingt verworfen wurden.

Während die beiden Mainzer Verwaltungsräte für ihre Person die Beobachtung aller Rücksichten bis ins Kleinliche verlangten, handelten sie selbst mit einer Rücksichtslosigkeit und einer „beispiellosen Hintansetzung der Ehrenmännern gebührenden Achtung.“ Ihr Bestreben ging darauf aus, alle Handlungen der in Basel sitzenden Verwaltung zu kontrollieren und sie in ihrer Wirksamkeit zu lähmen. Sämtliche Basler Verwaltungsräte sahen sich gezwungen zu Protokoll zu erklären, „nie zugeben zu können, daß die Attributionen der Verwaltung in solchem Grade ausschließlich in die Hände der beiden auswärtigen Mitglieder übergingen oder die Ausführung der Beschlüsse der Mehrheit an der Opposition einer Minderheit scheiterten.“ Am Schlusse ihrer scharfen Vernehmlassung gaben die gekränkten Basler der Hoffnung Raum, es möchten die Mainzer Verwaltungsräte endlich einmal ohne Leidenschaft und Vorurteile die Sache von ihrem wirklichen Standpunkt aus auffassen.

Diese tiefgehenden Zerwürfnisse im Schoße der Gesellschaft selbst schufen einen eigentlichen Zustand der Desorganisation und erschütterten das Werk in seinen Grundfesten und zwar in einem Zeitpunkt, da es sich gezwungen sah, den Kampf gegen seine stärkste Gegnerschaft und Konkurrenz, die französische Eisenbahn, aufzunehmen.

Bald nach Eröffnung der Straßburger Eisenbahnlinie hatte sich die kölnische Gesellschaft mit der Bahnleitung ins Einvernehmen gesetzt zur gemeinsamen Organisation eines direkten Dampferdienstes zwischen Straßburg und dem Niederrhein, im Anschluß an die Züge der französischen Unternehmung.

Machte sich für die Adler ohnehin der Eisenbahnbetrieb immer stärker fühlbar, indem die Reisenden für die Strecke Straßburg-Basel den Schienenstrang der Schnelligkeit halber der vielstündigen Wasserfahrt vorzuziehen begannen, so gefährdete nun vollends das Abkommen der Kölner Dampfschiffgesellschaft das Basler Unternehmen auch in seinem mittelrheinischen Betrieb.

Die getroffene Vereinbarung kam einem Monopol gleich, das zu erweitern sich die Kölner Schiffahrtskreise unablässig und mit Erfolg bemühten. Sie gewannen in der Schweiz die Postämter von Bern und Zürich, sowie eine Anzahl Gastwirte an den Raststationen der Eilwagen zum Verkaufe ihrer Billete.

In Basel trieb sich der Ausläufer der Elsässer-Bahn und der kölnischen Gesellschaft zu allen Tageszeiten im Posthofe herum und pries auf die zudringlichste Weise bei Ankunft der Postkutschen den Fremden die Vorzüge der Unternehmen seiner Brotherren an, wobei er sich den Anschein gab, als ob er zum Postpersonal gehörte.

Direktor Kaufmann beschwerte sich bei der Postkommission über dieses Gebaren mit dem Ersuchen, dem Angestellten den Zutritt ins Postgebäude zu untersagen, oder aber das Anwerben von Fremden allgemein zu gestatten, in welchem Fall dann auch die Adlergesellschaft ihre Vorkehrungen treffen konnte.

In ihren Interessen verletzt fühlte sich auch die Adlergesellschaft durch die Errichtung von Einschreibstellen für die kölnischen Schiffe in den Bahnhöfen, durch Ausgabe direkter, zur Eisenbahn- und Dampfschiffahrt berechtigender Billete, sowie durch Anpreisungen auf Fahrplänen und in Zeitungen, die niederrheinische Gesellschaft sei die einzige, welche von Straßburg abwärts einen regelmäßigen Dienst unterhalte.

Die Verwaltung der Adler stellte daher an die Eisenbahnleitung das Begehren auf Gleichbehandlung wie die kölnische Gesellschaft und beschritt, auf abschlägigen Bescheid hin, den Rechtsweg. Auf den Rat des Mülhauser Handelstribunal wurde die Klage beim königlichen Gerichtshof in Paris vorgebracht. In einem einunddreißig Druckseiten umfassenden Gutachten verteidigten die ersten Pariser Anwälte, unter ihnen Ledru-Rollin, den Standpunkt der Adlergesellschaft. Wohl nahm der Prozeß für Basel einen günstigen Ausgang; aber sein Ergebnis kam zu spät und vermochte nicht mehr dem ins Wanken geratenen Unternehmen für die Zukunft Vorteile zu bringen.

Eine zur Schlichtung der Mainzer Zwistigkeiten in Basel stattgefundene Zusammenkunft hatte zu wortreichen Auseinandersetzungen, aber zu keiner Einigung geführt und der klägliche Jahresabschluß für 1842 mit einem Ausfall von über siebzigtausend Franken war ebenfalls nicht dazu angetan, der Gesellschaft die notwendige innere Geschlossenheit zu verleihen zum Kräftemessen mit der immer drückender werdenden Eisenbahnkonkurrenz.

Um das Verhängnis voll zu machen, zeigten sich auch die Erbauer des dritten Schiffes nicht weniger saumselig als Cavé. Statt im Juni 1842 kam der Adler No. III erst im Januar 1843 und zwar in unvollendetem Zustand nach Straßburg, so daß die Verwaltung, gewitzigt durch die schlimmen Erfahrungen mit Cavé, mit der Annahme zögerte.

Die späte und unvollkommene Lieferung des dritten Schiffes hatte nicht nur einen als Maßstab für die nächsten Jahre dienenden Schnellverkehr verhindert, sondern auch eine Überanstrengung der beiden alten Schiffe verursacht. In bedenklichem Zustand gelangten sie nach der Campagne 1842 in ihr Straßburger Winterquartier. Wichtige Maschinenteile waren ganz abgenützt und unbrauchbar geworden. Die Fahrzeuge hatten ihre Form verloren, wodurch der Tiefgang und Kohlenverbrauch bedeutend vermehrt, ihre Manövrierfähigkeit aber vermindert wurde. Wollte die Gesellschaft nicht in die totale Unmöglichkeit versetzt sein, mit ihren Nebenbuhlern in die Schranken zu treten, so mußten die Schiffe gründlichen Ausbesserungen unterzogen werden.

Die Dampfschiffleitung ließ sich daher von ihrem Vertrauensmann Ingenieur Flachat, der mittlerweile in ihre Dienste getreten war, einen Bericht über die vorzunehmenden Arbeiten eingeben und ermächtigte nach einem Augenschein durch eines ihrer Mitglieder selbst, Flachat zur Ausführung der Renovationen anhand des sich auf vierzigtausend Franken belaufenden Kostenvoranschlages.

Der Verwaltungsrat tat, was in seiner Macht lag, um ein Überschreiten der Flachat gezogenen Grenzen zu verhüten. Fortwährend weilte ein Angestellter der Direktion als Aufseher über die Arbeiten an Ort und Stelle. Aber ungeachtet aller Vorsicht reichte die veranschlagte Summe bei weitem nicht aus. Zur Bestreitung der Auslagen schloß daher die Gesellschaft mit dem Bankgeschäft Eman. La Roche, Sohn, einen Kreditvertrag ab für die Summe von hunderfünfzigtausend Franken.

Es war ein gewagtes Unterfangen, inmitten der schwierigen Verhältnisse sich zu weitern Geldopfern zu entschließen. Letzten Endes blieb aber nichts anderes übrig, als auf dem eingeschlagenen Weg weiter zu schreiten und in der möglichst vollkommenen Herstellung der beiden Schiffe Heil und Rettung der Gesellschaft zu suchen.

Daß aber das Werk auf die bisherige Art und Weise nicht weitergeführt werden konnte, wurde den Beteiligten klar. Der Mangel an den nötigen festen Geldmitteln und die Doppelspurigkeit der Geschäftsführung verlangten mit gebieterischer Notwendigkeit nach einer Umgestaltung. Sie vollzog sich mit der Verlegung des Gesellschaftssitzes nach Mainz und mit der Besetzung des leitenden Ausschusses der Mehrzahl nach durch Mainzer Aktionäre. La Roche-Stehelin, das bisherige Haupt der Gesellschaft, verbat sich des entschiedensten eine Wiederwahl, mußte aber, dem allseitigen Drängen seiner Geschäftsfreunde nachgebend, schließlich doch als einziger Basler im Verwaltungsrat verbleiben.

In Basel und vor allem in Mainz wertete man diesen Wechsel als eine Garantie zur Fortführung des Unternehmens; wurde jedoch bald eines schlimmeren belehrt.

Der im Frühling 1843 frühzeitig aufgenommene Personen- und Warenverkehr brachte Verluste über Verluste und die während des Winters vollzogenen kostspieligen Reparaturen erwiesen sich als völlig unnütz. Der Kessel des Adler Nr. II war nach zweimonatlichen Fahrten durchgebrannt und kurze Zeit darauf zerbrach am ersten Adler beim Schleppen einer Rheinmühle die Axe. Der Dienst geriet dadurch vollständig ins Stocken und raubte auch den letzten Optimisten, die auf einen schließlichen Sieg der opferreichen Basler Dampfschiffahrt gerechnet hatten, den Mut.

Die Liquidation war unvermeidlich. Drückender als das endgültige Scheitern der Sache und die finanzielle Krisis lasteten auf den Basler Beteiligten, die von Mainz aus erfolgenden Vorwürfe, welche alle Schuld auf die frühere Basler Verwaltung wälzten. Die offen und versteckt erhobenen Verdächtigungen, als habe man es baslerischerseits an Treu und Ehre fehlen lassen, mußten gerade Männer vom Schlage Speisers tief verletzen.

Die letzte Generalversammlung in Mainz nahm denn auch einen stürmischen und leidenschaftlichen Verlauf. Ihr wesentlichstes Resultat bildete die Ermächtigung an die Verwaltung, mit Bankier Eman. La Roche, Sohn, der durch seine Vorschüsse zum Hauptgläubiger geworden war, ein Abkommen, speziell für den Verkauf der Schiffe abzuschließen. Obschon jeder Artikel einzeln, und dann der ganze Vertrag seinem Wortlaut nach war gutgeheißen worden, wurde die bestimmt abgeredete Übereinkunft andern Tags von den Mainzer Bevollmächtigten nicht mehr beachtet, mit der Begründung, sie hätten sich eines andern besonnen und was nicht unterschrieben sei, gelte noch nicht.

Mit Recht nannte der Basler Notar Schmid dieses Verhalten „eine Wortbrüchigkeit, welche keine Entschuldigungsgründe aufkommen läßt und von Männern, die als Chefs von Handelshäusern wissen sollten, daß ein solches Benehmen alles Zutrauen vernichten muß, kaum glaublich sein sollte."

Sechs Jahre zog sich die Liquidation hin, mit einem überaus unerquicklichen Briefwechsel voller Gezänk zwischen Mainz und Basel und mehreren Rechtshändeln als Anhängsel.

Durch Verkauf des Adler Nr. III an seine Erbauer und durch die Versteigerung der beiden andern Schiffe konnten die Gläubiger zu Dreiviertel ihrer Forderungen befriedigt werden; die Aktieninhaber gingen leer aus. Ein 1849 noch flüssig gewordener Posten von dreihundert Franken floß als versöhnender Ausklang in die Mainzer Armenkasse.

Damit endete für Basel ein wirtschaftliches Unternehmen, das eines bessern Loses würdig gewesen wäre. Mit seinem Untergang fiel auch ein in mittelbarem Zusammenhang stehendes Projekt dahin. Um der durch die Dampfschiffahrt und den französischen Eisenbahnbetrieb werdenden Verkehrsmehrung Rechnung zu tragen, hatte 1842 der unternehmende Besitzer der Dreikönige sein äußerlich unansehnliches Gasthaus abreißen und durch Amadeus Merian den Anforderungen der Zeit entsprechend neu erbauen lassen.

Diese Gelegenheit benützte die städtische Behörde, um durch Abtausch den Anfang zu einem linksrheinischen Quai von der Brücke abwärts zu erzielen. Durch gegenseitiges Abkommen auferlegte das Baukollegium dem Erbauer die Verpflichtung, auf der Rheinseite vierzehn Fuß hohe Arkaden und einen darauf ruhenden Balkon in Solothurner-Stein zu errichten. Das Erlöschen der Dampfschiffahrt enthob die Stadt der Fürsorge geeigneter Landungsplätze und diese Uferkorrektion gelangte nicht weiter zur Ausführung. Wichtigere Verkehrsaufgaben harrten der Stadt. Die Eisenbahn trat als zweckdienlicheres Beförderungsmittel immer mehr in den Vordergrund. Zur Straßburgerlinie gesellte sich auf dem rechten Rheinufer der Bau der badischen Bahn. Einer eisernen Schnürbrust gleich legten sie sich um den Oberrhein und erstickten seinen Wasserverkehr.

Die Aufnahme eines regelmäßigen Bahnbetriebes zwischen Schliengen und Freiburg bewog den Kleinbasler Bärenwirt Müller einen zwischen Frankfurt und Bingen laufenden Maindampfer zu pachten, in der Absicht, die Reisenden von Basel auf dem Wasserweg nach Bellingen und von dort mit Fuhrwerken nach Schliengen zu führen. Die Fahrten wurden aber nie ins Werk gesetzt. Nur eine von Kanzlistenhand zierlich verschnörkelte Konzessionsurkunde erinnert an das Bestehen eines solchen Planes.

Nicht nur die Dampfschiffahrt fiel der Neuorientierung der allgemeinen Verkehrspolitik zum Opfer, sondern die baslerische Rheinschiffahrt überhaupt. In dem Niedergang und schließlichen Aussterben der Lastschiffahrt wiederholte sich in merkwürdiger Analogie das Schicksal der Adler des

Oberrheins. In der Uneinigkeit der beteiligten Kreise, dem Mangel an Betriebskapital und a priori dem Siegeslauf des Dampfrosses lagen auch hier die Ursachen, welche um die Mitte der vierziger Jahre die letzten baslerischen Frachtschiffe verschwinden ließen.

Die Bergfahrt war schon seit längerer Zeit gänzlich erloschen und die zu Tal geförderten Gütermengen verringerten sich von Jahr zu Jahr.

Die Schiffermeister jammerten über die Verdienstlosigkeit, schimpften bei einem Meiel Wein über die schlimmen Zeitläufe und ließen, mutlos geworden, den Dingen ihren Lauf. Ihr Zunfthaus hatten sie schon im Oktober 1838 dem Staat auf Abbruch verkauft. Schiff und Geschirr verdarb und die Schifflände, einst der Brennpunkt eines Flußlebens von außerordentlichem Reichtum und Reiz ward zum stillen Platz.

Mit Mühe brachte die Schiffleutenzunft ihr großes Lastschiff, die „Stadt Hüningen" um einen Spottpreis in Straßburg an den Mann. Der „Poniskowsky" und der „Victor" aber, sozusagen zum herrenlosen Gut geworden, fanden in den Fluten des Rheins ein betrübliches Ende. Das erstere Schiff zerschellte beim Hochwasser im Herbst 1846 am badischen Ufer; das andere, von unbekannter Hand von den Ringen an der Landfeste abgeschnitten, trieb in dunkler Winternacht stromab und versank bei der Hüninger Schiffmühle.

Zwei Menschenalter blieb der Oberrhein verwaist. Erst das zwanzigste Jahrhundert ließ seine Schiffahrt wieder aufleben. Dank Gelpkes unermüdlicher Pionierarbeit und der tatkräftigen Initiative des Vereins für die Schiffahrt auf dem Oberrhein rang sich in weitern Kreisen immer mehr die Überzeugung durch, daß der Rhein als Großwasserstraße für Basel von hoher Bedeutung sei und daß folgerichtig die Stadt in die Reihe der wichtigen Binnenschiffahrtshäfen eingegliedert werden müsse.

* * *

Gewaltige Umwälzungen vollziehen sich in der Gegenwart in den politischen und wirtschaftlichen Beziehungen der Völker zueinander. Bei dieser levée en masse aller physischen und geistigen Kräfte gibt es auch für ein kleines Staatswesen kein Ablehnen gegenüber weitgehenden Verkehrsfortschritten.

Möge daher bei Behörden und Volk der baslerische Rhein und seine Schiffahrt die ihnen gebührende, vorurteilslose Würdigung finden, wenn es gilt, die ihrem natürlichen Charakter nach schwierigste Stromstrecke als krönendes Schlußstück mit den andern Abschnitten der Wasserstraße zu einer verkehrsmächtigen Einheit zu verknüpfen.

Dann wird aufs neue das Wort Geltung erlangen, welches der Chronist Wurstisen aus uralter Inschrift pietätvoll den spätern Geschlechtern seiner Vaterstadt überlieferte:

Basilea lux Rheni!

Inhaltsübersicht.

I. Stadt und Strom im Mittelalter. (Pag. 3.)
Basels Lage und Bedeutung im mittelalterlichen Rheinverkehr. — Rheinzölle. — Das Strombild.

II. Die Schiffleutenzunft und ihre öffentliche Bedeutung. (Pag. 8.)
Gründung der Zunft. — Organisation. — 1430er Ordnung und Zusätze. — Dreiteilung. — Ausnahmen. — Fahrpreise. — Lehrzeit. — Fertiger. — Schiffbrüche. — Schiffskauf. — Strafbestimmungen.

III. Der Kampf um die Stromherrschaft. (Pag. 17.)
Oberländer. — Laufenburg. — Streitigkeiten und Verhandlungen mit Straßburg. — Spruch von 1424, Vereinbarung von 1450 und 1453 und deren Bestätigung 1478. — Breisach und Neuenburg. — Erneute Zwistigkeiten. — Der Vertrag von 1711. — Diplomat Gernler.

IV. Wandlungen 1500—1800. (Pag. 29.)
Die italienischen Refugianten. — Kaufleute und Schiffleute. — Die reformierte Ordnung von 1598. — Eingriffe von Fremden und Einheimischen. — Ursachen des Zerfalls.

V. Basel und die Neuordnung der allgemeinen Rheinschiffahrtsverhältnisse. (Pag. 36.)
Böckers Memorial. — Rheinkonvention von 1804. — Erneuerung des Basler Stapelrechts 1809. — Vorschläge von Handlungs-Komitee und Kaufmannschaft. — His' Mission. — Zulassung fremder Schiffer. — Stellungnahme des Vororts. — Das Rheinschiffahrtsreglement von 1831. — Aufhebung der Rangordnung. — Das sterbende Handwerk.

VI. Die Anfänge der Rheindampfschiffahrt. (Pag. 43.)
Erfinderische Köpfe. — Deutsche Dampfschiffahrtsgründungen. — Basels Verhalten. — Hauptmann W. Geigy. — Der Dampfer „Ludwig". — Neue Pläne. — Erste Dampferreise bis Basel 1832.

VII. Die Gesellschaft des „Service général de navigation". (Pag. 55.)
Das Oswald'sche Konzessionsgesuch. — Begutachtungen. — Gründung und Organisation der Gesellschaft 1838. — Empfangsfestlichkeiten. — Hindernisse.

VIII. Die „Adler des Oberrheins". (Pag. 62.)
Gründung der Adlergesellschaft 1840. — Beziehungen zum Mittel- und Niederrhein. — Dampfschiffstilleben. — Die Düsseldorfer Gesellschaft. — Adler Nr. II und III. — Zerwürfnisse. — Eisenbahnkonkurrenz und Gegnerschaft von Köln. — Letzte Versuche. — Zusammenbruch. — Das Ende der alten Rheinschiffahrt.

Quellen.

A. Handschriftliche des Basler Staatsarchivs:

1. Schiffahrtsakten C_1—C_7, D_1—D_3, E.
2. Ratsbücher: Rotes Buch, Erkanntnisbuch I und II, Missiven VI, VII, VIII, XI, XVII.
3. Klein- und Großratsprotokolle.
4. Archiv der Schiffleutenzunft: a) Urkunden, b) Ordnungsbuch I und II, c) Briefbuch I und II, d) Akten I, IV, V, VI.
5. Privatarchiv 68 (Archiv der „Adler des Oberrheins", Faszikel 1—7).
6. Privatarchiv 116 (Nachlaß von Direktor J. J. Speiser).
7. Privatarchiv 170 (Briefe von und an Charles Stehelin).

B. Gedruckte:

1. Basler Chroniken.
2. Basler Urkundenbuch.
3. T. Geering, Handel und Industrie der Stadt Basel.
4. E. Gothein, Zur Geschichte der Rheinschiffahrt, Westdeutsche Zeitschrift 1895.
5. B. Harms, Stadthaushalt Basels.
6. A. Schulte, Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien.
7. R. Wackernagel, Geschichte der Stadt Basel.

3. Erzählungen und Darstellungen in bunter Reihenfolge.

*XLVII. 1869. (Meisner, Fr.) Schweizerische Feste im fünfzehnten und sechszehnten Jahrhundert.
*XLVIII. 1870. (Wieland, Carl.) Die kriegerischen Ereignisse in der Schweiz von 1798—1799.
*XLIX. 1871. (Wieland, Carl.) Dasselbe. Zweiter Teil.
*L. 1872. (Vischer, W.) Eine Basler Bürger-Familie aus dem sechszehnten Jahrhundert.
*LI. 1873. (Vischer, W.) Das Karthäuser-Kloster und die Bürgerschaft von Basel.
*LII. 1874. (Heyne, M.) Über die mittelalterliche Sammlung zu Basel.
*LIII. 1875. (Stähelin, R.) Karl Rudolf Hagenbach.
*LIV. 1876. (Frey, Hans.) Die Staatsumwälzung des Kantons Basel im Jahre 1798.
*LV. 1877. (Frey, Hans.) Basel während der Helvetik 1798—1803.
*LVI. 1878. (Wieland, Carl.) Basel während der Vermittlungszeit 1803—1815.
*LVII. 1879. (Wieland, Carl.) Die vier Schweizerregimenter in Diensten Napoleons 1813—1814.
*LVIII. 1880. (Burckhardt, Albert.) Basel zur Zeit des dreißigjährigen Krieges. Erster Teil.
*LIX. 1881. (Burckhardt, Albert.) Dasselbe. Zweiter Teil.
*LX. 1882. (Bernoulli, August.) Die Schlacht bei St. Jakob an der Birs.
*LXI. 1883. (Bernoulli, August.) Basel im Kriege mit Österreich. 1445—1449.
LXII. 1884. (Probst, Emanuel.) Bonifacius Amerbach.
*LXIII. 1885. (Boos, Heinrich.) Wie Basel die Landschaft erwarb.
*LXIV. 1886. (Burckhardt, Achilles.) Hans Holbein.
*LXV. 1887. (Burckhardt-Biedermann, Th.) Helvetien unter den Römern.
LXVI. 1888. (Birmann, M.) Die Einrichtungen deutscher Stämme auf dem Boden Helvetiens.
*LXVII. 1889. (Trog, Hans.) Die Schweiz vom Tode Karls des Großen bis zum Ende des burgundischen Reichs.
*LXVIII. 1890. (Burckhardt, Albert.) Die Schweiz unter den salischen Kaisern.
*LXIX. 1891. (Bernoulli, August.) Die Entstehung des ewigen Bundes der Eidgenossen.
LXX. 1892. (Thommen, Rudolf.) Geschichte der Eidgenossenschaft bis zum Eintritt Luzerns in den Bund. 1291—1332.
LXXI. 1893. (Wackernagel, Rudolf.) Die Stadt Basel im dreizehnten und vierzehnten Jahrhundert.
LXXII. 1894. (Fäh, Franz.) Johann Rudolf Wettstein. Ein Zeit- und Lebensbild. (Zur Säkularerinnerung.) Erster Teil.
LXXIII. 1895. (Fäh, Franz.) Dasselbe. Zweiter Teil.
LXXIV. 1896. (Socin, Adolf.) Basler Mundart und Basler Dichter.
LXXV. 1897. (Huber, August.) Die Refugianten in Basel.
LXXVI. 1898. (Bernoulli, August.) Basels Anteil am Burgunderkriege. Erster Teil.
LXXVII. 1899. (Bernoulli, August.) Dasselbe. Zweiter Teil.
LXXVIII. 1900. (Bernoulli, August.) Dasselbe. Dritter Teil.
LXXIX. 1901. (Burckhardt, Paul.) Basels Eintritt in den Schweizerbund. 1501.
LXXX. 1902. (Holzach, Ferdinand.) Die Basler in den Hugenottenkriegen.
LXXXI. 1903. (Buser, Hans.) Basel während der ersten Jahre der Mediation. 1803—1806.
LXXXII. 1904. (Buser, Hans.) Basel in den Mediationsjahren. 1807—1813.
LXXXIII. 1905. (Vischer, Wilhelm.) Basel in der Zeit der Restauration 1814—1830. I. Die Jahre 1814 und 1815.
LXXXIV. 1906. (Vischer, Wilhelm.) Dasselbe II. Die Zeit von 1815—1830.
LXXXV. 1907. (Bernoulli, August.) Basel in den Dreißigerwirren. Erster Teil.
LXXXVI. 1908. (Bernoulli, August.) Dasselbe. Zweiter Teil.
LXXXVII. 1909. (Bernoulli, August.) Dasselbe. Dritter Teil.
LXXXVIII. 1910. (Bernoulli, August.) Dasselbe. Vierter Teil.
LXXXIX. 1911. (Vischer, Wilhelm.) Die Basler Universität seit ihrer Gründung.
LXXXX. 1912. (Burckhardt, Paul.) Die Geschichte der Stadt Basel von der Trennung des Kantons bis zur neuen Bundesverfassung. 1833—1848.
LXXXXI. 1913. (Burckhardt, Paul.) Dasselbe. Zweiter Teil.
LXXXXII. 1914. (Burckhardt, Paul.) Dasselbe. Dritter Teil.
LXXXXIII. 1915. (Barth, Paul.) Basler Bilder und Skizzen aus der Mitte des 19. Jahrhunderts.
*LXXXXIV. 1916. (Schaub, Emil.) Aus dem Leben des Basler Kaufmanns im 18. Jahrhundert.
LXXXXV. 1917. (Burckhardt, August.) Basler in fremden Diensten.

Frühere Jahrgänge der Neujahrsblätter sind, soweit dieselben noch vorhanden, zu beziehen bei **Helbing & Lichtenhahn**, Buchhandlung, Freiestraße Nr. 40.