

Zur Geschichte der Basler Rheinschiffahrt und der Schifffleutenzunft

Autor(en): Fritz Weiss
Quelle: Basler Jahrbuch
Jahr: 1901

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/7032d98f-7f73-45bf-b9c2-2a774ca79769>

Nutzungsbedingungen

Die Online-Plattform www.baslerstadtbuch.ch ist ein Angebot der Christoph Merian Stiftung. Die auf dieser Plattform veröffentlichten Dokumente stehen für nichtkommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung gratis zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrücke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des vorherigen schriftlichen Einverständnisses der Christoph Merian Stiftung.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Online-Plattform [baslerstadtbuch.ch](http://www.baslerstadtbuch.ch) ist ein Service public der Christoph Merian Stiftung.

<http://www.cms-basel.ch>

<https://www.baslerstadtbuch.ch>

Zur Geschichte der Basler Rheinschiffahrt und der Schifflenten-zunft.

Von Fritz Weis.



Am 15. Februar 1354 stellte Johann Senn von Münstingen, Bischof von Basel, den Schiffern, von denen hier speziell die Rede sein wird, und den Fischern hiesiger Stadt eine Urkunde aus, wonach sie von nun an zusammen eine Zunft bilden sollten. Von den 15 Basler Zünften war diese Gründung eine der letzten. Warum erfolgte der Zusammenschluß der Schiffer zu einer engeren Genossenschaft erst so spät, werden wir uns fragen? Hören wir doch, daß damals die große Schiffahrt auf dem Mittel- und Unterrhein, von Straßburg an abwärts, ihre Blütezeit bereits hinter sich hatte.

Der Verkehr zu Wasser lag seit dem 9. Jahrh. fast ausschließlich in den Händen der Städte Straßburg, Worms, Mainz, Koblenz und Köln. Warum fehlt das so günstig gelegene Basel in dieser Namensaufzählung? Der Oberrhein ist doch seit Römerzeiten viel befahren worden, und urkundliche Berichte melden uns, daß Basler und Zürcher Schiffe schon zu Anfang des 13. Jahrh. auf dem Mittelrhein erschienen. Die Antwort ist bald gefunden. Eine Schiffahrt größeren Maßstabes mußte durch einen regen Handelsverkehr mit dem Auslande bedingt sein. Ein solcher kann aber für Basel vor dem 14. Jahrh. nicht nachgewiesen werden. Erst als gegen Ende des 13. Jahrh. der Gotthard dem Handel

gangbar gemacht worden war, und ein großer Teil der Waren aus dem Süden nicht mehr über die alten, von den Römern angelegten Bergpässe gehen, sondern auf diesem weit kürzern und in Folge der zahlreichen schiffbaren Gewässer auch weit bequemeren Wege an den Rhein und von da weiter nordwärts transportiert werden konnte, begann sich in Basel ein anderes Leben zu regen. Das Salzhaus an der Schifflande, das im 13. Jahrh. noch vom Salz allein eine Einnahme abwarf, wurde in der Folgezeit immer mehr zum Lagerhaus für den Schiffstransport und zur Zollstätte für das Transitgut. Dadurch war mit Beginn des 14. Jahrh. einer größeren Anzahl von Schiffen Gelegenheit zum Erwerb geboten. Bald scheinen sie mit den Fischern auf dem Rhein zur Wahrung beiderseitiger Interessen unter sich gewisse Abkommen getroffen zu haben; denn solche werden durch die Stiftsurkunde der Zunft annulliert.

Diese spricht zunächst von der inneren Organisation der Zunft, von der Wahl des Zunftmeisters, vom Abgeordneten in den Rat und den übrigen üblichen Vorgesetzten. Die Zunft, heißt es, soll um 15 Basler Schillinge zu erkaufen sein und nicht höher. Daneben schenkt der Neuaufgenommene dem Zunftmeister als Gratifikation weitere 2 Schillinge, desgleichen den Zunftbrüdern 2 Schillinge zu einem Trunk und ebenso einen Schilling den Knechten. Das blieb so bis 1493, wo die Aufnahmegebühr auf 5 fl. erhöht wurde. Das Mißliche an der Aufnahme war nur das, daß dieselbe ganz dem Gutbefinden der Vorgesetzten überlassen, unter Umständen dem Eigennutz derselben preisgegeben war, schreibt Dhs. Deshalb war der vorgesehene jährliche Wechsel des Vorstandes äußerst notwendig.

In Kriegszeiten, bestimmt das Gründungsdokument weiter, ziehen Schiffleute und Fischer unter einem Banner aus, das der jeweilige Meister in seiner Wohnung aufzubewahren hatte. Um Zunftbanner und -Wappen erhob sich im Jahre 1416 zwischen den

beiden Gesellschaften ein hartnäckiger Streit. Die Schiffer nämlich wollten die gekreuzten Stacheln in ihrem Wappen mit dem Anker vertauschen, den die anderer Städte auch führten. Unter den Anker sollte dann der Fisch der andern Halbzunft gesetzt werden. Dagegen wehrten sich die Fischer und ließen, wenn auch von den Behörden erstmals abgewiesen, mit ihren Reklamationen nicht eher nach, als bis anno 1422 der Rat vermittelte, daß in viergeteiltem Felde Anker und Fisch gleichmäßig zur Geltung kommen sollten.

Besonders wichtig sind aber in der Stiftungsurkunde folgende Bestimmungen gewesen:

Kein Zunftbruder darf beide Handwerke zugleich betreiben.

Kein Schiffer hat das Recht, einem Fremden das freie Fahren oder den Schiffsverkauf zu wehren.

Nur was ein Fremder einem hiesigen Schiffer freiwillig verdingt, soll derselbe weiter befördern und zwar persönlich. Sonst sollen Güter, die ein auswärtiger Schiffmann hier anlegt, sie durchaus nichts angehen.

Damit hatten die Schifflente fast gar keine Rechte. Ihr Handwerk stand auch dem Fremden zu freier Ausübung offen und war mithin nichts weniger als geschützt. Wir dürfen uns daher wohl fragen, welches der Grund gewesen sein mag, der die Schiffer des Jahres 1354 zur Annahme derartiger Bestimmungen bewogen hat. Werden wir fehl gehen, wenn wir sagen, daß es jenen nicht organisierten Arbeitern nur darauf ankam, im Staatswesen rechtlichen Boden zu fassen und eine Vertretung ihrer Interessen in der obersten Behörde zu besitzen? Wenn nun die Erhebung zur Zunft auch mit ungünstigen Bedingungen verbunden war, so konnte das ihnen zunächst gleichgültig sein; durften sie dann doch von der Zukunft besseres erwarten.

Leider wissen wir nun vom Zustande und der Entwicklung der Schifflentenzunft aus den nächstfolgenden Jahrzehnten recht

wenig. Das aber dürfen wir wohl behaupten, daß damals kein Schiffmann darben mußte, denn an Arbeit hat es nicht gefehlt. War doch das 14. Jahrh. für Basel eine wahre Blütezeit des Handels.

Das änderte sich aber rasch, als im 15. Jahrh. der Transit und der Verkehr im allgemeinen ins Sinken geriet. Wir ersehen das am deutlichsten aus der Schifferordnung von 1430, wo es u. a. heißt: „Nachdem und der personen irs hantwercks by vier und drifzig oder sehs und drifzig sind, da der mertheil künrende und auch stark und mögende und der mynerteil unmügende und unkünrende ist, da söllend sy die selben personen teilen in drü teil und nemlich die künrenden und die starken zu den unkönnenden und franken uf das allerglichest, so das zугan mag ane alle geverde. Und sol hegliches teil der drü teiln das geverte ein wuchen haben, der ander teil die andern wuchen und der dritte teil die dritte wuchen.“

Demnach war für die zwischen 34 und 36 Mann zählende Zunft damals nicht mehr genügend Beschäftigung vorhanden, und sah man sich zu einer möglichst gleichmäßigen und gerechten Teilung der Mannschaft in drei Abteilungen gezwungen, die abwechselungsweise je eine Woche den Dienst auf dem Rheine zu versehen hatten.

„Und was der selbe teil also mit varende gewünnet und erobert der selben wuchen,“ lesen wir weiter, „daz sol des selben teils gemein sin und glich under sy geteilt werden, also daz einem als vil als dem andern gelange und volge.“

War ein Schiffer krank, so hatte er, um seines Anteils am gemeinsamen Gewinn nicht verlustig zu gehen, einen Ersatzmann zu stellen. Selbstverständlich konnte es nicht in der Absicht der Obrigkeit gelegen haben, daß die Schiffer in den 14 Tagen, während welcher sie vom Fahren ausgeschlossen waren, am Hungertuch nagen sollten. Deshalb bestimmte Art. 2 der Ordnung, daß ein jeg-

licher unter ihnen sich in dieser Zeit umsehe, „etwas anders ze tunde, damitte er sich denn mag began, es sie vischen oder buwen (Schiffe bauen) oder anders, da durch er denn gedencet, hin ze kommende und sich zu ernerende.“

Nun gab es aber im Jahre gewisse Zeiten, wo der Verkehr auf dem Wasser ein besonders reger war, wenn nämlich im Frühling und Herbst die beiden Frankfurter Messen stattfanden, wenn ferner unzählige Pilger nach Einsiedeln wallfahrteten oder nach der Loretto-Kapelle auf dem Achenberg bei Zurzach. Die Fahrten nach Einsiedeln hatten gerade damals riesenhafte Dimensionen angenommen; es sollen jährlich gegen 150,000 Wallfahrer am Grabe des heil. Meinrad eingetroffen sein, von denen ein großer Prozentsatz die Rheinstraße als Rückweg benützt hat. Damit nun Leute und Gut schnelle Beförderung fänden und keine der drei Abteilungen sich im Erwerb von einer der andern übervorteilt sähe, hatte je-weilen bei diesen Anlässen die ganze Zunft thätig zu sein.

Mochte es aber der Rat mit den Schiffern so gut gemeint haben als nur möglich, so hatten die Bestimmungen der periodischen Fahrt doch nicht immer den gewünschten Erfolg. Jedenfalls dürfen wir die Beschwerde, welche die Breisacher im Jahre 1449 gegen die Basler beim Markgrafen von Baden eingereicht haben, nicht übersehen. Darin findet sich der Passus, es habe die Gleichberechtigung am Reingewinn in Basel Faulenzer erzeugt, die andere für sich arbeiten ließen und „so wurdent die Schiffslut (von Basel), so denne durch zitt faren mustend verdrüz, umb dz die andern nit vuch faren wolten und staltend öd truncken lüt für stierlüt uff die schiff,“ wodurch in kurzer Zeit nicht weniger als drei Schiffbrüche verschuldet worden seien, bei welchen 90 Menschen ihr Leben verloren hätten. Diesem Wortlaut nach zu schließen, hätten die wenigen pflichteifrigen Basler Schiffer es bald satt bekommen, für andere Leute zu arbeiten, und hätten angefangen, das Handwerk zu ver-

nachlässigen. Wenn auch nicht alles, so wird doch etwas daran wahr sein.

Aus dem 1430. Jahre erfahren wir ferner, daß sich zwischen Schiffern und Fischern ein unangenehmer Streit erhoben habe, weil letztere entgegen den Bestimmungen der Stiftungsurkunde angefangen hatten, ebenfalls Pilger von Einsiedeln abwärts zu spedieren. Man verglich sich schließlich dahin, daß den Fischern gestattet wurde, fünf Schiffe mit Pilgern wegzuführen, wobei sie jedoch den Steuermann von den Schiffleuten zu beziehen hatten. Diese Konzession an die Fischer blieb aber nur bis 1494 bestehen, wo durch Ratsbeschluß verfügt wurde, daß sich die Fischer mit der Schifffahrt überhaupt nicht mehr zu befassen hätten. Als Schadenersatz erhielten sie jedes Jahr von den Schiffern 15 rheinische Gulden, ob nun wenig oder viel Fremde sich einfanden, ausgenommen wenn gar niemand einträte. Weil aber auch die Schiffer hie und da der Fischerei obgelegen hatten, war schon 1487 bestimmt worden, daß auch die Schiffer bei ihrem Berufe bleiben sollten. Nur während zweier Nächte in der Woche wurde ihnen ein bedingtes Recht zum Fischen eingeräumt oder für den Fall, daß sie einmal auf ihrem Zunsthause ein Essen haben wollten.

Die Uebergriße der Fischer waren es aber zum wenigsten, was den Schiffleuten das Leben sauer machte; viel gefährlicher für sie war die laut Stiftungsurkunde auf hiesigem Plage gestattete Konkurrenz auswärtiger Berufsgenossen, unter welchen hauptsächlich diejenigen von Straßburg und Breisach zu nennen sind. Es war voranzusehen, daß sich die verschiedenen Schiffergesellschaften in der Ausübung ihres Handwerks und der Verfolgung gesonderter Interessen in die Haare geraten mußten. Zu Zwistigkeiten untereinander ist es denn auch bald genug gekommen. Den Anlaß hiezu gab das gegenseitige Hindern der freien Fahrt und der damit verbundene Zwang, fremde Steuerleute an Bord zu nehmen.

Der Ober- und Mittelrhein war nämlich schon von alter Zeit her ein ungezügelter Wasserlauf gewesen, den der badische Wasserbautechniker Oberst Tulla bezeichnend ein „großartiges Wildwasser“ genannt hat. „Waltwasser“ heißt er anderswo, weil seine Ufer stark bewaldet waren. Er schwoh häufig an, überflutete die in demselben vorhandenen Inseln und Sandbänke, bildete daneben stets neue Inseln und veränderte andauernd sein Strombett, indem er sich bald nach dem einen, bald nach dem andern Ufer drängte. Die Schifffahrt zwischen Basel und Neuenburg hauptsächlich war um so schwieriger, als häufig die hier und dort bewaldeten Ufer nach erfolgter Unterpflung abbrachen, und dadurch Bäume und Sträucher in die eigentliche Fahrstraße gelangten, welche nebst den vorhandenen Sandbänken die Flußbahn für den Verkehr unsicher, ja geradezu gefährlich machten. Es war daher eine Hauptpflicht der Schiffer, zu sorgen, daß Schiffbrüche vermieden würden. Das geschah zunächst dadurch, daß die Schifferzünfte von Basel, Breisach und Straßburg unter sich verabredeten, den Rhein jedes Jahr auf eine vorgeschriebene Strecke hin ein oder mehrere Mal „in irem costen zu versuchen und zu zeichnen,“ d. h. das Flußbett auf eigene Kosten einer genauen Prüfung zu unterziehen und gefährliche Passagen durch eingerammte Pfähle zu kennzeichnen. Dieses Geschäft lag den Baslern von hier bis Breisach ob; von dort bis Straßburg besorgten es die Breisacher, und für die Sicherheit auf dem Mittelrhein hafteten zum Teil die Straßburger, denen nachgerühmt wird, sie hätten den Fluß jährlich zweimal mit großem Kostenaufwand mittelst Ketten oder starker Seile von Bäumen und Sträuchern gereinigt. Inwieweit die Basler dieser ihrer Aufgabe nachgekommen sind, läßt sich nicht mehr genau bestimmen. Wohl aber vernehmen wir, daß, nachdem zu Ende des 15. Jahrh. eine ganze Anzahl von Basler Schiffen gescheitert war, man hierorts mit übertriebener Vorsicht kein Schiff mehr eher abfahren ließ, als

bis man aus Breisach günstigen Bericht über die Fahrstraße erhalten hatte.

Es brauchte natürlich eine ziemlich lange Praxis, bis ein Schiffer mit gutem Gewissen behaupten konnte, er getraue sich, ein größeres Fahrzeug ungefährdet von Basel nach Straßburg zu dirigieren. Wiederholte Unfälle mögen es daher gewesen sein, welche zuweilen gewissenhafte Leute bewogen haben, bei schlechten Fahrverhältnissen oder auf gewisse, ihnen weniger bekannte Strecken hin fremde zuverlässige Steuerleute zu dingen und diese mit der weiteren Führung der Schiffe zu betrauen. Solche Ausnahmefälle wurden allmählich zur Gewohnheit und schließlich, sobald der Verkehr zu Wasser abnahm und der Lotfendienst sich als eine willkommene Erwerbsquelle darbot, sehen wir diese Gewohnheit in den Zünften zum förmlichen Rechtsanspruch erhoben. Das hat unter denselben die widerwärtigsten und langwierigsten Händel verursacht. Wie früh man übrigens schon vergessen hatte, weswegen man eigentlich einander gegen Bezahlung Steuerleute zur Verfügung gestellt hat, zeigt eine Forderung der Breisacher aus dem Jahre 1386, wonach die Basler gegen Entrichtung von „10 Blaphart“ pro Schiff ungeschoren selbst weiter fahren dürften, im andern Falle dagegen bis Straßburg einen Steuermann um 1 fl. aufzunehmen hätten. Somit war man schon damals nur noch auf den Gewinn bedacht.

Am längsten dauerte in dieser Angelegenheit der Streit, den die Basler mit der Straßburger Ankerzunft auszusechten hatten. Gestützt auf eingezogene Rundschaften hatten sie im Jahre 1424 einen Schiedspruch erlangt, der ihnen ungehinderte Fahrt unterhalb Straßburgs zusicherte und ferner den Straßburgern verbot, in Basel Ladung einzunehmen. Längere Zeit haben sich letztere an dieses Privileg der Basler gehalten. Sobald sie sich aber nicht mehr darum kümmerten, kam es zu Thätlichkeiten. Immer und

immer wieder mußte der hiesige Rat seine Bürger gegen erlittenes Unrecht in Schutz nehmen, aber auch die Straßburger wissen zu erzählen, wie ihre Knechte beim unbefugten Laden an der Schiffslände „mit streichen und schlägen abgefertigt worden.“ Die Reibereien nahmen zu, je mehr die Schifffahrt zurückging, besonders aber von der Zeit ab, wo Basel eine eidgenössische Stadt geworden war. Ihren Höhepunkt erreichten sie um die Wende des 17. Jahrh., wo man den Baslern das Vorhandensein eines derartigen Privilegs direkt bestritt und behauptete, ein solches würde sowieso keine Geltung mehr haben, seit Basel nicht mehr eine deutsche Reichsstadt sei. Man hatte hier schwer, Straßburg gegenüber aufzukommen; denn im März des Jahres 1533 waren bei einem Brande des Zunfthauses die meisten Dokumente zu Grunde gegangen. Da lange Zeit kein Vergleich zu stande kam, drangsalirten die Straßburger die hiesigen Schiffer damit, daß „die ersame Zunfft zum ender unsere schiff verboten, daß kein schiffmann eines kauffen darff, gueter darein zu laden, und wür (die Basler) also sie mit unserm großen schaden zu Straßburg verderben zu lassen gezwungen werden nur damit uns die schifffahrt auch gen Straßburg schwehr genueg gemacht und wür also dadurch gar ab dem wasser vertriben würden.“

Solche Mißhelligkeiten, zu denen sich die Gefahr des Transportes und öfter langsame Expedition verbunden mit großen Um-lagen und Zöllen gesellten, konnten nicht ohne Folgen sein. Wegen der Zölle hatten die Kaufleute schon oft beabsichtigt, die Schifffahrt ganz aufzugeben, doch waren sie veranlaßt durch die hohen Wehrzölle, durch schlechte Straßen zc. immer wieder zu der mit Abgaben ebenso belasteten, jedoch bequemeren Schifffahrt zurückgekehrt. Jetzt fing man an, für Postgegenstände und ähnliches mit der neu eingerichteten Schaffhauser Post den Landweg über Freiburg nach Frankfurt zu gebrauchen. Diese Konkurrenz spürte man

in Basel wie in Straßburg bald genug. Vergebens aber gab sich Syndicus Friedrich von Straßburg alle Mühe um ein gütliches Uebereinkommen der beiden Zünfte. Alles Zureden half nichts, so daß derselbe unserm Stadtschreiber im Jahre 1674 nutzlos schreibt, es sei ihm zwar sehr leid, doch lasse man in Straßburg plötzlich alles hängen und gehen. Wenn die Basler recht arbeiten und die Kommerzien in Ordnung seien, so sei es gut.

Erst im Jahre 1711, als Straßburg eine französische Stadt geworden war, fanden die Basler an Klinglin, dem königl. Prätor in Straßburg, eine Persönlichkeit, mit Hilfe deren sich einige Hoffnung zeigte, den leidigen Streit endlich einmal beizulegen. Klinglin hatte dem hiesigen Räte geschrieben: „Il est tres heureux pour moy que le petit service que j'ay rendu aux bateliers bourgeois de vostre ville vous soit agreable ayant pour vous et ceux qui vous appartiennent tout le respect imaginable... Il vous sera aisé de juger que je m'efforcera de vous en donner des marques dans toutes les occasions qui se presenteront. Je vous supplie tres humblement d'en estre persuadés“ etc.

Von diesem äußerst freundlichen Anerbieten machten die Basler sofort Gebrauch. Sein Beistand wurde zur Regelung der Verhältnisse angerufen, und bald finden wir den Kanzleiregistrator Gernler zusammen mit seinem Vetter Lucas Fesch, dem Zunftschreiber zu Schiffleuten, auf dem Weg nach Straßburg. Die beiden Herren hatten keine leichte Aufgabe. Schon die Reise an und für sich war beschwerlich. Da Kriegszeit war, hatte sich Gernler in Hüningen einen Paß verschafft, welcher ihm erlaubte, sich der Truppe anzuschließen, welche den königlichen Schatz von Dttmarsheim hinunter nach Straßburg begleitete. Mit Mühe und Not, schreibt er in seinen ausführlichen Berichten an den Rat, sei er durch die Marodeure hindurch am Bestimmungsorte angelangt.

Darauf habe er sofort bei Klinglin um eine Audienz gebeten und sie auch zugesagt erhalten. Mit sichtlichem Wohlbehagen berichtet er von der Pracht, die er im Hause Klinglins angetroffen habe, von dem vielen Silber und Gold, von dem samtnen Kleide des Herrn Prätors, und wie dieser das Kompliment des Rates ohne Bedeckung stehend angehört, sich darauf unterthänigst und gehorsamst bedankt und ihn endlich zum Sitzen aufgefordert habe. Nun sei der Prätor wohl anfänglich vom Straßburger Magistrat eingenommen gewesen, der mit Behemenz immer noch behauptete, die Basler hätten keine Urkunde ihrer Privilegien vorzuweisen. Nach Ueberreichung des wieder gefundenen 1424ger Dokuments sei aber Klinglin für Basel gewonnen gewesen.

Gernler hatte Befehl, den Handel vor S. Excellenz, den Intendanten Le Pelletier de la Houffaye zu bringen. Das riet ihm Klinglin ab; denn es liege ein absoluter Rechtshandel vor, der denselben nichts angehe und nur vor das Forum des Magistrats gehöre. Er erzählte ihm auch, wie er schon einmal mit Ammeister Wenther, dem Oberherrn der Straßburger Schiffeleute, in besagter Angelegenheit „harte Mühe“ gehabt habe, wie derselbe brutal sei und die Schiffer keine Raison hören wollten, so daß er schließlich gezwungen gewesen sei, „seine authorität zu zeigen.“

Einige Tage nach dieser Audienz erhielt Gernler aus Basel ein Schreiben, in welchem von einem Geschenk an Klinglin in Form einer Medaille die Rede war. Darauf mußte er zu antworten, daß man nach seinen Erkundigungen „mit sauber gearbeitetem Silbergeschirr besser als mit Medaillen willkommen sein werde.“

Endlich war die Sache so weit, daß man zu einer ersten Sitzung zusammentreten konnte. Gernler erhielt dazu keinen Zutritt, erfuhr jedoch vom Stadtmeister Wormbsjer, wie sehr Klinglin sich in derselben Basels angenommen habe. Von dem gleichen Herrn hörte er auch den Ausspruch, „daß die schiffleuth in wahr=

heit die größten Leuth seyn, so in Straßburg wohnen und zweifle ihm ganz nicht, sie werden zu Basel auch des gleichen suegß seyn.“

Auf diese erste Sitzung hin sandte Gernler seinen Vetter in die Stadt aus, ob es ihm vielleicht gelinge, zu vernehmen, was man von „seiner negotiation“ halte. Nicht lange dauerte es, so brachte Feisch zurück, daß erstens die Ankerzunft sich anschieße, die Kaufmannschaft mit ins Feld zu führen, und daß zweitens das Gerücht gehe, es sei Klinglin von Basel aus mit 2000 Thalern bestochen, „und würden die Basler nicht nachlassen, wann es sie auch gleich 50,000 Thaler kosten sollte.“

Wirklich wurde auch in der zweiten Sitzung dem Prätor eine von 86 Kaufleuten Straßburgs unterzeichnete Bittschrift zu Gunsten ihrer Schiffer eingehändigt. Erst schüttelte er dazu den Kopf, denn er hatte nie geglaubt, daß die Kaufmannschaft etwas unternehmen werde, was ihr Schande bereiten mußte; dann lachte er die Petenten aus und wies sie an, ihr Vorbringen besser zu begründen. Aber Gernler fand die Sache doch recht bedenklich und fürchtete für einen guten Erfolg seiner Mission, wenn die Petenten an den Intendanten gelangen würden; denn, schreibt er, bei diesem heißt es kurz: „*Sic volo, sic jubeo et omnis populus dicat amen.*“ Doch da geschah in der dritten Sitzung vom 18. September 1711 das Unerwartete. Lassen wir Gernler erzählen:

„Diesen Morgen nun ist man widerumben zuesammen geschritten und habe ich endlich nach dritthalbstündigem streiten und markten durch Gottes gnädigen beystand die sache zu dem völligen schluß und verglich gebracht, also daß

1. unser spruchbrieff de anno 1424 von neuem durchaus bestätigt;
2. zu Straßburg das bißher von den baslischen schiffleuthen bezogene fertigungsgelt völlig abgethan;

3. den basliſchen in ihre freye willkur geſtellt iſt, zu ihren künfftigen Rheinthalfahrten keinen, einen oder mehr ſtierleuth zu nehmen, wo die Straßburger allzeit ſchuldig ſeyn ſollen, ſtierleuth zu geben.“

Als Entſchädigung für dieſe Konzefſionen vergönnte man den Straßburgern nur, alljährlich an der hieſigen Schifflande 500 Zentner Gut abgabensfrei als Rückfracht laden zu dürfen.

Noch am ſelben Abend gelang es Gernler, zwar nicht ohne Mühe, das Konzept des Vertrages zur Prüfung zu erhalten, bevor daſſelbe dem Räte zur Ratifikation vorgelegt würde. „Nach dehme ich das Concept überſehen,“ ſchreibt er, „hab ichs unſerer abred in vielem directe zuewider lautend befunden, daher ich mich noch in der nacht darhinder gemacht und ein ganz neuen vertrag concipiert, welchen ich des gefolgten fruehen morgens durch herren Feſch copieren laſſen und durch ihne herrn Advocat Fridt überſchickt mit bitt, es möchte dieſes project anſtat des mir überſchickten placediert werden, da ſo der vertrag geſchloſſen und anders nicht.“ Das geſchah auch, und nachdem alles in Ordnung war, lud der Prätor Klinglin die Vertreter der Parteien und den Rat zu einem großen Eſſen ein, von welchem Gernler erzählt:

„Man ſizte an der Tafel biß ein Uhr nach Mitternacht; da ward Caffee gebracht, welches mir aber nicht wohl bekham, dan ich es nicht bey dem wein leyden konte. Umb halb zwey Uhr fahrte ich fort und ward von dem herrn pretoren biß in die gutſchen beglattet. Ich ward aber in dieſer nacht ſo krankh, das ich vermeynte, ein hitzig fieber an dem halz zu haben, geſtalten die gar ſtarckhe 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 konte.“

So hatte denn Baſel einen durchſchlagenden Erfolg erzielt. Klinglin ſchrieb darüber an die Baſler Obrigkeit: „L'affaire....

a esté terminée a l'amiable et comme il me paroist a la satisfaction respective des deux parties, de quoy je suis ravi. Mr. Gernler que vous avies chargé de la conduire de vostre part l'a fait avec toute la prudence, toute l'habileté et en mesme temps vivacite que vous pouvies desirer de luy en une occasion de cette nature“ etc.

Wem aber in erster Linie der günstige Ausgang des Handels zuzuschreiben war, wußte man hierorts wohl und ließ es daher an Dankadressen nicht fehlen.

Die Angelegenheit hatte aber in Basel noch ein unangenehmes Nachspiel. Weil die Deputation nach Straßburg nicht weniger als 415 fl. gekostet hatte, handelte es sich darum, wer diese Auslagen decken sollte. Die Schiffleute, die ohnehin nie große Schätze besaßen, weigerten sich, dafür aufzukommen, und wiesen den Rat mit seiner Forderung an die Direktoren der Kaufmannschaft. Diese remonstrirten ihrerseits sofort gegen ein derartiges Anfinnen. Nicht sie seien es, welche aus dem Erfolge den Gewinn einheimsten; warum sollten sie also zahlen? Schließlich wurden sie aber doch dazu gezwungen.

Waren die hiesigen Schiffer in ihrer freien Fahrt von den Berufsgenossenschaften unterhalb der Stadt drangsalirt worden, so übten sie ihrerseits einen ebenso starken Druck auf diejenigen aus, welche von oben her gefahren kamen. Jedes Schiff suchten sie anzuhalten und wachten mit peinlicher Genauigkeit über ihre hergebrachten Rechte. So glaubte, um nur einen Fall zu erwähnen, der preußische Gouverneur von Neuenburg im Jahre 1748 Grund zur Klage gegen die Basler zu haben, weil sie seinen Unterthanen eine Fuhr nach Mainz abgezwungen hatten. Als Antwort erhielt er, daß die Hiesigen von allen abwärts fahrenden Schiffen mit Ausnahme derjenigen von Laufenburg ein Stapelrecht besaßen und einem fremden Schiffsmann nur dann Steuerleute zu geben ver-

pflichtet seien, wenn derselbe mit eigenem Schiffe gefahren komme. Da nun aber das betreffende Neuenburger Fahrzeug nicht den Schiffern gehört habe, sondern Eigentum der Passagiere gewesen sei, seien sie auch befugt gewesen, den Transport der Insassen und die ganze Fuhr nach Mainz den Neuenburgern abzuverlangen.

kehren wir aber nach dieser langen Abschweifung wieder zu der erweiterten 1430er Zunftordnung zurück.

Sie verbietet unter anderem den Schiffern ein langes Säumen auf der Reise. Nicht über zwei Nächte soll einer in Straßburg liegen bleiben, damit Leute und Güter desto raschere Beförderung fänden.

Sie verpflichtet die Mitglieder zur persönlichen Beforgung der Aufträge und bedroht mit hoher Strafe denjenigen, welcher während der Fahrt von den Passagieren ein höheres Fahrgeld zu erpressen sich unterstehen würde.

An Sonn- und Feiertagen ist das Fahren auf dem Rhein nur gegen Erlegung von zwei Pfund Wachs gestattet, ein Paragraph, der 1753 folgende Wendung erhielt: „Um mehrerer Heiligung des Sonntags willen solle in das künftige vor geendeter Morgenpredigt von den Zunftangehörigen G. G. Zunft zu Schiffleuchten niemand auffert dem Herrn Pfarrer zu Klein Hünningen bei Vermeidung m. gn. Herren Ungnad auff dem Rhein hinweg geführt werden.“

Ein weiterer Paragraph handelt vom Schiffsankauf. So lange die Basler Rheinschiffahrt bestand, hören wir recht wenig davon, daß die Zunftgenossen auf hiesigem Plaze neue Schiffe haben erstellen lassen. Als Schiffbauer lernen wir hauptsächlich die Laufensburger kennen. Doch nur in Notfällen schritten die Basler zur Bestellung von teuren neuen Fahrzeugen, denn sie kamen auf anderem Wege meist billiger dazu. Gewöhnlich fuhren nämlich die Schiffer aus dem Flußgebiete des Oberrheins nicht weiter als bis

Basel, und da in den meisten Fällen an einen Rücktransport der Fahrzeuge Kosten halber nicht zu denken war, sahen sich dieselben gezwungen, sie hier zu verkaufen. Diesen Umstand scheinen die Basler zuweilen recht ausgenützt zu haben. Wenigstens ersucht 1590 die Stadt Schaffhausen den Rat, dahin zu wirken, daß für ihre Schiffe ein anständiger Preis bezahlt werde. Im Jahre 1643 werfen die Kaufleute den Schiffern vor, daß sie die Fahrzeuge „gar leidenlich kouffen, ja öfft mohls die Berner und Schaffhauser schiffleuth truckhen, daß sie die allhiefigen mehr auß den thillen und stuckhen zu Stroßburg erlosen können, als daß schiff zu Basell gekostet hat.“ Klüger stellten es die Zürcher an: sie trafen wiederholt mit den Baslern auf eine bestimmte Zeit Abkommen, worin die Schiffspreise geregelt waren. Uebrigens hat es dann Zeiten gegeben, wo es den Unsrigen selbst in dieser Hinsicht zu Straßburg um kein Haar besser gegangen ist. Am Unterrhein allerdings löste man fast jederzeit aus dem bloßen Holz der Schiffe so viel, daß man nur selten zu großem Schaden kam.

Ein Ueberfluß an Fahrmaterial war deswegen hier doch nie vorhanden. Die alte Zunftordnung verpflichtet die Angehörigen, immer ein großes und ein kleines Schiff bereit zu halten und sich so einzurichten, daß eine Fahrt jeweilen am frühen Morgen schon beginnen könne. Eine Ratserkenntnis aus dem 17. Jahrh., wonach ein Schiffsverkauf ohne hochobrigkeitliche Bewilligung mit Verlust des Bürgerrechts, mit Schellenwerk, oder im günstigsten Fall bei mildernden Umständen mit zweimal 24 Stunden Gefängnis bestraft wird, spricht auch nicht für eine große Basler Kauffahrteiflotte.

Außerst interessant sind nun in der 1430 ger Ordnung eine Anzahl Paragraphen, welche auf das Verhalten der Zunftbrüder innerhalb und außerhalb des Zunftlokals Bezug haben und deshalb hübsche Beiträge zur Sittengeschichte liefern. Da heißt es:

„Item welcher dem andern sin schiffe lützet (herabmindert) und löße machet, oder das er spricht, er fürt steine oder swine oder lere schiff, oder kan nit varen, oder er wil sich summen (aufhalten) underwegen, der git ein guldin ze besserunge.

Art. 34 enthält folgenden Euphemismus: „Item welcher under unsern gesellen uff unser huse und stuben gense, hünre, enten, vische oder andere esshafftiger dingen bringet oder treit, die er nit koufft hat,“ ist einer Strafe von 10 Pfund Wachs verfallen.

Nicht übel hört sich § 35 an: „Item welches unfer gesellen wip ane das ufer gat, sy bringe im denn einen mantel oder einen spieß oder nagel oder sölich dinge, das ihm zugehört,“ wird mit zwei Pfund Wachs gebüßt und soll von der Schifflande heimgeschickt werden.

Straßenkandal zieht eine Strafe von zwei Pfund Wachs nach sich. Wer hingegen „den andern wundet uff unserm huse, der git 50 Pfund“ und wer „den andern uff unserm huse ze tode schlacht, der git 100 Pfund bar wachs“ zu der Strafe, die seiner von seiten der Stadt wartet.

Hatte sich irgend jemand von einem Gesellen wegführen lassen und war das Fahrgeld schuldig geblieben, den sollte keiner mehr vor Abtragung der Schuld in sein Schiff aufnehmen.

Auf die Hausordnung beziehen sich folgende Bestimmungen:

„Item es sol niemand uff unser stuben orren (Ohrfeigen austheilen) noch stossen, denn (sondern) züchtig sin.“

„Item welcher den andern heisset liegen (lügen) frevenlichen oder in zornswise, der git 1 Pfund wachs.“

„Item welcher uff unserm huse übel redet und ein loch nemmet (nennt), stubeloch, zwersloch und soliche worte, der git sofort 6 pfennig oder später 1 Pfund wachs.“

„Uff dem huse“ darf man einander nicht „beschütten noch werfen.“

Eine hohe Strafe von 10 Pfund Wachs trifft den, der einem andern geschlechtlichen Umgang mit Tieren vorwirft.

„Welcher dem andern uff dem huse über sin teſchen gat oder in uß ſinem ſchlaffe wecket, der git 2 Pfund wachſ.“

Daß ſich die Schiffer im Zechen vor andern Stadtbürgern hervorgethan hätten, könnte nicht bewieſen werden. Daß aber auch ſie keine Temperenzler waren, erhellt neben vielen in den Akten zerſtreuten Andeutungen aus den verſchiedenſten Zeiten ganz beſonders aus einer neuen Ordnung, welche das Jahrhundert der Reformation mit ſeiner Fülle von Sittenmandaten gezeitigt hat. Darin leſen wir: „Die Schifflüte, meiſter und knecht haben etwan über die zit gezert und bi dem trunkh geſeſſen (NB. auf Rechnung des Zunftſeckels!). Wir wollen keinem den erbaren zächen benämen, doch umb ſeinen pfennig ohne zunfftcoſten, es wäre denn daß ein ſchiff geladen worden und die meiſter erlaubten einen gemeinſamen trunk. Welcher aber über die zit uf der zunft verharren, zehren, ſich überwynen, Gott leſtern, die gaben Gottes mißbrauchen oder junft anderen unzüchtige ſachen mit worten oder werckhen üben und treiben wurde,“ ein ſolcher ſolle jederzeit von den Meiſtern nach Gebühr beſtraft werden.

Von durchſchlagendem Erfolge ſind aber dieſe und noch viele ähnliche Verordnungen nicht geweſen. Vielfach herrſchte Zwiſtracht unter den Genoffen oder es verſagten die Knechte den Obern den Gehorſam. Von allen 15 Zünften iſt die zu Schiffleuten diejenige geweſen, über welche weitaus am meiſten Klage vor Rat geführt worden iſt. Was Wunder alſo, wenn ſie zuletzt in üblen Ruf kam, und ſich die nachtheiligen Folgen zeigten?

Im Jahre 1354 war ſie gegründet worden; nach nicht ganz 80 Jahren zählte ſie ihren größten Mitgliederbeſtand, hatte aber bereits die guten Tage hinter ſich. Fürwahr, eine kurze Zeit des Glückes und der Freude! Das allmähliche Sinken der Schiffahrt

offenbart sich uns auf mancherlei Weise. Wenn im Jahre 1441 der Beschluß gefaßt wurde, daß „alle gemeinschaft, so sy mitt-einander unzhar gehept hand oder haben möchtent, genzlich hin und abesin soll,“ so erklärt sich derselbe wohl nur aus einer gegenüber früher bedeutend dezimierten Zahl von Zunftgenossen, und wenn denselben bald nachher wieder erlaubt wird, abwechslungsweise, diesmal aber in zwei Abteilungen, zu fahren, so ist das doch nur ein Zeichen, daß das Handwerk in stetigem Niedergang begriffen war. Eine lange Lehrzeit (7—8 Jahre) und ein großes Sterben (1564/65) trugen das ihrige dazu bei, daß sich immer seltener tüchtige Kräfte zur Aufnahme in die Zunft meldeten. Wer mochte sich auch einem Berufe zuwenden, welcher den Mann nicht zu ernähren versprach? So finden wir denn die Basler Schifffahrt 100 Jahre später in den Händen von nur ganz wenigen Meistern mit einigen Knechten. Ihrer Pflicht, der raschen Beförderung von Leuten und Gütern, suchten sie nach einer festgesetzten Fahrordnung nachzukommen. Bald aber begannen gerade diejenigen das Vertrauen, das man ihnen schenkte, zu mißbrauchen, denen es am ehesten obgelegen hätte, darüber zu wachen, daß das Gefährte nicht jählings verkomme. Gemeint sind die Zunftvorstände, welche, um nicht stetsfort selbst reisen zu müssen, Aufträge zwar sehr gern entgegen nahmen, sie aber nicht persönlich, sondern durch angestelltes Personal ausführen ließen. Ihrem Vorbilde folgten in gesteigertem Maße die übrigen Meister. Dadurch mehrten sich die Schifffbrüche, eine allgemeine Zerrüttung trat in der Zunft ein und Reklamationen von seiten der Kaufleute waren an der Tagesordnung. Wir entnehmen das einer Verteidigungsschrift wegen verschuldeten Schifffbruchs, die der Schiffer Hans Dürst dem Räte anno 1575 eingereicht hat. Es heißt darin: „Unser Rhatszherr und Meister farenn gar selten und wöllen veil schiff mit knechten hinweg schicken gon Strasburg, damit es dister weniger an sie komme. . . . Es sind

unser neun meister gsin; von denen neunnen haben sechs fast immerdar disen schwären handell mit faren sollen usrichten und sind eben vier knecht, die umb ein ersamme zunft dienen, unnd soll man etwan ein wuchen mit zweyen schiffen faren oder als bald mit dreyen ungeforlich, wie soll man nun, gnedig herren, disen schweren handel usrichten mit disen sechs meisteren und vier knechten? Dan der Diebolt Merian ist in acht jaren alters halb nie gfare, dan er hatt abbetten. Ist aber etwas gwunnen worden, so ist er alzeit darbey. Unser Meister ist lenger dan in einem halben jar nie weder gon Brijsch noch gon Strasburg gefaren, bezglichen unser rhatsherr über zweymal nit zu Strasburg in einem halben jar gewesen. . . . So aber unser einer gfare ist unnd umb knecht angesprochen hatt, hatt er müssen allerley volcks, räbknicht, messerschmid, beckenknicht und andere, die sich des wassers nit verstond, nemmen, daß manchen burger wunder genommen hatt, also mit schlechtem volck faren.“ Die guten Knechte hatten nämlich immer der Zunftmeister und der Ratsherr für sich beansprucht. „Und,“ fährt er fort, „hatt man uff ein zeit einen uf ein schiff gestelt für ein steuerman, der sein lebtag nie umb kein zunft gedient hatt. Vor dem sterbend hatt man etwan davornen inn dem schiff vier knecht gehabt, die umb ein ersame zunft gedient haben und sich uff das wasser verstanden, . . . nach dem sterbend aber sind die knecht, die do willens sind gsin zedienen, in ein abgang kommen. Das schaft aber die langwierige zeit dahin ze dienen (lange Lehrzeit), das niemant gern sein jon dahin thut.“ Früher habe man nach fünf Jahren die Meisterschaft erreicht, aber „ich bin uff die 5 jar gefaren, eb ich zum diener bin angenommen worden; demnach bin ich 7 jar diener gsin.“

Durch die Gegenreformation und die Hugenottenkriege in Frankreich wurden auch Basel und die elsässischen Gebiete in Mitleidenschaft gezogen. Bei dem allgemeinen Steigen der Preise waren

auch die Schiffer gezwungen, höhere Taxen zu verlangen. Das rief aber sofort einen Konflikt mit der Kaufmannschaft. Man verteidigte sich, so gut es ging, indem man darauf hinwies, daß, während man in Friedenszeiten für ein großes Berner Schiff 16 bis 20 fl. bezahlt habe, ein solches jetzt 60 fl. koste. Für Wein und Brot verlange man ihnen besonders in den Gasthäusern an den Landstraßen das vierfache von früher. Die Zölle und Waggelder seien ebenfalls dementsprechend erhöht worden. In Breisach müßten sie sich für schweres Geld Pässe lösen und der dortigen Wacht „schmieren.“ Aller Orten würden sie jetzt angehalten, so daß sie nun 5—6 Tage zu einer Fahrt nach Straßburg brauchten, von denen man früher in zwei Tagen zurück gewesen sei. Wenn man nun bedenke, daß sie seit 1 $\frac{1}{2}$ Jahren fast auf allen Fahrten geplündert worden seien und Hab und Gut verloren hätten, wenn man ferner in Betracht ziehe, daß in Straßburg 30 ihrer Schiffe im Wert von über 1500 fl. verankert liegen, welche zum Teil verfallen und verfaulen, weil sie dieselben in dieser bösen Zeit nicht abbringen könnten, wer dürfe dann von Unrecht reden, wenn sie mit ihren Taxen ausschlagen? Die Kaufleute thäten es auch nicht anders, und wenn man sie frage, warum sie ihre Waren bald drei-, bald viermal so teuer geben als früher, so erhalte man zur Antwort, daran seien die schweren Kriegsläufe und die allgemeine Unsicherheit auf den Straßen schuld. Das sei aber auch ihre Klage, und überhaupt seien die verständigen Leute mit ihnen noch immer zufrieden gewesen.

Schließlich legte sich der Rat ins Mittel. Er gebot zunächst, die Zunft auf acht Meister, zwei Steuerleute und vier Knechte zu ergänzen, vorbehalten, daß die Schifffahrt wieder zunehme. Dann regelte er die Dienstzeit eines Knechtes auf drei und die eines Steuermanns auf zwei Jahre. Kranken oder alten, gebrechlichen Meistern sprach er vollen Anteil am Reingewinn der Zunft zu,

Witwen hingegen nur für das Todesjahr ihrer Gatten. Er setzte eine Behörde ein zur genauen Prüfung des Schiffmaterials und zur Ueberwachung der Ladung und Spedierung der Güter, er bestimmte die Fahrtagen, verbot fremden Schiffern an der Schiffslände, wie bisher oft geschehen, Ladung einzunehmen und verlangte von den Zunftgenossen, daß sie alle Gebrechen im Rhein, die sie auf ihren Fahrten bemerkt haben würden, sofort nach ihrer Rückkehr zur Anzeige brächten. Auf den Fahrten selbst sollte sich ein jeglicher der Nüchternheit und Bescheidenheit befleißigen. Eine weitere Bestimmung bezieht sich auf die Schiffbrüche. Unverschuldetes Mißgeschick ist zu verzeihen, heißt es in einem der Paragraphen. Wer aber einen Unfall gröblich selbst herbeiführt, der ist zu bestrafen und hat den Schaden zu ersetzen. Wird der Betreffende jedoch flüchtig, so hat die ganze Zunft für ihn einzustehen.

Die Haftbarkeitsfrage der Schiffer für die zu spedierenden Güter wurde immer und immer wieder aufgeworfen. Anfänglich nämlich weigerten sich dieselben hartnäckig, überhaupt Schadenersatz zu entrichten, wenn ein Fahrzeug gesunken oder gestrandet und wertvolles Gut verloren gegangen oder beschädigt worden war. Wie sollte man sie in solchen Fällen auch zur Verantwortung ziehen können, wo sie doch in dem stets sich verändernden, gefahrenreichen Flußbett einen Kampf mit den Gewalten der Natur zu führen hätten! — Eine fade Ausrede, die nicht verding; denn nach den Akten beruhte die Mehrzahl der Unfälle auf Nachlässigkeit des Personals. Darum sah sich die Zunft auch schon 1398 veranlaßt, in Straßburg Erkundigungen in dieser Angelegenheit einzuziehen. Die Antwort bejahte die Verantwortlichkeit.

Doch hören wir für lange nicht, daß man in Basel dem Beispiel Straßburgs nachgelebt habe. Die 1430ger Ordnung bedrohte nur diejenigen mit schwerer Strafe, durch deren Nachlässig-

keit Menschenleben zu beklagen sein würden. Solche Schiffer sollten keine Gnade finden; nach ihnen wollte man fahnden, sie richten, aus der Stadt verbannen. Entrännen sie, so sollten sie den auswärtigen Schiffergenossenschaften denunziert, ihre Güter eingezogen und für das Seelenheil der Ertrunkenen verwendet werden. Schließlich scheint man sich aber doch auf den Standpunkt der Straßburger gestellt zu haben. Das ersehen wir aus der Erklärung der Meister vom Jahre 1586, welche lautet: „Es hat mit schiffbrüchen dije meynung, wan ein schiff zu grund godt und der schiffman mit seinem leyb biß ann das endt bey dem schiff pleibt und er rettet leut und güeter, soviel ihm möglich ist, als dann ist er umb den verlust nichts zu geben schuldig, fürnemlich wan er die sachen nit verwarloset, dan er selbst ist inn gefor seines leybs und lebens eben wie die anderen gestanden. Wann aber der schiffman fleucht und alein seines lebens rettung sucht, derselbig ist ein untrewer schiffman und mag umb allen schaden beclagt werden.“ Erst im Anfang des 19. Jahrh. gelang es den Auftraggebern, ihre Forderungen vor dem Räte voll und ganz durchzusetzen. Von da an mußte jeder Schiffer vor seiner Abfahrt von einer Ladung von weniger als 400 Zentner eine Kaution von 1000 Franken und von einer solchen zwischen 400 und 800 Zentner 2000 Franken hinterlegen oder durch Bürgschaft sicher stellen.

Im allgemeinen hatten die größten Frachtfahrzeuge auf der Strecke Basel-Straßburg eine Tragfähigkeit von 1200 bis 1500 Zentner. Sie waren 19 Meter lang, 4 Meter breit und hatten einen Tiefgang von 1,5 Meter. Freilich, als seit der letzten Hälfte des 15. Jahrh. ein kräftig pulsierendes Handelsleben fehlte, brauchte man immer seltener derartige Ungetüme durch die engen Wasserläufe des Rheins zu steuern. Man durfte mit einem vollständig befrachteten Bernerschiff zufrieden sein. Ein solches faßte 400 bis 600 Zentner Gut und erforderte eine Besatzung von acht bis

zehn Personen. Auf Frachtschiffen wurden bei Gelegenheit auch Personen befördert, doch dienten sonst dem Reiseverkehr kleinere unbedeckte, später mit einem Tuch überspannte Nachenschiffe. Von bequemer eingerichteten Fahrzeugen erfahren wir erst aus dem 17. Jahrh. Ein Beispiel hiezu liefert uns der Afford, welchen im Oktober 1680 der Marquis de Gravel über den Transport seiner Familie mit Bagage, Pferden und Warenvorräten auf drei Schiffen von Basel bis Bonn mit der Zunft abgeschlossen hat. Danach muß das erste Schiff enthalten: eine Stube mit einem Ofen, eine Kammer, eine Küche, alle mit den nötigen Fenstern; „soll auch mit dielen hin und wider wohl verwahrt sein.“ Vom zweiten und dritten verlangt er Holzbedachung, das eine davon mit „Krispen und Bahren.“ Die Schiffer will er nicht verköstigen, die Zölle für Mannschaft und Waren dagegen auf sich nehmen. Er garantiert ihnen auch, daß ihnen in Straßburg und Mainz keine andern Schiffer als Steuerleute aufgebürdet werden und verspricht ihnen einen Lohn von 390 Reichsthalern, sowie die Zuständigkeit der Fahrzeuge am Bestimmungsort.

Im Jahre 1816 baute Meister Jakob Hindelang ein Schiff mit zwei Etagen. Er hatte Auswanderer nach Amsterdam zu führen und gedachte nun, denselben die obere Etage zum angenehmen Aufenthaltsort während des Tages einzurichten. Es sollten dort 30 bis 40 Personen bequem Platz finden. Dem Zunftmeister Andreas Frey kam aber die Baute sehr gefährlich vor; er zweifelte an der Festigkeit der Konstruktion und beantragte für Hindelang ein Fahrverbot. Umsonst versuchten drei auf dessen Verlangen zugezogene Experten die Behörde zu beruhigen, das 70 französische Schuh lange und 12 Schuh breite Schiff sei neu und solid gebaut, es gehe nach vollendeter Ladung $2\frac{1}{2}$ Schuh tief, so daß es immer noch 5 Schuh über Wasser stehe; Hindelang erhielt die Bewilligung zur Abfahrt nicht eher, als bis er den obern Boden abgebrochen hatte.

Während wir über das Schifferhandwerk Basels aus dem 16. Jahrh. nur wenig erfahren und das nichts Gutes, befinden wir uns vom 17. Jahrh. an wieder auf sicherem Boden. Doch bietet uns die Zunft kein erfreuliches Bild dar. „Sittenmahlen ein erfsame zunfft zue den Schifflerleuthen durch eingerißne uneinigkheiten und zwitteracht, auch halbstarrigkheit etlicher ihrer meistern, bey welchen unser nunmehr über die zwey ganzer jahren beschehen freundliches zueprechen unnd verwarnen nichts versachen wollen, in das eußerste abnehmen unnd undergang gerathen,“ ferner in folge der Schuldenlast, „inn welche ein erfsame zunfft durch allerhand zuegestandne ungelegenheiten gerathen unnd kkommen — gemeint sind die in erschrecklicher Weise sich mehrenden Schiffbrüche — welche eben groß und biß anhero vil ehrlicher leuthen von der zunfft abgeschreckht,“ sah sich der Magistrat 1619 schon wieder veranlaßt, Ordnung zu schaffen. Die vier hauptsächlichsten Ruhestörer wurden in ihrem Handwerk bis auf weiteres stille gestellt und eine neue Verordnung über das Fahrwesen erlassen.

Damals hatte der dreißigjährige Krieg bereits begonnen. Er legte die Schifffahrt auf dem Mittelrhein völlig lahm. Verkehrsstockungen traten auch auf dem Oberrhein für die Basler ein. Immerhin aber hörte der Handel doch nicht ganz auf; ja es scheint vielmehr, als hätten damals einzelne Kaufhäuser zuweilen recht schöne Geschäfte gemacht. Wir entnehmen das einer Erwiderung der Schiffer auf eine Anklage der Kaufleute wegen Ueberforderung aus dem Jahre 1643, woselbst geschrieben steht, es habe wegen der großen Gefahr niemand mehr den Zentner Waren wie früher um sechs Wagen führen wollen. Weil aber die Kaufleute großen Profit an denselben gemacht hätten, hätten sie ihnen von selbst mehr Lohn versprochen und so sei eben die Taxe für den Zentner von sechs auf zwölf Wagen gestiegen. Deswegen hätten aber sie, die Schiffer, nicht etwa, wie man meinen sollte, ein schönes Geld verdient; —

im Gegentheil „erscheint sich in den geschriebenen Rechnungen, daß wir von 1638 bis dato (1643) über die 1400 fl. Schaden erlitten haben, und so sie (die Kaufleute) uns denselben bezahlen wollen, wir es mit dank annehmen.“

Daß der Krieg viel Unangenehmes bringen mußte, liegt auf der Hand. Waren die Basler schon früher gezwungen gewesen, auf der Strecke bis Straßburg an fünf Orten rechtmäßige, sogenannte Raubzölle oder sonstige Abgaben zu entrichten, so wurden sie jetzt in verschärftem Maße kuzoniert. Wollten sie daher rasch und im Frieden vorwärts kommen, so blieb ihnen keine andere Wahl übrig als zu „schmieren;“ „insonderheit zu Rheinaw, so alzeit ein senderich da ligt. Dem muß man nicht allein spendieren,“ sondern je nach dem Schiffe fünf bis neun Dublonen hinterlegen. Dessenungeachtet, meinten die Kaufleute, könnten die Schiffer mit niedrigeren Frachtansätzen noch wohl auskommen, denn „brodt und wein sei Gott lob rechtes preiß und sonderlich die knecht kostlicher speiß nit gewohnt, es were dan, daß sie, wie beschehen, in gutschen nach hauß fahrten.“

Zur bessern Veranschaulichung des Basler Verkehrs auf dem Rhein im dreißigjährigen Kriege möge hier angeführt sein, daß im Jahre 1636 noch ungefähr 70 größere Schiffe aus der Stadt wegfuhren. Dazu dürfen wir eine nicht unbedeutende Zahl von Weidlingfahrten rechnen.

Der westphälische Friede, welcher die Rheinufer frei gab und bestimmte, alle Beschwerden und Hindernisse müßten zu Gunsten der Hebung des Handels dahinfallen, war von gar keiner oder nur geringer Wirkung. An Hand der Limburger Zolllisten konstatieren wir zwar für die nächsten zehn Jahre einen Aufschwung des Verkehrs zu Wasser. Nach ihnen haben die Basler zu Limburg in der Zeit von 1640 bis 1647 nur 364 fl. Durchgangszoll bezahlt, während derselbe im gleich langen Zeitraume von 1651 bis 1658

nicht weniger als 565 fl. betrug. Dafür waren aber dann die 60er Jahre wieder ganz schlecht. Anno 1668 und 1669 wurde „wegen leidiger condagion (Pest) und anderen ursachen kein schiff gefiehr.“ Die eigentlichen Frachtfuhren gingen immer mehr zurück; denn die Kaufleute, welche behaupteten, die Schiffer hätten sie mit ihrem unerhört hohen Lohn gewissermaßen in einem Halseisen stecken, führten ihre Waren nach Hünningen und verladen sie dort auf Straßburger Fahrzeuge, oder sie nahmen ihre Zuflucht zum Transport auf der Aye. Man protestierte zwar in Straßburg gegen derartige Uebergriffe, doch lautete die Antwort ungünstig genug. „Es bezeugt die leidige erfahrung, daß fast kein jahr vergeht, da nicht wegen der Baßler ungeschickligkeit Menschen und güther uff dem Rhein jämmerlich verderben, so gar, daß auch ihre eigene Rauffleuth, . . . ihre güther viel lieber den unserigen als den ihrigen vertraut. Die ursach findet sich ohnschwer, daß sie fast kein stück guth gebührlich oder trucken (trocken) an gehörige stell wißsen zu lieffern: ja wann die Baßler schiffleuth bey 20 jahren selben zurück gedencken, wie viel leuth, paarschafft und guther besonders bey Brisach undt anderer orthen von ihnen extränkt worden!“

Geriethen nun aber auch die großen Gefährte ins Abnehmen, so mehrten sich dafür die kleineren und zwar in dem Verhältnis, daß im Jahr durchschnittlich auf zehn große bald mehr, bald weniger als 100 Post- oder sonstige Weidlingsfahrten nach Straßburg zu stehen kamen. Doch spürte die Zunft den Ausfall im Erwerb so sehr, daß die Vorgesetzten im Jahre 1685 vor Rat den Antrag durchbrachten, daß behufs Verminderung der Zahl der Zunftbrüder, wie bei den Metzgern, ein Vater nur einen Sohn im Handwerk nachziehen dürfe.

Schon ging das Jahrhundert seinem Ende entgegen, als im Spätjahr 1700 ein fremder Herr, namens Peter de Dromet aus Dijon, hier mit einer das Schifferhandwerk gefährdenden Erfindung

auftauchte. Bei der starken Strömung, welche der Rhein in unsern Gegenden hat, war es schon schwierig, ein leeres, geschweige denn ein beladenes größeres Fahrzeug flußaufwärts zu schaffen. Es ging nicht anders als mit Hilfe von Pferden. Weil das aber eine zeitraubende und kostspielige Affaire war, suchte man am liebsten mit Verzicht auf eine Rückfracht oder Bergfahrt, dieselben, wie schon oben bemerkt, am Bestimmungsorte, wenn auch zuweilen mit Verlust, los zu werden. Daher ist es nicht zu verwundern, wenn sich Techniker mit dem Problem befaßten, Schiffe zu erstellen, die gegen die Strömung zu fahren vermöchten. Ein solcher Mann war der oben genannte Franzose. Er brachte vor, er habe nach fünf Jahren Arbeit eine Maschine erfunden, mittels deren man selbst geladene Schiffe stromaufwärts schaffen könne. Wenn diese Behauptung den Herren unglaublich erscheine, so möchten sie bedenken, daß schon weit schwierigere Aufgaben gelöst worden seien. So habe z. B. der französische König zu Marly Wasser über hohe Berge geleitet. Seine Erfindung beruhe auf einem Resort oder Feder- und Radwerk. Damit habe er in Burgund Probefahrten unternommen und getraue sich, solche auch auf rasch fließenden Gewässern mit einer Belastung von 100—150 Zentnern anzustellen. Für den Fall des Gelingens wünschte er sich von Basel fürs erste ein Privilegium und bat fürs zweite, was die Hauptsache war, um die Erlaubnis, unter Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen mit seinem Schiffe Güter spedieren zu dürfen. Es ging ihm aber nicht besser als 50 Jahre später dem Abbé Carl Arnold de Dobrowslawina zu Frankfurt a/D., gewesenem Prof. juris et phil. auch königl. preuß. Hofrat, der ebenfalls „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 Zihung einiger Pferde oder Menschen“ mit wenig Unkosten und leichter Mühe alle Stunden eine deutsche

Meile zurückzulegen im Stande sei. Beide Zulassungsgeſuche wurden auf Antrag der Schiffsleutenzunft abgewieſen.

Das 18. Jahrhundert ließ ſich nicht gut an. Es entbrannte der ſpaniſche Erbfolgekrieg. Da inſolgedeffen im Frühjahr 1702 der Rheinpaß bei Hünningen geſperret war, verbot der Rat Schiffern wie Fiſchern, ſich über das Baſler Territorium hinaus zu entfernen. Deſters paſſierte es, daß in einem Jahre auch nicht ein einziges großes Schiff geladen wurde, weshalb, als die Franzoſen noch im Jahre 1710 Baſler Schiffe anhielten, eine Anzahl Zünftler, um nicht hungern zu müſſen, in Rheinfelden Dienſt annahm. Von den übrigen 15—20 Mann thaten ſich je zwei zuſammen und fuhren, ſobald ſie mit Paſſagieren zehn, mit Gütern zwölf Thaler verdienen konnten, unverzüglich ab. In den 1740er Jahren begann man dann wieder den Reingewinn unter die Meiſter gleichmäßig zu verteilen; doch fanden ſich Unzufriedene, die davon nichts wiſſen wollten und gegen die Zunftordnung auf eigene Rechnung arbeiteten. Mit dem Jahre 1750 ſchmolzen ihre Einnahmen noch mehr zuſammen, als Amadeus Iſelin die Reiſenden in ſeinem wöchentlich zweimal kurlierenden Diligencen landabwärts ſchaukelte. So begreifen wir einigermaßen das Vorgehen des Vorſtandes, welcher, um einem Andrang zum Handwerk zu begegnen, die Eintrittgebühr in die Zunft erſt auf 12, dann ſogar auf 30 fl. erhöhte und vor 8 Jahren Lehre keinen Knecht zum Meiſter promovierte. Indeſſen blieb der Erwerb des einzelnen auch ſo noch gering genug; die Meiſter reden 1768 von 40 Pfund im Jahre, und als ſie im Januar 1769 „wegen abgang ihres verdienſtes und daraus folgender betrübter umſtände“ die hohen Behörden um Rat und Hilfe anriefen, meinten dieſe, ſie ſollen ſich zunächſt mit Fremden und Einheimiſchen beſſer ſtellen und dann erſt demütiglich und milde an m. gn. Herren gelangen.

Daß die franzöſiſche Revolution mit ihren Wirren und folgenden Kriegen der Schifffahrt nicht förderlich geweſen iſt, brauchen

wir wohl nicht zu beweisen. Im Jahre 1810 treffen wir nur noch einige Mann auf dem Zunftthause, die nach einer bestimmten, jeweilen 14 Tage dauernden Reihenordnung die wenige vorhandene Arbeit verrichteten. Zeigten sich ausnahmsweise einmal größere Aufträge, wie anlässlich der französischen Truppentransporte von 1811 und 1813, so schlossen sie zu niedrige Akkorde ab, oder wurden lange nicht ausbezahlt. Dafür haben wir zwei interessante Belege. Im Jahre 1811 hatte einer halb gezwungen 993 Franzosen aus Hünningen nach Wesel zu führen übernommen. Diese Mannschaft wurde auf acht große Schiffe verladen, denen zur Sicherheit drei Weidlinge folgten. Am achten Tage war man in Wesel und nach Verfluß von 20 Tagen befand sich der betreffende Schiffer wieder zu Hause. Hier legte er nun folgende Rechnung ab:

Einnahmen.

993 Mann à Frs. 9. 25	Fr. 9,195. 25
Der Erlös aus den acht Schiffen und drei Weidlingen, mit allem, was darin war, stellte sich, weil in Wesel viele Fahrzeuge zusammentrafen und so der Preis derselben sank, auf nur	„ 727. 52
Summa	Fr. 9,922. 77

Ausgaben.

13 Schiffsknechte von Hünningen bis Naumburg	Fr. 527. 80
28 „ „ Hünningen bis Wesel	„ 3,897. 60
2 Steuerleute „ Breisach bis Straßburg	„ 81. 20
2 „ „ Straßburg bis Naumburg	„ 69. 60
1 Steuermann „ Naumburg bis Mainz	„ 46. 40
8 Steuerleute „ Mainz bis Köln	„ 556. 80
4 „ „ Köln bis Wesel	„ 185. 60
Uebertrag	Fr. 5,365. —

	Uebertrag	Fr. 5,365. —
1 Vorfahrer von Mainz nach Wesel, der den Quartiermeister mitnahm	"	92. 80
8 große Schiffe kosteten in Basel	"	3,874. 40
3 Weidlinge	"	58. —
Dielen, Flecklinge, Nägel zc.	"	719. 20
Seile	"	139. —
	Total	Fr. 10,248. 40

Gewitzigt durch den Verlust seines Vorgängers verlangte Andreas Frey, der anno 1813 ein Bataillon des 7. leichten Infanterie-Regiments, bestehend aus 14 Offizieren und 792 Soldaten, ebenfalls von Hünningen nach Wesel zu führen hatte, durchschnittlich pro Mann eine Taze von 14 Franken. Im April geschah die Dislokation dieser Truppe auf neun Schiffen: die 11,284 Franken Fahrlohn hatte aber Frey noch im Juli zu gut und mußte sich schließlich an den Rat um Unterstützung seiner Forderung wenden.

Am 3. September 1816 schreiben die Vorgesetzten, daß während der Kriegszeit, also innert 20 Jahren, nichts verdient worden sei. Was Wunder, wenn daher im Jahre 1817 die Zunft nur noch drei Meister zählte, denen man vorwerfen konnte, sie hätten seit 12 Jahren weder eine Bogts- noch sonstige Rechnung abgelegt?

Nach und nach hob sich jetzt das Gewerbe wieder. Frischer Mut befeelte die Zunftgenossen; sie revidierten ihre alte Ordnung und schritten am 13. März 1819 auf Ratsbeschluß zur Gründung eines Schifferfond „zur Aufkündigung der Rheinschiffahrt und zur Unterstützung der Wittweiber und presthaften Meister.“ Allein schon in den 30er Jahren sah man in der Stadt weit mehr auswärtige Schiffer als früher. Sie trugen fremde Patente bei sich, welche ihnen erlaubten, überall zu fahren, soweit der Rhein schiffbar sei. Gestützt darauf ließen sie sich in die hiesige Reihenordnung eintragen und warteten ab, bis sie zur Ladung aufgefordert wurden. Darauf-

hin verlegten sich einzelne der hiesigen Berufsgeoffen entweder ſelbſt auf den Schmuggel auf franzöſiſches Gebiet, oder ſie begünstigten denſelben indirekt, indem ſie ihre Patente ausliehen.

Der Schifferfond, der durch eine Ladungsgebühr von 2 Kreuzern pro Zentner geſpeiſt wurde, war im Jahre 1839 ſchon zu einer bedeutenden Summe angewachſen, und da derſelbe nun einmal zur Förderung der Schifffahrt ins Leben gerufen worden war, ſo nahmen die Schiffer keinen Anſtand, aus dieſer Kaſſe den Rat um ein Darlehen von 4000 Franken zu bitten behufs Beſchaffung von drei franzöſiſchen, eichenen Spitzſchiffen, mit einer Tragkraft von je 800 Zentnern. Sie hatten ſich ſoeben mit einer größeren Anzahl von Kaufhäuſern betreffs Warentransport geeinigt, und nun fehlten ihnen die nötigen Fahrzeuge. Der Magiſtrat wandte ſich in dieſer Angelegenheit um ein Gutachten an die Kaufhauskommiſſion. Die antwortete, es ſei allerdings auf die chaotiſchen Zuſtände, in welchen ſich die Rheiniſchſchifffahrt im erſten Jahrzehnt des neuen Jahrhunderts befunden habe, ein Schifferfond gegründet worden, um dieſem Stande, dem gewöhnlich nur unbemittelte Leute angehört hätten, aufzu- helfen, oder deren Witwen verhältnismäßige „Tröſtungen“ zukommen zu laſſen. Die Kaufleute hätten aber als Zahlende auch ein Recht auf dieſe Kaſſe. Bei den beſchränkten und durch keine Vernunftgründe ſich ändernden Gefinnungen der hieſigen Schiffer jedoch, die immer nur von ihrem Eigentum ſprechen. . . , ferner bei Umſtänden, wo der Reiſeverkehr durch parallel laufende Eiſenbahnen und Dampfſchiffe der Verdienſt mit Spitzſchiffen gänzlich aufhören dürfte, ſei wohl ihrer Forderung mit einer einmaligen Verabreichung von 2000 Franken ohne Zins und Rückvergütung genügend entſprochen. Der Rat entſchied aber anders. Er verabſolgte ihnen 3600 Franken verzinſlich zu 2%. Dafür ſollten ihre Schiffe in Verſaß genommen, ein Reglement für deren Benützung aufgeſtellt, und abermals eine neue Schifffahrtsordnung ins Leben gerufen werden.

Mit diesem Gelde kaufte die Zunft zwei ältere Spitzschiffe, den „Victor“ und den „Poniatowsky,“ zusammen um 2940 Franken, ein drittes mit einer Tragkraft von 1200 bis 1500 Zentnern, „die Stadt Hünningen,“ bestellte sie auf der Werft zu Hünningen. Es sollten dies die letzten Basler Frachtschiffe sein, denn bereits war den Schiffern neben der Bahnlinie Basel-Straßburg noch eine neue Konkurrentin entstanden, die Dampfschiffgesellschaft „Der Adler des Oberrheins.“ Ihre Dampfer bereiteten den kleineren Frachtschiffen, Lauertannen genannt, bei der Begegnung durch Hervorbringen eines hohen Wellenschlages große Gefahr. Deshalb ersuchte die Gesellschaft die Basler Regierung um ein Verbot des Gebrauches von Lauertannen, erhielt aber abschlägige Antwort, trotzdem der Schiffer Ehret im Winter 1842 mit einer solchen in der bairischen Pfalz durch zu starkes Zurückfallen Schiffbruch gelitten hatte. Der Rat war hiebei einem diesbezüglichen Gutachten der Kaufhauskommission gefolgt, welches besagte, daß der Strom von Basel bis Straßburg bei niedrigem Wasserstande ein flaches, nicht tiefgehendes Fahrzeug verlange und eine regelmäßige Beladung von tiefer gehenden Spitzschiffen oft rein unmöglich mache. Wenn nur besonders zur Sommerzeit oft nur geringe Lasten von 200 bis 400 Zentnern vorhanden seien, so lohne es sich doch nicht der Mühe, damit ein Spitzschiff von 1000 Zentnern Tragkraft zu befrachten, dessen Rücktransport allein von Straßburg schon 100 bis 150 Franken ausmache; ein Zuwarten aber, bis die erforderliche Zahl von Zentnern für ein solches beisammen wäre, würde gewiß nicht zur Hebung des Handels beitragen. Man solle deswegen lieber der Sache ihren Gang lassen. „Es werden sich die Verhältnisse für die Schiffer doch verschlimmern und bald keine Lauertannen mehr fahren.“ Damit hatte die Kaufhauskommission die Lage der Schifffahrt besser beurteilt, als das Jahr zuvor ihr Präsident Sarasin. Als nämlich im Jahre 1841 der Rat hier eine Eichstätte zu errichten

beschlossen hatte, glaubte Sarasin, der Eichmeister werde sich von jährlich 10 bis 14 zu zeichnenden Lauerntannen auf ein Einkommen von 40 bis 60 Franken stellen. Das sei allerdings nicht viel, doch nehme eine solche Arbeit auch wenig Zeit in Anspruch und könnten derartige Manipulationen mehr oder weniger nach Bequemlichkeit vorgenommen werden. Statt der gehofften 14 Lauerntannen eines Jahres eichte der Beamte aber bald in zweien nur noch so viel.

Unterdessen war der Bau der „Stadt Hünningen“ fertig geworden; er hatte die Zunft die unerwartet hohe Summe von 4864 Franken 9 Centimes gekostet. Dazu mußten die Bedauernswerten die bittere Erfahrung machen, daß all die großen Hoffnungen, welche sie auf dieses Fahrzeug gesetzt hatten, sich nicht verwirklichten. Das Rechnungsjahr 1844 schloß wiederum mit einem Defizit von 1075 Franken 51 Centimes ab. 3600 Franken hatte man schon 1839 dem Schifferfond entnommen; diesen waren weitere 2000 Franken im Oktober 1840 nachgefolgt. Was blieb anderes übrig, als zum drittenmal betteln zu gehen? Nur der warmen Befürwortung des Präsidenten der Kaufhauskommission, Sarasin, hatten sie es zu danken, daß die Kasse ihnen nochmals 1100 Franken vorstreckte. So schuldeten sie derselben im ganzen 6700 Franken, eine Summe, welche durch eine Ladegebühr von 2 $\frac{1}{2}$ Rappen pro Zentner amortisiert werden sollte. Doch dazu kam es nicht mehr. Lassen wir unterm 12. Juni 1846 die Kaufhausherren reden:

„Ende verfloffenen Jahres zeigte es sich bereits, daß leider auch die Thalschiffahrt zur Neige gehe, indem durch die Eisenbahnkonkurrenz, namentlich durch die französische, den Schiffern für 1845 gegen früher bereits bei 9000 Zentner Waren entzogen worden waren. Dieses Jahr wird noch schlimmer ausfallen; das erste halb Jahr weist nur 2500 Zentner aus und es ist hiemit durch die Gewalt der Umstände auch die Thalschiffahrt, nachdem vor wenigen Jahren

die Bergfahrt aufgehört hatte, am Erlöschen. Durch diesen für unsere Schiffer allerdings bedauerlichen Umschwung der Dinge werden leider ihre drei mit so vielen Opfern erkaufte Spitzschiffe überflüssig. Die Schiffer haben seit einigen Monaten den Mut verloren und sind unter einander zerworfen. Die Aufsichtskommission besteht kaum noch dem Namen nach, und so gehen die drei Schiffe ihrem Verderben entgegen. Ihr baulicher Zustand wird ohne Käufer und ohne Verwendung von Tag zu Tag verderblicher und bereits liegt das eine (der Poniatowsky) beinahe unter Wasser.“

Mit Mühe gelang es, die „Stadt Hünningen,“ welche vor fünf Jahren 4864 Franken gekostet hatte, an einen Straßburger um 700 Franken zu veräußern. Der Sorge, die beiden andern Schiffe auch an den Mann zu bringen, sah man sich enthoben, als sie im Spätjahr 1846 der Rhein bei hohem Wasserstand mit sich forttrieb. Das eine zerstückelte auf badischem Gebiete, das andere wurde in die Räder der Hünninger Schiffmühle getrieben und zu Grunde gerichtet. Die Schiffer verzichteten auf die Trümmer. So endete die Basler Rheinschiffahrt. Die Kaufhauskommission aber gab aus Mergel darüber den Schifferfond ab. Er gelangte in die Hände der Schifflerzunft selbst mit dem Befehl, daß die damals bestehenden Pensionäre aus Zins und Kapital bis zu ihrem Tode zu unterstützen seien.

Beim Versuche, den geschichtlichen Verlauf der Basler Rheinschiffahrt und die jeweiligen Verhältnisse auf der Zunft zu Schifflern in Kürze zu schildern, sind wir lediglich einer größern Anzahl uns überlieferter Urkunden und Aktenstücke gefolgt. Diese pflegen aber meist nur dann zu reden, wenn etwas Außergewöhnliches vorgefallen war. So ist es denn gekommen, daß die vorliegende Darstellung insofern etwas einseitig geworden ist, als meistens Thatfachen erwähnt werden, welche zu Ungunsten der Zunft sprechen. Es wäre aber ungerecht, wollten wir uns nur auf der-

artige Quellen gestützt ein Urtheil über die Schiffer formulieren und vergessen, welche gewaltige Aufgabe ihnen auf dem Gebiete des Handels und Verkehrs unserer Stadt besonders im 14. und 15. Jahrh. gestellt war. Das Wohl der Basler Handelswelt beruhte nicht zum wenigsten auf ihrer Tüchtigkeit, die, wenn auch für einzelne Zeitabschnitte mit Recht angezweifelt und bestritten, im ganzen und großen doch durch die Thatsache konstatiert wird, daß sie dieser Aufgabe gewachsen gewesen sind. Unstreitig bleibt ihnen ein großes Verdienst um das alte Basel. Zu ihren Gunsten sei hier schließlich auch noch das erwähnt, daß sich die Zunftbrüder zu Schiffleuten stets freudig um ihren Fährdich geschart haben, so oft das Banner der Stadt im Felde wehte. Nicht weniger als 150 Schiffer und Fischer zusammengerechnet haben im 14. und 15. Jahrh. zum Dank dafür, daß sie für Basels Sache mit den Waffen in der Hand eingetreten waren, das Bürgerrecht geschenkt erhalten.

