



## Die Fähren in Kunst und Kultur



Die Barke des Fährmannes Charon als Fresko von Luca Giordano in der Galerie des Palazzo Medici Riccardi in Florenz.

### In dieser Ausgabe:

Gastkolumne von Matthias M. Baltisberger über die «Rhein-Strasse» und neue Chancen.	2
Fähri-News – Endlich mal wieder ein richtiger Sommer!	4
BaselHead: Das grösste Sportereignis auf dem Rhein.	6
Mitgliederversammlung: Ein gelungenes Fähri-Mähli an neuem Ort.	7
Souvenirs	8
Mitglied werden	8

### Über die Figur des Fährmanns in antiken Kulturen und die Bedeutung von Brücken und Aquädukten von den Römern bis heute.

VON PETER BLOME

Wiewohl die Basler Rheinfähren eine relativ junge Institution sind – 1854 wurde als erste die Harzgrabenfähre auf der Höhe der heutigen Wettsteinbrücke in Betrieb genommen – gehören Fähren zu den ältesten Vehikeln, einen Fluss oder See zu überqueren. Das ist bekannt. Weniger bekannt ist vielleicht, dass die Fähre auch im altgriechischen Jenseitsglauben eine wichtige Rolle spielt. Denn nicht nur die Lebenden müssen, um ans Ziel zu kommen, immer wieder Fluss oder See überqueren, auch die Verstorbenen sind auf eine Fährverbindung vom Diesseits zum Jenseits angewiesen. Zwischen diesen beiden Welten liegt der Fluss Acheron, ganz am äussersten Rand

der bewohnbaren Erde. Vom Totenbegleiter Hermes geführt, erreichen die Verstorbenen als blutleere Schattenwesen die Anlegestation und werden vom Fährmann namens Charon erwartet, ein düsterer, grimmiger Geselle, der sie in einem Nachen – eine Art Weidling – ans andere Ufer hinüberstachelt, ein Ufer, von dem es kein Zurück mehr gibt. Die Überfahrt ist auch hier nicht gratis, sie kostet einen obolos (daher unsere Wendung: eine kleine Geldspende, eben einen Obolus zu entrichten). Interessant ist nun, dass man in vielen antiken Gräbern im Mund der Verstorbenen eine solche kleine Münze gefunden hat – ein Beleg dafür, dass der Fährmann Charon im Jenseitsglauben der Griechen einen prominenten Platz eingenommen haben muss.

### Der Totenschiffer in der etruskischen Kultur

Besonders markant ist der Totenschiffer Charon in der etruskischen Kultur präsent.

GASTKOLUMNE VON MATTHIAS M. BALTISBERGER

## DIE «RHEIN-STRASSE» – CHANCE ZUR FÖRDERUNG VON ATTRAKTIVITÄT UND WETTBEWERBSFÄHIGKEIT UNSERES STANDORTS

Während meiner aktiven Berufszeit als Standortleiter im Roche Konzern, zuletzt als Standortleiter von Roche Basel/Kaiseraugst, habe ich mich intensiv mit Fragen der Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit von Standorten befasst. Dies nicht beschränkt auf direkt geschäftsbezogene Kriterien und Gesichtspunkte, sondern immer wieder auch mit kausal verknüpften Aspekten der Standortqualität des direkten und weiteren Umfelds, z.B. auch mit Blick auf unsere Stadt, die Region, die ganze Schweiz.

Unter vielen kompetitiven Standortkriterien war u.a. über lange Zeit die äusserst gute geografische Erreichbarkeit ein ganz erheblicher Standortvorteil von Basel und der Region, weshalb ich im Folgenden versuchen werde, das Kriterium «Erreichbarkeit» etwas auszu-leuchten und Sie liebe Leserinnen und Leser dadurch besser erreichen zu können.

Jeder geographische Punkt in der Stadt und Region liess sich in der Vergangenheit unbeschwert, hindernisarm und in kürzester Zeit erreichen: mit dem Auto oder Taxi, mit den eng getakteten und verlässlichen Trams und Bussen, mit den Fähren als mobile Brücken, per Velo (meist noch ohne Strom) oder wenn es mal wirklich echt eilig war, einfach zu Fuss.

Flughafen, Bahnhöfe, Museen, Spitäler, Schulen – vom Kindergarten bis zu den Hochschulen, Ämter, Geldinstitute, Einkaufs-



Matthias M. Baltisberger

möglichkeiten, Ärzte, unzählige KMUs aller Branchen, internationale Konzerne und so vieles andere mehr, eigentlich schlicht alles lag hier gefühlt «gleich um die Ecke». Im Zuge der politischen Zielsetzungen und der daraus abgeleiteten Stadtentwicklung ist dieses «gleich um die Ecke» inzwischen um eine Vielzahl von zeit- und nervenraubenden neuen Ecken (und Kanten) in ungewohnte Ferne gerückt.

Dem Autofahrer wird die Freude am Fahren äusserst ideenreich «vergällt». Die noch wenigen mit Sonderbewilligungen ausgestatteten Autofahrer werden durch den Querungsvorrang der unnachgiebig ihr Recht einfordernden Fussgänger noch weiter zu ökologisch kontraproduktivem stop&go gezwungen. Trams stehen sich gegenseitig vermehrt auf der Schiene, Busse gesellen sich zwangsmässig losgelöst vom Fahrplan in die Staus des Individualverkehrs. Die Begeisterung der durch zunehmenden Dichte- (und Transpirations-)stress geforderten Fahrgäste des ÖV, falls sie überhaupt noch Gäste sind, bleibt ohne jegliche Anstrengung unter Kontrolle. Wer sein Velo nicht aus-

schliesslich durch Muskelkraft voranpeitscht wird im pauschalen Rundumschlag zum ungeliebten Motorfahrzeugfahrer degradiert. Überall herrscht unverkennbar kalter Krieg zwischen den Verkehrskategorie-Kasten und ihren Repräsentanten, wobei die kriegende Kälte nicht nur ausnahmsweise ganz spontan auch explosive Hitze erreicht. So sind Verkehrskreisel längst zu Schlachtfeldern verkommen.

Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit unserer Stadt in Bezug auf die Erreichbarkeit haben massiv an Qualität eingebüsst und die Aussichten und Hoffnungen auf einen Spurwechsel der Strategie sind nicht besonders vielversprechend resp. erfahrungsgemäss auch nicht viel wert.

Grund genug also, um über die einzige (noch) nicht verstopfte Strasse vertiefter nachzudenken – über unseren geliebten Rhein. Die Fähren «queren» ihn. Wie schön wäre es doch, wenn zusätzliche Fähren, die auch Rhein-Trams heissen dürften, ihn auch «längen» würden, vorschlagsweise von den Rheinhäfen am Dreiländereck bis hoch zur Schleuse in Birsfelden. Einladende Rhein-Trams, sportlich motorisiert, dennoch geräuscharm, attraktiv nicht nur für Touristen, sondern auch für die vielen Berufstätigen, die ihren Arbeitsplatz in Rheinufernähe schätzen ...

Die «Rhein-Strasse» als Chance zur Förderung von Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit? Weit und breit kein Auto, kein Velo, kein Fussgänger, nur hin und wieder «Schlapper» der sich den Strom hochquält zur Schleuse oder sich gemächlich entspannt talwärts treiben lässt – wobei die Entspannung wohl erst nach der Passage der eng auf die Schiffsbreite und -höhe geschneiderten Bögen der Mittleren Brücke einsetzt. Begleitet würden die Trams im Sommer von «Schwimmgängern», wobei der von der Strasse her gefürchtete kalte Krieg hier ausgeschlossen werden kann, da jedem Verkehrsteilnehmer auf dem Rhein bekanntlich seine eigene «Fahr-Rinne» zur Verfügung steht – welch ein Privileg, welch eine Chance!

Sollte aber tatsächlich die in Konturen schon gut erkennbare Absicht bestehen, unsere Stadt zu «schliessen», sprich sie «(wasser-)dicht zu machen» und in ein «Museum der Leere» umzunutzen, dann wäre ein «Rhein-Tram» dieser Zielsetzung natürlich nicht zuträglich, was gleichzeitig auch heisst, dass diese Kolumne unbeachtet zur Seite gelegt werden kann. Schade drum – um die verpasste Chance, meine ich.

MATTHIAS M. BALTISBERGER

### Impressum Fähri-Zytig

Die Fähri-Zytig wird vom Fähri-Verein Basel herausgegeben. Sie erscheint zweimal jährlich, im Frühling und im Herbst.

### Redaktion

Remo Gallacchi, Brigitta Jenny, Markus Manz, Martina Meinicke, Noa Thurneysen

### Gestaltung und Satz

clapasson@mac.com. Gesetz mit Opensource Software.

### Druck

Druckerei Bloch AG, Arlesheim

### Inserate

Insertionspreise sind auf [www.fahri.ch](http://www.fahri.ch) ersichtlich.

### Auflage

6'800 Exemplare. Wird den Mitgliedern des Fähri-Vereins gratis zugestellt und liegt auf den vier Fähren, bei Basel Tourismus sowie bei der Dreirosen-Buvette (im Sommer) auf.

### Internet

[www.fahri.ch](http://www.fahri.ch)

### Spendenkonto

Für Spenden verwenden Sie bitte folgendes Postkonto: 40-033943-3. Jede Spende ist herzlich willkommen!

### Redaktionsadresse

Fähri-Verein Basel  
Redaktion Fähri-Zytig  
Postfach 1353  
4001 Basel  
[redaktion@fahri.ch](mailto:redaktion@fahri.ch)



Basel 1493, mit der ersten Rheinbrücke, in der Zeichnung von Wilhelm Pleydenwurff.

Auf vielen Grabfresken begegnet er uns als veritabler Todesdämon mit grünlichblauer Hautfarbe und einem Hammer, mit dem er die armen Verstorbenen bedroht. In der römischen Vorstellungswelt lebt Charon vielfältig weiter. Eine ausführliche und literarisch hochstehende Beschreibung Charons und der Verhältnisse am Rand der Unterwelt findet sich im 6. Buch des Epos Aeneis von Vergil (Verse 295ff.).

Ein kurzer Ausschnitt: «Hier führt weiter der Weg zu des höllischen Acherons Wogen. Trübe von Schlamm und wüst hinwirbelnd siedet und braust der Strudel und speit all seinen Sand in des Klagestroms Fluten. Hier die Gewässer und Ströme bewacht als grausiger Fährmann Charon, strotzend von grässlichem Schmutz; verwildert umwuchert grau und struppig der Bart sein Kinn; starr glüht seine Augen, schmutzig hängt von den Schultern herab am Knoten sein Umhang, selber stösst er das Floss mit der Stange, fährt im eisenfarbigen Kahn die Toten hinüber». Genug, liebe Leserin, lieber Leser, unsere Basler Fährmänner sind gottlob keine grauslichen Dämonen, sondern hilfreiche Begleiter, nicht über den Acheron, sondern den Rhein.

### Die erste Rheinbrücke

Von der Fähre zur Brücke. Hier kann Basel stolz auf die erste Rheinbrücke verweisen, erbaut unter Bischof Heinrich von Thun (1216 – 1238). Bekanntlich hat dieser Brückenschlag Basel und der ganzen Region einen bedeutenden wirtschaftlichen Aufschwung verschafft, denn über Brücken gehen nicht nur Menschen, sondern auch Waren. Die frühen und genialen Pioniere im Brückenbau waren indessen die Römer. Sie konstruierten die ersten Steinbrücken mit echten Rundbögen. Die früheste steinerne Bogenbrücke entstand in Rom 142 vor Christus, die heute noch teilweise erhal-

tene älteste Rom-Brücke ist der Pons Fabricius 62 vor Christus. Und die wohl berühmteste heute noch gut erhaltene, allerdings als Aquädukt erbaute Brücke ist der grossartige Pont du Gard in der Provence.

### Brücken als Machtsymbol

Gerade dieser dreistufige monumentale Aquädukt führt uns exemplarisch vor Augen, dass solche Brücken weit mehr sind als noch so geniale Ingenieurleistungen.

Sie besitzen darüber hinaus eine eminent ästhetische Funktion und unterstreichen durch ihre dominante Schönheit nicht nur die technische, sondern allgemein kulturelle Überlegenheit des Imperium Romanum. Solche von Britannien bis Ägypten im ganzen Riesenreich errichteten Brücken (und andere modulhafte Bautypen wie Amphitheater, Thermen, Tempel etc.) stellen sich so in den Dienst der politischen Herrschaft Roms über die damalige Welt – eine Globalisierung avant la lettre.

Natürlich ist – in verkleinertem Massstab – der Wahrzeichen-Charakter von

Brücken auch im nachantiken Europa erhalten geblieben. Denken wir nur an so berühmte Flussübergänge wie die Engelsbrücke in Rom, die Rialto-Brücke in Venedig, den Ponte Vecchio in Florenz oder die Meerüberspannende Golden Gate Bridge in San Francisco. In Basel ist der architektonische Anspruch bescheidener geblieben und, Gott seia geklagt, mit der seinerzeitigen Verwerfung der Calatrava-Wettsteinbrücke haben wir den Einzug in die höhere Brückenliga verpasst.

### Der oberste Brückenbauer in Rom

Was mich beim Thema römische Brücken auch immer wieder fasziniert, ist die Tatsache, dass der höchste römische Priester den Namen Pontifex Maximus trägt, wörtlich also: grösster oder oberster Brückenbauer. Aus der ursprünglichen Funktion eines tatsächlichen sakralen Aufsehers über das Brückenwesen entwickelte sich der Pontifex Maximus gewissermassen zum obersten Brückenbauer zwischen den sterblichen Menschen und den unsterblichen Göttern. Dieses Amt war in Rom offensichtlich so wichtig, dass seit Augustus alle römischen Kaiser als Pontifices Maximi fungierten. Ja – und das ist ein weiteres Faszinosum – auch nach dem Untergang des weströmischen Imperium Romanum im 5. Jahrhundert nach Christus blieb dieser Priestertitel erhalten. Der erste Bischof von Rom, der den Titel aufgriff war Papst Leo der Grosse (440 – 461 nach Christus). Bis zum heutigen Tag sind alle Päpste weiterhin Brückenbauer, denn ein wichtiger Teil ihrer Titulatur ist das PM für Pontifex Maximus. An diesem Phänomen wird ein Stück abendländischer Kontinuität sichtbar.

PETER BLOME, EHEM. DIREKTOR DES ANTIKENMUSEUMS BASEL.



Schon die ersten Basler-Fähren inspizierten Fotografen zu szenischen Bildern.

Fähri-News

# Endlich wieder einmal ein richtiger Sommer!

*Der Fähri-Sommer 2015 war endlich wieder einmal ein richtiger Sommer. Die Rheinschwimmer waren zahlreich und in Anbetracht ihrer Anzahl – von den Fähren aus gesehen – disziplinierter als auch schon. Die revidierten Fähren bewähren sich und ab September konnte man den «Altweibersommer» geniessen.*

Bei den einzelnen Fähren gibt es die folgenden Neuigkeiten zu vermerken:

## St. Albanfähre Wildmaa

Die Fähri-Matinee und der diesjährige Märchenabend fanden guten Anklang.

An den Fährstegen wurden die Anfahrbalken und einzelne Holzteile im Geländerebereich ersetzt.

Die ersten Fondue-Abende haben bereits wieder stattgefunden. Martin freut sich nun auf eine gute «Fondue-Saison».

## Münsterfähre Leu

Im Mai und im Juni wurde der Betriebsunterbruch infolge Hochwasser dazu genutzt die Geländer an den Stegen zu erneuern. Am 3. September erhielt die Fähre neue tibetanische Fähnchen. Diese wurden durch Tashi Zering direkt aus dem Tibet geliefert, herzlichen Dank dafür.

Die Revision der Fähre bewährt sich. Sie ist absolut dicht und der Verzicht auf ein neues Schwellbrett hat auf ihre Fahreigenschaften keine Folgen. Auch bei Niedrigwasser gab es nie Schwierigkeiten an die Stege anzulegen. Im Notfall könnte man immer noch mit dem auf der Fähre vor-

handenen Wasserfahrer-Ruder nachhelfen. Dies beherrschen selbstverständlich auch die Fähri-Frauen.

Im Juli und August – während der Sommerzeit – war die Fähre abends jeweils bis mindestens 22 Uhr in Betrieb. Dies war zwar gut, konnte aber das dieses Jahr fehlende Fahrgast-Aufkommen des Chill am Rhein leider nicht kompensieren.

Freundnachbarschaftlich wurden die beiden Fähri-Weidlinge Ende Saison gemeinsam mit den Schiffen des Nautischen Club Basel gereinigt. Die vorgesehene Schwimmeranpassung beim Grossbasler Fährsteg, so dass dessen – unmittelbar auf der Wasserlinie liegende – Spitze nicht mehr alles Geschwemmsel einfängt, ist noch pendent.

## Klingentalfähre Vogel Gryff

Trotz Auftreten in Scharen verhielten sich die Rheinschwimmer im Fährenbereich sehr diszipliniert und der Abfall am Ufer war markant geringer als letztes Jahr.

Mit der Buvette und dem «Glacemann» bei der Kaserne besteht ein freundschaftliches Verhältnis.

Das TATTOO brachte sehr viele Fahrgäste und es fanden viele Apéros und Polterabende auf der Fähre statt.

Roland Burri, einer der «Ablöser», bemerkte einmal eine Frau am Steg, welche sicher eine Viertelstunde wartete, ohne einzusteigen. Darauf angesprochen, ob sie denn nicht mitfahren wolle, sagte sie, sie möchte schon, aber sie hätte zu wenig Geld, es fehlten ihr 5 Rappen. Roland sagte ihr darauf, sie solle doch kommen, das sei kein Problem. Der fehlende Restbetrag wurde von einem andern Fahrgast übernommen und alle genossen in der Folge die Überfahrt.

Im Unterschied dazu kommen Passagiere von den Hotelschiffen ganz selbstverständlich auf die Fähre und sagen dann beim Einkassieren sie hätten kein Geld. Aus Fairness gegenüber den zahlenden Passagieren kehrt die Fähre in solchen Fällen ans Ufer zurück und lädt diese Leute wieder aus.

In der Adventszeit wird auch dieses Jahr wieder die «Weihnachtsfähre» realisiert. Die Fähre wird stilvoll dekoriert und man kann sie jeweils abends für einen Weihnachts-Apéro und ein Fondue mieten.



Austausch des Anfahrbalkens am Kleinbasler Landungssteg der Münsterfähre.



Jacques Thurneysen bringt das neue Geländer für den Kleinbasler Landungssteg der Münsterfähre.



Helferin bei der Montage und ...



... Noa Thurneysen mit dem neuen Geländer.

### St. Johannsfähre Ueli

Die revidierte Fähre ist absolut dicht und die neuen Motoren sind super. Auch bei Niedrigwasser kann man nun gleich rasch übersetzen wie bei hohem Wasserstand. Eine entsprechende Demo-Fahrt mit der Rheinpolizei fand statt. Der Schub würde bei normaler Wasserführung sogar genügen, wenn die Fähre nicht am Gierseil hängt. Die Solaranlage der Fähre reicht, mit zusätzlichem Nachladen über Nacht, problemlos für den Motorenbetrieb.

Das neue Schwellbrett bewährt sich. Man kommt nun auch bei niedrigerem Wasserstand auf der Grossbaslerseite bequem an den Steg. Auf der Kleinbaslerseite muss man allerdings die Landung nun früher einleiten als bisher.

Das Zusammenleben von Fähre, Restaurant Rheinpark und Buvette funktioniert auch in diesem Sommer sehr gut.

Der Uferweg vom St. Johannspark, entlang dem Novartis-Campus nach Hünlingen, ist nun endlich im Bau. Die Eröffnung dürfte im Frühjahr 2016 erfolgen. Rémy hofft, dass dieser Weg der Fähre dann einige zusätzliche Fahrgäste bringt.

Während des Sommers fanden viele Apéros, Weindegustationen und Urnenbestattungen statt. Die neue Fonduesaison ist bereits gestartet.

Am Jugend-Musikfestival im St. Johannspark war die Fähre zwei mal die Orchesterbühne für den «Pärkli-Jam» und der «Tag der Poesie» wurde für die Ueli Fähre zum festen Bestandteil. Zusätzlich fand auf der Fähre ein Infoabend des Theaters Basel

statt, an welchem sich auch der neue Intendant präsentierte und im Rahmen des Wahlkampfs führte Nationalrat Markus Lehmann drei mal eine «Bürger-Info» auf der Fähre durch.

Am Heilig-Abend ist ab 19 Uhr auf der Fähre «offene Tür» mit Gratisfahrten und -verpflegung. Am Silvesterabend kann man die Fähre mieten.

Im Winter fährt die Fähre offiziell nur an den Wochenenden, bei schönem Wetter aber auch unter der Woche. Wenn die Lichter am Grossbasler Steg leuchten, ist die Fähre in Betrieb.

Das Publikum der Ueli-Fähre ist nach wie vor sehr multikulturell. Alle fühlen sich heimisch, wie in einer grossen Familie. «Das Boot ist noch lange nicht voll» und das ist sehr sympatisch.

### Dreirosen – Buvette

Die diesjährige, 10. Saison war bis Ende August sehr gut. Ideal war für die Buvette auch die Ausweitung der beiden Veranstaltungs-Strecken des «Jungle Street groove» und des «Beat on the street» von der Kaserne bis zum Rheinhafen.

Anfangs September fand ein totaler Einbruch der Gästezahl statt und es herrschte bereits «Oktoberbetrieb». Irgendwie war das Publikum vom vorangegangenen Super-Sommer wie übersättigt.

Nun verschwindet die Buvette wieder im Winterlager. Sie wird irgendwann im nächsten April – für die nächste Saison – wieder öffnen, Wir freuen uns jetzt schon darauf.

### Schlussbemerkung

Die Fähri-Stiftung dankt an dieser Stelle den Fährimännern sowie der Buvetten-Pächterin und Ihren Mitarbeiter-Teams für ihr Engagement.

Unsere Lesern empfehlen wir zwi-schendurch einen Blick auf [www.faheri.ch](http://www.faheri.ch) zu werfen und so noch weitere Informationen zum Fährbetrieb zu erhalten.

MARKUS MANZ, MATERIAL- UND FAHRCHIEF  
DER STIFTUNG BASLER FÄHREN

### Winterfahrplan (November bis März)

#### St. Johann-Fähre Ueli

Sa/So/Feiertage 11 – 17 Uhr, nach Bedarf auch länger. Werktags nur bei schönem Wetter.

#### Klingental-Fähre Vogel Gryff

11 – 17 Uhr. Morgestraich: 2 – 4 Uhr.

#### Münster-Fähre Leu

Nach der Basler Herbstmesse bis anfangs März 11 – 17 Uhr.

Basler Fasnacht So 11 – 22 Uhr, Mo 2 – 24 Uhr, Di 11 – 1 Uhr, Mi 11 – 24 Uhr. März 11 – 18 Uhr.

#### St. Alban-Fähre Wild Maa

November – März: 11 – 17 Uhr. Nur am Wochenende – während der Woche nur bei schönem Wetter.

6. BaselHead am 14. November 2015

## BaselHead: Grösstes Sportereignis auf dem Rhein

Am 14. November 2015 findet bereits die sechste Austragung des BaselHead statt. Die internationale Ruderregatta darf seit Beginn auf die Unterstützung des Fährli-Vereins Basel und der Fährli-Männer zählen.

Der BaselHead ist der bedeutendste Sportanlass auf dem Rhein in Basel und hat sich als grösste Achter-Regatta im deutschsprachigen Raum etabliert. Der Startschuss zur 6.4 Kilometer langen Strecke mit einer 180-Grad-Wende unterhalb des Kraftwerks Birsfelden erfolgt in diesem Jahr am 14. November um 14 Uhr auf der Höhe der Klingental-Fähre «Vogel Gryff».

Beim Rennen kommt den Basler Fähren eine gewichtige Rolle zu. So sind auf der Klingental- und Münsterfähre Schiedsrichter platziert, welche das Renngeschehen beobachten. Damit die Sicherheit der gegen 100 teilnehmenden Achterboote gewährleistet ist, muss während des Rennens der Fähri-Betrieb eingestellt werden. Der Trinationale Regattaverein Basel ist für das Wohlwollen und die Unterstützung seitens des Fähri-Vereins und der Fähri-Männer dankbar und freut sich auf die weitere Zusammenarbeit.

INFOS UNTER [WWW.BASELHEAD.ORG](http://WWW.BASELHEAD.ORG)

SABINE HORVATH, CO-PRÄSIDIUM BASEL



Eines der über 100 Achterboote am letztjährigen BaselHead.

**bethesda**   
SPITAL

THE SWISS  
LEADING  
HOSPITALS  
Best in class

Kompetenz und Qualität im Zentrum für Bewegungsapparat und Rehabilitation

und im Zentrum für die Frau und Geburt



Gellertstrasse 144 · CH-4052 Basel · Tel. +41 61 315 21 21 · [info@bethesda-spital.ch](mailto:info@bethesda-spital.ch) · [www.bethesda-spital.ch](http://www.bethesda-spital.ch)

Fähri-Mähli vom 7. Mai 2015

## Gelungenes Fähri-Mähli an neuem Ort

Die 41. Mitgliederversammlung (MV) fand zum ersten Mal im Hotel Pullman Basel Europe statt. Ein grosser Dank geht an Herrn Marc Haubensak, Direktor des Hotel Pullman Basel Europe, welcher dem Fähri-Verein die Kosten für Saalmiete und Infrastruktur erlassen hat.

Der offizielle Teil (MV) wurde von der Präsidentin, Brigitta Jenny, souverän geführt. Sie konnte folgende Gäste begrüßen:

- Frau Grossratspräsidentin Elisabeth Ackermann
- Herr Peter Frey, Managing Director, Werbeagentur cr Basel

- Herr Stephan Gilgen, Konditorei Gilgen
- Herr Dr. Hanspeter Weisshaupt, Präsident ILA
- Herr Niggi Schoellkopf, Ehrenpräsident Fähri-Verein

Das anschliessende Fähri-Mähli, begleitet durch das Quintett «5BRASS» war ein voller Erfolg und es herrschte eine gute Stimmung. Den anwesenden 180 Mitgliedern wurde ein köstliches 3-Gang Menu serviert.

Wir freuen uns schon jetzt auf das Mähli im 2016.

REMO GALLACCHI, STATTHALTER



Brigitta Jenny und Dr. Hanspeter Weisshaupt, Präsident ILA



Fähri-Verein Vorstand 2015: Brigitta Jenny, Remo Gallacchi, Katrin Vögli, Martina Meinicke, Alexandra Stürchler-Kaiser (v.l.).



Das Quintett «5BRASS» begleitete die Mitgliederversammlung und das anschliessende Fähri-Mähli mit schönen Melodien.

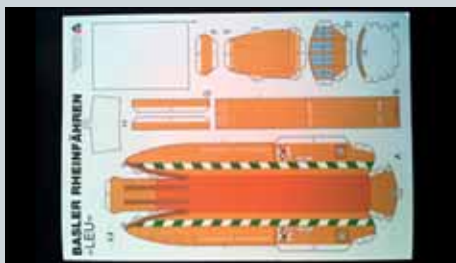


Die Zahlreich erschienen Mitglieder des Fähri-Vereins beteiligten sich engagiert an den Abstimmungen.

# Souvenirs der Basler-Fähren



Fähri-Windlicht  
mit Kerze, in Kartonbox, CHF 26.–



Bastelbogen Leu Fähri  
Bastelbogen CHF 5.–



Fähri-Pin  
Anstecknadel, silber, CHF 10.–



Fähri-Marsch  
CHF 5.–



Fähri-Puzzle 20  
Puzzle, 20-teilig, CHF 4.–



Fähri-Puzzle 48  
Puzzle, 48-teilig, CHF 4.–



Fähri-Feuerzeug  
CHF 10.–



Fähri-Tasse  
blau, CHF 18.–



QR-Code mit einer QR-Code-Lese-App  
abfotografieren und Souvenirs bestellen.

Die Souvenirs können Sie bequem über die Fähri-Website bestellen: [www.faehri.ch/index.php/souvenirs](http://www.faehri.ch/index.php/souvenirs)



## Werden Sie Mitglied im Fähri-Verein Basel – Geben Sie den Basler Fähren eine Zukunft!



Der Fähri-Verein Basel ist das finanzielle Rückgrat der privat organisierten Basler Fähren, welche nicht staatlich subventioniert sind. Mit Ihrer Mitgliedschaft tragen Sie dazu bei, den Fährbetrieb, deren Unterhalt sowie Neuanschaffungen zu finanzieren.

Höhepunkt des Vereinsjahres ist die Mitgliederversammlung mit anschliessendem Fähri Mähli, welche jeweils im Frühjahr durchgeführt wird. Als Gönner/Gönnerin erhalten Sie 2 x jährlich die informative und beliebte Fähri-Zyting per Post zugestellt.

Ausserdem profitieren Sie von einem Spezialpreis, wenn Sie die Fähre für Ihren Anlass mieten.

Jahresbeitrag:

Private CHF 30.–  Paare CHF 60.–  Familien CHF 75.–  Vereine CHF 100.–  Firmen CHF 200.–

Vorname, Name

---

Strasse

PLZ/Ort

---

Geburtsdatum

Telefon

---

Name des Partners

Geburtsdatum

---

Name der Kinder

Jahrgang der Kinder

---

Geworben von

E-Mail

---

Datum

Unterschrift

---

Einsenden an: Fähri-Verein Basel, Postfach 1353, 4001 Basel.