In dieser Ausgabe lesen Sie:

Gastkolumne

Christian Greif, Direktor des TCS beider Basel, über die Situation Basels als Verkehrsknotenpunkt SEITE 2

Historisches



Der «Wild Maa» pendelt zwischen historischem Gewerbegebiet und modernem Industrieund Wohnquartier SEITE 4

Rund um den Rhein



Das Kraftwerk Birsfelden, welches in den 50er Jahren erbaut wurde, verbindet Leistung mit Architektur auf vorbildliche Weise Seite 7

Fähri-Shop
Seite 4

Vereinsmitteilungen
Seite 6

Fähri-News
Seite 8

Mitglied werden
Seite 8

Das Rheinbord als Grünzone

Ein wichtiger Bestandteil des Rheinufers in der Stadt sind die Bäume und Grünflächen. Ein Bericht über die schwierige Aufgabe der Pflege dieses sensiblen Bereiches.



Die Stadtgärtnerei Basel hegt und pflegt das Grün der Stadt Basel. Dabei gelten für die verschiedenen Bereiche andere Pflegegrundsätze. So wird im Strassenbereich vorwiegend auf Sicherheitsüberlegungen geachtet und in den Parkanlagen verfolgt die Stadtgärtnerei verstärkt das Ziel, den Baumbestand – der mehr-

von Emanuel Trueb

heitlich aus dem 19. Jh. stammt – zu erneuern und zu verjüngen. Dabei wird versucht, einzigartige und den Ort prägende Baumgestalten zu erhalten oder angemessen zu ersetzen. An Stelle der dieses Jahr gefällten Einzelbäume und Baumgruppen wurden im Frühling über 400 Jungbäume gepflanzt. Besonders auffällig sind die vielen Jungbäume im

Bäume und Grünflächen am Rhein, wie hier am Kleinbasler Ufer, sind ein wichtiger Bestandteil für ein gutes Lebensgefühl in der Stadt.

Schützenmattpark, im Kannenfeldpark oder in der St. Alban-Anlage. Diese Massnahmen erfolgen niemals zufällig oder willkürlich.

Ausführliche Dokumentation

Die meisten Bäume im öffentlichen Raum, ausgenommen diejenigen auf den Waldparzellen und den Sportanlagen, sind bei der Stadtgärtnerei in einem Kataster erfasst. Darin sind botanische Namen, Pflanzzeitpunkt und Gesundheitszustand vermerkt. Veränderungen an Bäumen können so gut beobachtet und nachverfolgt werden. Zeichnen sich ungünstige Entwicklungen ab, werden oft Einzeluntersu-

chungen vorgenommen. Diese geben Aufschluss über Vitalität, Verletzungen, Vorhandensein von Schadorganismen und Standfestigkeit des Baumes. Bäume, welche nicht standfest sind oder Teile davon abzubrechen oder herunter zu fallen drohen, müssen frühzeitig erkannt und als Gefahrenquelle gesichert oder beseitigt werden.

Da vor allem Strassenbäume ständigen Veränderungen ihres unmittelbaren Umfeldes ausgesetzt sind und dem Sicherheitsaspekt im Strassenbereich grösste Bedeutung zukommt, werden sie besonders gründlich kontrolliert

▶ WEITER AUF SEITE 3

GASTKOLUMNE: CHRISTIAN GREIF

Verkehr verbindet

Verkehrswege verbinden und stellen seit Menschengedenken eine unverzichtbare Grundlage für jede Gemeinschaft dar. Werden sie unterbrochen, so zerfällt die Gemeinschaft wieder in ihre isolierten

Teile. Das ist übrigens bei den Basler Fähren im Grunde genommen nicht anders: Reisst das Seil, so kommt sie nicht mehr ans andere Ufer, sondern treibt – nicht mehr steuerbar – «dr Bach ab».

Bereits in grauer Vorzeit waren *Verkehrswege – ganz besonders* auch am Rheinknie – von grosser Bedeutung. Anfänglich mussten sich die Wanderer und Reisenden mit einem einfachen Pfad, einem Bootssteg oder auch nur einer Furt begnügen. Mit zunehmender Entwicklung – bereits im zweiten Jahrhundert vor Christus entstand in unserer Region die erste keltische Siedlung mit stadtähnlichen Zügen – stiegen allerdings die Ansprüche, wurden gute Verkehrswege immer wichtiger. Dies galt insbesondere auch für



den Rheinübergang: Da bis vor gut 200 Jahren lediglich eine einzige Brücke die beiden Basel verband, waren die Basler Fähren ein unverzichtbarer Bestandteil des damaligen Lebens

(was sie ja auch heute noch sind – wenn auch nicht mehr aus verkehrlicher Sicht). Und Basel entwickelte sich stetig weiter zu einer eigentlichen Verkehrsdrehscheibe: Die Stadt öffnete der Schweiz den direkten Zugang zum Meer auf dem Wasserweg. Basel besass den ersten Bahnhof der Schweiz und auch den ersten Flugplatz. Von Basel ging 1925 die Gründung der HAFRABA aus; der Autobahn, die Hamburg mit Basel über fast 1000 Kilometer hinweg verbindet.

Dieser äussert idealen Verkehrslage verdankt Basel im wesentlichen auch seine einmalige geistige und kulturelle Entwicklung. Denn der Reisende, der in ihren Mauern Schutz und Unterkunft suchte, liess nicht nur Geld zurück, sondern bereicherte unsere Stadt auch durch sein Wissen, seine Informationen, seine Gedanken und Ideen. Auf diesem Nährboden konnte sich der Humanismus entwickeln.

Der Rhein ist als Fluss die elementare Voraussetzung, der lebenswichtige Motor für die Basler Fähren. Und so ist umgekehrt der Fluss des Verkehrs der elementare und ebenso lebenswichtige Motor für unsere ganze Wirtschaft, ja für die gesamte Gesellschaft. Am eindrücklichsten wird diese Analogie bewusst, wenn man den Verkehrsfluss einer Stadt mit dem Blutkreislauf eines Lebewesens vergleicht: Solange das System keinen Störungen unterliegt, funktioniert es bestens und floriert. Kommt es allerdings ins Stocken oder gar zum Erliegen leidet zuerst die Gesundheit darunter - und bald einmal droht der Kollaps. Dabei spielt es keine Rolle, von welchem Verkehrsträger wir sprechen: Ohne Schiene fährt keine Bahn, ohne Fluss keine Fähre und ohne Strasse kein Auto, kein Motorrad und auch kein Velo.

Mit dieser elementaren Erkenntnis ist es eigentlich unverständlich, dass das «Herz-Kreislaufsystem»

unserer Stadt in den letzten Jahrzehnten in verschiedenen Bereichen mutwillig und nachhaltig beeinträchtigt wurde, indem wichtige Verkehrsverbindungen in ihrer Funktionalität beeinträchtig, ja zum Teil sogar stillgelegt wurden. Dabei muss die Herausforderung für die Stadt Basel doch darin bestehen, den Infarkt zu verhindern, die Verkehrsprobleme und die damit zusammenhängenden Fragen zu lösen – und nicht darin, zu versuchen, diese durch Verweigerung und Abkapselung auf ihr Umland abzuwälzen. Wenn die Stadt Basel weiterhin ihre wichtigen Zentrumsfunktionen erfüllen will (und soll), so darf sie nicht – gerade auf ihren Verkehrsverbindungen – quasi die Zugbrücken hochziehen.

Und sofern sie das nicht tut, werden die Basler Fähren hoffentlich auch in Zukunft nicht «nur» das Grossbasel mit dem Kleinbasel verbinden und umgekehrt, sondern vor allem auch viele Touristen und Besucher aus der ganzen Welt mit der Stadt Basel.

Wie gesagt: Verkehr verbindet, O.E.D.

Christian Greif ist Direktor des TCS beider Basel



Impressum Fähri-Zytig

Herausgegeben vom Fähri-Verein Basel. Erscheint zweimal jährlich im Frühling und im Herbst.

Redaktion:

Alice Lehr Brigitta Jenny Doris Schaub Pietro Buonfrate Stefan Herrenschmidt

$Ge staltung\ und\ Satz:$

dc_satz@mac.com

Druck:

Druckerei Bloch AG, Arlesheim

Auflage:

7700 Exemplare. Wird den Mitgliedern des Fähri-Vereins gratis zugestellt und liegt auf den vier Fähren, bei Basel Tourismus sowie den Restaurants Fischerstube und Linde in der Rheingasse auf. Auch erhalten alle Patientinnen und Patienten des Bethesda-Spitals ein Exemplar.

Inserate:

Insertionspreise geben wir Ihnen gerne auf Anfrage bekannt.

Spendenkonto:

Für Spenden verwenden Sie bitte folgendes Postkonto: 40-033943-3

 ${\it Jede Spende ist herzlich will kommen!}$

Webmaster von www.faehri.ch:

Francis De Andrade www.mda.ch

Redaktionsadresse:

Fähri-Verein Basel Redaktion Fähri-Zytig Postfach 1353 4001 Basel redaktion@faehri.ch www.faehri.ch

Mitglied werden:

Bitte beachten Sie dazu den Anmeldetalon auf der letzten Seite dieser Zeitung.



Die Auslichtung rund um die Pfalz hilft den Bodenpflanzen und verbessert die Rundum(an)sicht.

und im Schadenfall ersetzt. Besonders ungünstig für die Strassenbäume sind die häufigen Grabarbeiten im Wurzelbereich, Hundeurin, Tausalz im Winter und Trockenheit im Sommer.

Bäume in Parkanlagen

Bei den Bäumen in den Parkanlagen gelten neben Sicherheitsüberlegungen auch ökologische und gestalterische Aspekte. Bäume in öffentlichen Anlagen gehören in der Regel zu deren Grundausstattung und finden sich in den meisten Fällen auch auf den Projektplänen. Neben den reinen Bauanweisungen sind diesen Unterlagen auch die übergeordneten Gestaltungsüberlegungen zu entnehmen. Sie geben Hinweise darauf, wie sich eine Anlage im Lauf der Jahrzehnte und Jahrhunderte entwickeln soll. Die Grössenveränderung der Bäume und deren Schattenwurf führen zu Konkurrenz mit anderen Bäumen und der Bodenvegetation. Auch die sich ändernden Nutzungsansprüche machen es nötig, die Entwicklung in den Anlagen ständig zu überprüfen.

Bäume an Naturstandorten

Der Rhein hat unserer Landschaft das typische Gepräge gegeben. Dies gilt auch in ganz besonderem Mass für die den Rhein begleitende Vegetation. Der grösste Teil des Rheinufers in der Stadt ist jedoch derart verbaut und gestaltet, dass man eine rheintypische Naturlandschaft kaum mehr erkennen kann. Ufervegetation ist auf grosse Strecken nur noch in Ansätzen zu finden. Dennoch gibt es mitten in der Stadt interessante Landschaftsfragmente, welche die einzigartige Wechselbeziehung zwischen Fluss und Uferlandschaft deutlich machen.

Natürliche Vegetation fördern

Ein Gebiet dieser Art bilden die Böschungen neben der Pfalz und an ihrem Fuss. Obgleich dieses Gebiet im Laufe der Jahrhunderte immer wieder verändert und umgestaltet wurde, hat es viel Natürlichkeit bewahrt. Das Interessante hier ist nicht der waldartige Baumbestand, sondern die Vielfalt der unterschiedlichen Vegetationsformen. Dazu gehört die Bodenvegetation mit den Frühlingsblühern genau so, wie Sträuchergruppen und Einzelbäume unterschiedlichen Alters. Um dieser natürlichen Vielfalt zu helfen, hat die Stadtgärtnerei auch hier grössere Fällungen vorgenommen. Diese Auslichtung trägt auch zur besseren Ansicht der gesamten Pfalzanlage bei. Das wuchtige Bauwerk tritt nun deutlich in Erscheinung und gibt der gesamten Münsteranlage einen kräftigen Halt.

Obwohl die Aktion zuvor in den Medien angekündigt worden und nach öffentlicher Auflage auch genehmigt worden ist, gab es verschiedentlich kritische Bemerkungen zum Fällen von Bäumen auf Stadtgebiet. Vor allem deshalb weil kurz zuvor unter grosser Anteilnahme der Öffentlichkeit mehrere Bäume im Bereich der Brückenbaustelle zur zollfreien Strasse und im Margarethen-Park gefällt worden waren.

Rheinhalde: zurück zum Boden

Bei der Rheinhalde an der Grenzacherstrasse finden sich noch ursprünglichere Landschaftselemente. Die Nagelfluhköpfe in der steilen Böschung geben interessante Hinweise auf die Entstehungsgeschichte unserer Landschaft. Die Rheinhalde ist heute ein eingetragenes Naturschutzgebiet, nota bene das älteste Naturschutzgebiet der Schweiz. Neben den bereits genannten geologischen Erscheinungen, waren es

einzigartige Trockenrasen und Felsfluren, welche diesen Ort vor hundert Jahren auszeichneten. Heute müssen wir feststellen, dass der dicht gewachsene Baumbestand die Bodenvegetation durch Beschattung, Durchwurzelung und Blattfall stark beeinträchtigt. Die Lebensgrundlagen für die damals sehr reichhaltige Bodenvegetation fehlen zur Zeit weitgehend. Gewisse Pflanzenarten und viele Tiere sind verschwunden. In Übereinstimmung mit dem Schutzziel für dieses Gebiet, wird die Stadtgärtnerei vermehrt Bäume entfernen, um dadurch Belichtung und Besonnung der Böschungen zu verbessern. Dies darf jedoch nicht zu rasch geschehen, da sich sonst innert kürzester Zeit Brombeeren und andere sehr starkwüchsige Pflanzen installieren und das Aufkommen der sensibleren aber wesentlich interessanteren Bodenvegetation verunmöglichen.

Fällungen als Regelfall

Mit Baumfällungen in der Stadt verfolgt die Stadtgärtnerei also unterschiedliche Ziele. Neben der ständigen Erneuerung des gesamten Baumbestandes spielen auch gestalterische Aspekte eine Rolle, wie das Freilegen von Blickachsen, von Perspektiven und Einzelakzenten, sowie das Fördern von Vegetationsformen, welche in Konkurrenz mit Bäumen und grossen Sträuchern zu wenig Entwicklungsmöglichkeiten haben.

Die Fällung von gesunden Bäumen ist im Rahmen von Bauvorhaben gelegentlich unumgänglich und kann auch ein bewusster gestalterischer Entscheid sein. In diesem Sinne werden Bäumfällungen in der Stadt und damit die kontinuierliche Arbeit am städtischen Baumbestand zum Regelfall und gehören auch in Zukunft zur ordentlichen Pflege der Anlagen der Stadt, genauso wie die jährliche Pflanzung mehrerer Hundert Jungbäume.

Emanuel Trueb ist Leiter der Stadtgärtnerei Basel-Stadt

«Wild Maa»: Die gläserne Fähre

Ein historischer Rückblick auf die Entstehungsgeschichte der vier heute noch existierenden Fähren in vier Teilen. Diesmal die Geschichte der St. Albanfähre «Wild Maa», die Industriequartier mit Gewerbezone verbindet.



Schon 1877, als die Münsterfähre in Betrieb genommen wurde, dachten fortschrittliche Köpfe an eine Fähre, die das St. Alban-Tal mit dem gegenüberliegenden Kleinbasler Ufer verbinden sollte. Der Anlass für diese Überlegung war das Anwachsen der dortigen Wohnquartiere beidseits des Rheins. Wie schon bei der Münster- und der Klingentalfähre bemühte sich der "Basler Kunstverein» um die Konzession, obwohl es sich um eine «mehr gemeinnützige den lukrative» Aufgabe handle.

Am 30. Mai 1894 war die Bewilligung erteilt, und am 30. September desselben Jahres machte die St. Albanfähre ihre erste Überfahrt. Das 257 Meter lange Drahtseil wurde am Grossbasler Ufer auf der Höhe der «Oserschen Fabrik» hinüber zur Burgvogteiverwaltung gespannt. Auf der Kleinbasler Seite war eine Tragsäule von 4,5 Meter Höhe nötig und auf der Grossbasler

Seite eine von 7,5 Meter Höhe, damit die «Fahrbahn» des Laufschiffchens zwischen den beiden Böschungen auf einer mittleren Höhe von 16 Metern über dem durchschnittlichen Pegel gehalten werden konnte. Die Senkung von 4 Metern in der Mitte stellte damit auch bei Hochwasser für die Schifffahrt keine Gefahr dar. 1400 Kilogramm war das im Durchmesser 29 Millimeter dicke Seil. Zu seinem Transport waren vierzehn Weidlinge auf dem Rhein verankert worden. Die Installationskosten betrugen 10000 Franken.

Einweihung als «Volksfest»

Obwohl für den «Stapellauf» kein Volksfest organisiert worden war, kamen die Basler scharenweise, um die neue Fähre auszuprobieren. Von morgens sechs Uhr bis abends halb neun Uhr liessen sich 1300 Fahrgäste über den Rhein setzen. Tags darauf waren es dann allerdings nur noch 200, was fortan der werk-

täglichen Nachfrage entsprach. Dem Bericht des «Basler Kunstvereins» über das Geschäftsjahr 1894 ist Folgendes zu entnehmen: «Wir glauben, dass diese Fähre einem Bedürfnis entspricht, was auch schon daraus hervorgeht, dass in den ersten drei Monaten, also bis zum 31. Dezember 1894, 15 987 Personen befördert worden sind. Das erste Quartal dieses Jahres ist dann aber allerdings bedeutend ungünstiger ausgefallen, hauptsächlich aber darum, weil wegen des ungewöhnlich niedrigen Wasserstands der Betrieb während sechs Wochen eingestellt werden musste.» Wie die Passagierzahlen blieben auch die Umsatzzahlen unter den Erwartungen. Im nächsten Jahresbericht wird ein Nettoertrag von lediglich 1080.34 Franken ausgewiesen.

Mit dem «Wild Maa», wie die Fähre seit 1944 heisst, war seit der Inbetriebnahme nie ein Geschäft zu machen gewesen, und als der Bau der St. Albanbrücke be-

Das Fähri-Buch Fähri-Shop

Zum Jubiläum des 30. jährigen Bestehens des Fähri-Vereins Basel erschien 2004 das Buch «Die Basler Rheinfähren». Darin finden sich spannende Informationen zur Entstehungsgeschichte der Fähren. Mit dem Kauf eines Buches unterstützen Sie die Fähren ganz direkt.

Was wäre Basel ohne seine Rheinfähren!

Auch heute, 150 Jahre nachdem die erste den Rhein überquerte, sind die «fliegenden Brücken» - so wurden die Basler Rheinfähren im 19. Jahrhundert bezeichnet – noch immer in Betrieb. Auf einer der Bas-



ler Rheinfähren kann man die Stadt am Rheinknie aus

einer einmaligen Perspektive erleben. Das dreisprachige Buch enthält neben den zahlreichen Farbabbildungen interessante Texte zur Entstehungsgeschichte und der Leser erfährt, wie die motorlosen Fähren dank einer besonderen Technik den Rhein übergueren.

Pressestimme: «Der Fähri-Verein als Herausgeber und die Autoren (...) haben (...) ein wahres Bijou geschaffen.» (Basler Zeitung)

Autoren: Niggi Schoellkopf, Walter

Herausgeber: Fähri-Verein Basel

Titel: Die Basler Rheinfähren

Sütterlin, Beat Trachsler

Bestelluno

Bestellung	Name			
	Vorname			
Bitte senden Sie mir	Strasse/Nr.			
Stück Fähri-Buch à Fr. 29	PLZ/Ort			
Preis exklusiv Porto.	Telefon			
Einsenden an: Fähri-Verein Basel, Souvenir, Postfach 1353, 4001 Basel.				

Les Bacs rhénans de Bâle/The Basel **Rhine Ferries** Mai 2004, 80 Seiten, mit zahlreichen Farbabbildungen, gebunden, deutsch/französisch/englisch ISBN: 3-85616-223-2

SFr. 29.- / Euro 19.- exkl. Porto



Die neue gläserne Fähre vor dem Hintergrund der Wettsteinbrücke beim Landesteg des kleinbasler Ufers.

schlossen war, verkaufte der «Kunstverein» die Fähre samt drei Pontons, zwei Stegen mit Geländer, zwei Kandelabern mit Drahtseilen (Gierseil und Hochseil) und einem Eisenbock am 29. April 1952 an den damaligen Fährmann.

Die neue Glasfähre

Seit 2002 ist die neue St. Alban-Fähre in Betrieb. Im Gegensatz zu den drei anderen Fähren ist sie nicht mehr aus Holz, sondern aus Aluminium gefertigt. Der Aufbau ist aus Glas. Die Neuerung entstand aus der Überlegung heraus, den Passagieren der Fähre den Rundumblick auf die Stadtkulisse freizugeben. Dabei greift sie in ihren Grundformen die traditionelle Form der Basler Fähren aus dem 19. Jahrhundert auf, die offene Barken waren. Entworfen

wurde die neue Fähre durch die Blaser Architekten AG. Sie wurde mit einem öffentlichen Fest in Betrieb genommen.

Mit Ausnahme des letzten Abschnittes sind Text und Fotos aus dem Buch «Die Basler Rheinfähren» von Niggi Schoellkopf, das 2004 beim Christoph Merian Verlag erschienen ist.

Anzeige



Rhytaxi Basel GmbH

Stadt- und Hafenrundfahrten · Partyservice und Catering
Tel. 061 273 14 14 · Fax 061 273 14 17 · Mobile 078 796 98 99
info@rhytaxi-basel.ch · www.rhytaxi-basel.ch
Ihr Gastgeber: René Didden

Neuer Prospekt

Seit Anfang Mai liegt ein neuer Prospekt zur Mitgliederwerbung vor. Der ansprechend und modern gestaltete Flyer liegt in den Fähren auf. Im Prospekt finden sich ebenso geschichtliche Informationen zur Entstehungsgeschichte der Fähren und des Vereins wie auch Öffnungszeiten und ein Anmeldetalon.

Neue Wegweiser zu den Fähren

Wer mit einer Fähre den Rhein überqueren will, findet seit kurzem den Weg zu den Anlegestellen einfacher als bisher: An allen grösseren Plätzen Basels sind von der Stiftung Basler Fähren neue Wegweiser angebracht worden, die den schnellsten Weg zur nächsten Fähre anzeigen.

Die Verkehrsabteilung des Sicherheitsdepartements kreierte die weissen Schilder mit dem Fähren-Piktogramm. Da die Fähren von Privaten betrieben werden, mussten sie für die Montage der Wegweiser bewilligungstechnisch in den Stand öffentlicher Verkehrsmittel erhoben werden.

Quelle: Baslerstab

Eidgenössisches Tambouren- und Pfeiferfest

Vom 29. Juni bis 2. Juli 2006 treffen sich in Basel gegen 5000 Pfeifer, Tambouren, Claironisten und Ahnenmusiker zum 24. Eidgenössischen Tambouren- und Pfeiferfest.

Die grosse Marschkonkurrenz in der Innerstadt und der Festumzug vom Messeplatz auf das Kasernenareal werden mehrere zehntausend Besucher anlocken. Die Fähren werden in diesen drei Tagen wohl hochbetrieb haben.

Werner Horstmann zum Gedenken

Am 11. März 2006 hat Werner Horstmann völlig unverhofft in seinem geliebten Refugium in Nendaz (VS) von dieser Welt Abschied genommen und ist in die bessere, friedlichere Ewigkeit ein-



gekehrt. Werner Horstmann war seit der Gründung des Fähri-Vereins im Jahre 1974 eng mit dem Verein verbunden und leistete ehrenamtlich unvorstellbare Grossarbeit zum Wohle unserer vier Rheinfähren. Lange Zeit führte er als versierter Bankfachmann unsere Vereinskasse und verstandes, den Ertrag von Jahr zu Jahr zu steigern. Enorm grosse Fronarbeit aber leistete Werner Horstmann für die zwei grossen unvergesslichen Fährifeste von 1976 und 1981, deren Reingewinn jeweils die 100 000.- Franken überstieg. Als Festkassier hatte er die Budgets fest im Griff und verstand es, die zahlreichen OK-Mitglieder anzuspornen und zugleich grosszügige Sponsoren zu finden. Der Schreibende hatte das Glück, Werner seit der Schulzeit zu kennen und mit ihm über 60 Jahre in vorbildlicher Freundschaft verbunden zu bleiben. Als umsichtiger Fourier im WK, Tambourmajor bei der Seibi Alti Garde und in über einem Dut-

zend OKs zu Gunsten kultureller und sozialer Anliegen Basels lernte ich Werner Horstmann als versiertes Vereins- und OK-Mitglied noch näher kennen. Unkompliziert und stets mit einer Dosis Witz

und Humor erledigte er die ihm anvertrauten Finanzaufgaben. Werner war ein grosszügiger Mitbürger, der sein Können und Wissen auch betagten Menschen zu Gute kommen lies. Im vergangenen Oktober feierte er seinen 75. Geburtstag und freute sich am grossen Freundeskreis, der ihm seinen Festtag verschönte.

Sie alle, zusammen mit seiner Lebensgefährtin und Familienangehörigen, trauern um einen guten und hilfsbereiten Freund. Der Vorstand des Fähri-Vereins Basel entbietet den Hinterbliebenen sein herzlichstes Beileid und wünscht Ihnen viel Kraft und Zuversicht für die kommende Zeit

Lieber Werner, wir danken dir herzlich für deinen grossen Einsatz zum Wohle der Basler Rheinfähren, du wirst für uns unvergessen bleiben.

Niggi Schoellkopf, Ehrenpräsident Fähri-Verein

«Fährimaa» Albi Frey zum Gedenken

«Albi Frey, Fährimaa» – So hat er am Anfang unseres gemeinsamen Weges in der Stiftung Basler Fähren das Telefon abgenommen. Später sagte er dann: Albert Frey, Buvette zum Fährimaa. Ein ande-



rer typischer Satz ist gewesen: «Bi mir muess es tipp topp sy, s'muess suuber si, i will Ordnig ha um d'-Buvette. Do kenn i denn nüt.»

Diese paar Aussagen charakterisieren unseren Albi. Mit dem Anmelden am Telefon: «Albi Frey, Fährimaa», hat Albi kurz und bündig ausgedrückt, worauf er stolz, was sein Leben, sein Lebensinhalt gewesen ist. Mit Inbrunst, vielen Ideen und grossem Engagement hat Albi seine Fährenpächterfunktion gelebt.

Als er im Jahre 1995 den Fährenpachtvertrag unterzeichnet und seinen gelernten Beruf als Sanitärinstallateur aufgegeben hatte, um als Nachfolger von Jacques Thurneysen die Ueli-Fähri zu pachten, hat noch niemand geahnt, welch schwierige Zeiten noch auf den Fährbetrieb zu kommen würden

Mit den «Uelifährifeschtli» im Sommer und seinem Alphorn hat er Jung und Alt erfreut und mit dem «Fähri»-Anlass am Heiligen Abend hat er die Alleinstehen-

den, vor allem aber die Einsamen eingeladen, ein paar Momente in einer herzlichen Atmosphäre, ab vom tristen Alltag, zu verleben.

Er hat es verstanden, wie damals auf der von ihm sehr lieb-

lich eingerichteten Fähre, auch bei der Buvette ein Ambiente zu schaffen, das eingeladen hat, einen Moment innezuhalten, zu verweilen und den Tag zu geniessen.

Die Buvette ist zu einem Treffpunkt geworden. Zu einem Treffpunkt für Anwohner, für Passenten und für solche, die einfach mit Albi haben plaudern wollen.

Mit Praktika in verschiedenen Restaurants, hat sich Albi Frey das nötige Rüstzeug für den Buvettebetrieb angeeignet. Gerade in diesem Winter hat Albi, um sich auf die neue Saison vorzubereiten, einen Kochkurs im Bündnerland absolviert und mit dem Zertifikat «Klassenbester» abgeschlossen.

Albi ist nicht mehr. Wir sind fassungslos und trauern um einen lieben, geradlinigen, grummeligen, ausrufenden, schimpfenden, lachenden, optimistischen, lebensfrohen und herzensguten Mensch. Albi, wir werden immer an Dich denken.

Peter H. Altherr, Präsident der Stiftung Basler Fähren

Nid vergässe!

Mitgliederversammlung und «Fähri-Mähli» 2006

Am 8. Juni 2006 findet die 32. ordentliche Mitgliederversammlung und das «Fähri-Mähli» des Fähri-Vereins statt:

Wo: Aula, Bethesda-Spital, Gellertstrasse 144, Basel

Zeit: 18.30 Uhr

Anfahrt: mit dem Bus Nr. 37, ab Aeschenplatz/ab Bottmingen; mit Tram Nr. 14, bis Karl Barth-Platz; mit dem Bus Nr. 36, bis Redingstrasse; mit PW, hintere

Parkplätze vor der Aula benützen.

Heimfahrt: mit gratis Bus-Shuttle, Bethesda – Aeschenplatz, ab 20.45 - 23.15 Uhr

Anmeldeschluss: 27. Mai 2006 Kosten für das «Fähri-Mähli»:

CHF 33.50

Neumitglieder sind herzlich willkommen!

Me trifft sich wie allewyyl und gniesst e gmietlige Oobe!

«Fähri-Mähli»: Das Menü

Rauchlachsterrine mit Fischknusperli an Orangensenfsauce, Salatbouquet und Kartoffelwaffel

Kalbspiccata mit Schinkenstreifen und Champignons serviert mit Tomatencoulis, Risotto mit Steinpilzen, gratinierter Blattspinat

Baslerläckerli-Halbgefrorenes mit Zwetschgenkompott

Für Vegetarier:

Spargelsalat mit Salatbouquet, Kartoffelwaffel und Mousslinsauce

Gemüsepiccata mit Pilzen und Tomatencoulis, Risotto, gratinierter Blattspinat

Baslerläckerli-Halbgefrorenes mit Zwetschgenkompott

RUND UM DEN RHEIN

Wasserkraftwerk Birsfelden: Starke Leistung in gelungener Industrie-Architektur

Dass gute Industriearchitektur die Landschaft nicht verschandelt und auch nach Jahrzehnten das ästhetische Auge nicht beleidigt, unterstreicht das seit 1954 in Betrieb stehende Wasserkraftwerk Birsfelden. Können Sie sich

VON STEFAN HERRENSCHMIDT

noch vorstellen, wie der Rheinverlauf vor dem Bau aussah und welchen Blick man vom Birsköpfli rheinaufwärts hatte? Vermutlich sind die wenigsten von uns ohne Hilfe alter Photos dazu noch in der Lage.

Faszinierender Ort

Aber wohl mancher kann sich sehr gut an das Gefühl erinnern, als junger Mensch immer wieder von den Schleusen, dem mächtigen Turbinenhaus, dem Brummen und Vibrieren fasziniert und magisch angezogen worden zu sein. Und heute noch spazieren wir mit Kindern, Enkelkindern, zu zweit oder alleine zum Kraftwerk, zu den Schleusen und auf die Kraftwerkinsel. Es bleibt der Eindruck, einen Energieort – im wahrsten Sinn des Wortes - zu besuchen. Am und um das Kraftwerk verbandeln sich Arbeit, süsses Nichtstun, Sport und mehr zu einer sehr besonderen und reizvollen Melange.



Turbinenhaus des Krafwerks Birsfelden: Moderne, transparente Hülle für die Turbinen und Stromgeneratoren.

Das Projekt des Wasserkraftwerks geht zurück auf das Jahr 1942. Dannzumal unterbreiteten die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft ihr Konzept den konzessionsgebenden Behörden. Ab 1950 konnte mit der Realisierung begonnen werden. Architekt Hans Hofmann und Stadtgärtner Arioli wurden mit der Gestaltung der Gebäude und der Umgebung betraut. Bereits 1954 erfolgte die Fertigstellung und Inbetriebnahme. Dass auch heute noch das Birsfelder Wasserkraftwerk als eines der leistungsfähigsten Rheinkraftwerke gilt, ist einerseits der Weitsicht der damaligen Planer und Projektierer zu verdanken, andererseits auch den stetigen Investitionen der Betreiber und Eigentümer, der Kraftwerk Birsfelden AG, zuzuschreiben.

Jahresleistung: 550 Mio. kWh

Vier vertikal zur Flussrichtung stehende Kaplanturbinen, jede deutlich über 100 Tonnen schwer, leisten jeweils über 30 000 PS und sind alle direkt mit ihren Generatoren verbunden. Diese Generatoren erzeugen jährlich im Durchschnitt 550 Millionen Kilowattstunden, die zur Hälfte den IWB, zu 30% der Elektra Birseck und zu 20% der Elektra Baselland zum Verkauf zur Verfügung stehen. Die Stromproduktion des Kraftwerks ist zentral abhängig von der Wassermenge des Rheins und dem Unterschied zwischen der Wasserhöhe oberhalb des Stauwehrs und dem Rheinpegel unterhalb des Kraftwerks. Im wasserärmeren Winterhalbjahr – davon können wir ja diesen Winter 2005/2006 ein Lied singen liegt die Stromproduktion um rund ein Drittel unter der Produktion des Sommerhalbjahres. Das heisst, im Winterhalbjahr werden etwa 220 Mio. kWh, im Sommerhalbjahr dann zirka 330 Mio. kWh Strom erzeugt.

Visionen für die Kraftwerksinsel

Die permanenten Verbesserungen bei der Technik der Stromproduktion bringen es mit sich, dass eine etwa 40000 Quadratmeter grosse Landreserve des Kraftwerks auf der Kraftwerkinsel nicht mehr benötigt wird. Diese Fläche wurde Anfang des neuen Jahrtausends ausgeschieden und könnte einer neuen Nutzung, zum Beispiel für attraktive Wohnungen am Rhein, zugeführt werden. Seit 2003 entwickeln nun verschiedene Kreise Visionen und Szenarien. Genaues ist bis jetzt allerdings noch nicht bekannt.

FÄHRI-NEWS

Niedrigwasser und unerwünschte Rettung

Diesen Winter musste keine der Fähren zur Revision aufs Trockene. Alle Fähren sind in gutem Zustand. Dafür wird uns bald die Revision der Fährseil-Infrastruktur beschäftigen, speziell die der

Von Markus Manz

Masten und der Verankerungen. Das Känzeli auf dem Grossbasler Fährseilmast der Klingentalfähre haben wir im Herbst erneuert.

Probleme durch Niedrigwasser

Sorgen machte speziell der Ueli-Fähri der tiefe Wasserstand von Dezember bis Januar. Sie ist bei Niederwasser auf ihre zwei Elektromotoren angewiesen um die Landungsstege anfahren zu können. Einer der beiden Elektromotoren ist wegen einer verbrannten Schaltung ausgestiegen. Lange Lieferfristen für einzelne Ersatzteile verursachten bei der Reparatur Probleme.

Dennoch konnten in der Niederwasserzeit alle Fähren ihren Dienst meistens aufrecht erhalten. Die Überfahrten dauerten aber markant länger, so dass es vorkam, dass die Fahrgäste am Ufer wieder abwanderten bevor die Fähre sie aufnehmen konnte.

Bei der Wildmaa-Fähre bewähren sich die durch Martin Reidiger neu montierten «Schwellkufen» im vorderen Schiffsbereich (statt Schwellbrett). Hier musste auch das hintere rechte Fenster ersetzt werden, weil jemand die Fähre als Wurfziel für seine Flaschen-Entsorgung benutzt hat. Eine aufwendige und kostspielige Übung, die zum Glück bis auf den Selbstbehalt durch unsere Versicherung gedeckt wurde.

Das schlechte und sehr kalte Wetter bekamen alle zu spüren, am meisten traf dies aber wiederum die Ueli-Fähre, welche ohnehin schon die schwächste Fahrgast-Frequenz aufweist. Dafür hatte man auf der Ueli-Fähre ein «Titanic-Feeling», wenn die Fähre über die «Schneeschollen» knirschte, welche durch die Stadtreinigung beim abkippen von Schnee in den Rhein entstanden. Gemäss Rémy Wirz, dem Pächter und «Fährimaa» der Ueli-Fähre, war der Winter zwar

Mitalied worden im Fähri-Verein

Einsenden an: Fähri-Verein Basel, Postfach 1353, 4001 Basel oder einfach dem «Fährimaa» abgeben.

wirtschaftlich schlecht, aber poetisch sehr schön.

Unerwünschte Rettung

Urs Zimmerli hat wieder einmal einen Mann aus dem Rhein gerettet. Obwohl dieser gar nicht gerettet werden wollte, war er doch, wie sich später herausstellte, auf der Flucht vor der Polizei!

Der unglückliche Zwischenfall mit der Gas-Verpuffung auf der Wildmaa-Fähre ist geklärt. Es handelte sich um einen technischen Defekt, Martin Reidiger trifft keine Schuld. Die Installation war technisch abgenommen, ein entsprechendes Zertifikat liegt bei der Stiftung vor. Die instandgestellte Installation wurde nun erneut von der amtlichen Fachstelle geprüft und als absolut zuverlässig und sicher eingestuft. Wir werden in Zukunft die Gasinstallation der Wildmaa-Fähre jährlich überprüfen lassen und nicht nur alle fünf Jahre, wie vom Gesetzgeber vorgeschrieben. Als Folge des Zwischenfalls wurden sämtliche Fähren – zusätzlich zu den vorhandenen Feuerlöschdecken – mit frostbeständigen Schaum-Löschern ausgestattet.

Nach einer Aussprache mit den Lotsen der Rheinschifffahrts-Direktion nahmen unsere Fährimänner und AblöserInnen an einer Berg- und Talfahrt durch Basel im Steuerstand eines Gross-Schiffes teil und erlebten, wie wenig man von dort aus vom Rhein noch sieht!

Sommerfahrplan

«Wild Maa» (St. Alban):

7 – 19 Uhr

«Leu» (Münster):

9 - 20 Uhr

«Vogel Gryff» (Klingental) und «Ueli» (St. Johann)

9 – 19 Uhr

Bei schönem Wetter und nach Absprache mit dem Fährimaa fahren die Fähren auch länger. Auf der Wild-Maa-Fähre werden wieder Abendveranstaltungen wie Lesungen und Märli-Abende stattfinden.

wiigiieu v	veruen im 1	uiiii- veieiii	
	selbstverständlich auf den Rhein i-Verein Basel und unterstützen Si	wie das Münster auf den Hügel? Dafür braucht es Engagement. ie damit ein Wahrzeichen Basels.	
☐ Ja, ich werde Mitglied im I	Fähri-Verein		
☐ Jahresbeitrag Private CHF 30.—	☐ Jahresbeitrag Paare CHF 60.—	☐ Jahresbeitrag Familien mit Kindern bis 18 Jahre CHF 75.—	
Name		Vorname	
Strasse		PLZ/Ort	
Telefon		Geburtsdatum	
Name des Partners		Geburtsdatum des Partners	
Name der Kinder		Jahrgang der Kinder	
D-4		I Letano de il fa	