



1354

Dr Knote

Einer Ehrenwerten Zunft zu Schifflenten Basel

Zunftztytig Nr.3

Die Ecke des Meisters

Mit dem nahenden Frühling und dem Endstreich der Fasnacht stehen alle drei Jahre die Wahlen in den Zunftvorstand an. Wie schon so oft, musste auch dieses Mal ein neuer Vorgesetzter gefunden werden. Unser Schreiber I, Hans Bürgin, hatte das verständliche Verlangen sich nach 18-jähriger Vorstandstätigkeit in die Reihen der Altvorgesetzten zurückzuziehen. Hans Bürgin, oder «Igeli» wie ihn viele nennen, hat für unsere Zunft zu Schifflenten sehr viel getan. Ging es darum einen Versand zu organisieren, unsere Zunft an Anlässen zu vertreten oder an vorderster Front mit Hut und Banner einem lieben Zunftbruder das letzte Geleit zu geben, unser Alt-Schreiber war immer dabei. Als Sänger unterstützt er den Zunftchor, wie ich hoffe, auch als Alt-Vorgesetzter.

Sehr geehrter Herr Alt-Schreiber, lieber Hans, auf diesem Wege wollen wir (der Vorstand und alle Zunftbrüder) Dir für Deine geleisteten Dienste herzlich danken. Wir wünschen Dir im Kreise Deiner Zunftfreunde viele fröhliche Stunden.

Als Meister und Vorgesetzte durften wir am Wahlbott spüren, dass uns die Zunftbrüder Vertrauen und auch Hoffnung entgegenbringen.

Vertrauen, vielleicht darin, dass es uns gelingen werde, weitere Impulse in unsere Zunft einfließen zu lassen und Hoffnung darüber, dass sich in unserer Zunft noch mehr Zusammenhalt und freundschaftliche Bande finden lassen. Wir werden versuchen, das Unsere dazutun. Jetzt liegt es an Euch. Deshalb freut es mich besonders, dass unser Zunftstämme immer mehr Zunftbrüder anziehen.

Die Feier «600 Jahr Gross- und Glai Basel zämme» verspricht nicht bloss ein Grossanlass, sondern ein Riesenanlass zu werden. Unsere Zunft ist derzeit an der Abklärung ob wir das Schulschiff «Lai da Tuma» am Klingental festmachen können. Interessant für die Organisierenden ist dabei, zuzusehen wie die einen Experten die Meinung vertreten, dass keine Probleme bestünden, während gleichviele andere Experten auf keinen Fall eine Möglichkeit sehen, das Schiff am vorgesehnen Platz zu verankern. Ob und wo unsere Zunft (und

damit die Helfer aus der Schar der Zunftbrüder) dann tatsächlich auf dem Rhein präsent sein wird, sehen wir (oder eben nicht) vom 28. bis 30. August 1992. Die Reservation dieses Termins ist selbstverständlich.

Sicher dagegen werden einzelne Basler Zünfte im Rathaushof ihr Handwerk vorstellen. So zeigt die Zunft zum Himmel das Glaserhandwerk, die Kürschner und (so hoffe ich) die Zunft zu Schneidern die Nähkunst. Die zur Zunft zu Safran gehörenden Buchbinder und Spengler präsentieren ihre Berufe und informieren über die heutigen Ausbildungsmöglichkeiten. Die Zunft zu Schuhmachern plant, einen Vergleich der alten mit der neuen Schuhmacherei darzustellen, während die Schmiedenzunft auf dem Marktplatz mit entsprechendem Lärm Baslerstübchen schmieden wird.

Unsere Zunft diskutiert derzeit Möglichkeiten mit den entsprechenden Fachkreisen, um auch im Rathaushof zusammen mit den anderen Zünften ein lebendiges Bild des Schifferberufes zu vermitteln. Sofern die bestehenden Ideen realisiert werden können, bin ich überzeugt, dass sich unsere Zunft auch auf dem Trockenen entsprechend attraktiv in Szene setzen kann.

Euer Meister: Peter Altherr

Wahlbott 1992

Telegramm an einen Nichtdabeigewesenen.

Anwesend 64 Zunftbrüder – 9 Zunftbrüder entschuldigt – wo blieben oder waren die anderen 77 Zunftbrüder ? – Stop – Meister Peter Altherr blickt zurück auf drei Jahre seit letztem Wahlbott – Höhepunkte: Zunftmahlzeiten – Jungbürgerfeier – Tag der Schweizerzünfte 1991 – neue Zunftordnung mit einigen Änderungen – Wohnsitzzwang in BS für Vorgesetzte aufgehoben – Anzahl der Zunftmitglieder bei Schiffleruten mit 150 besiegelt – Vorschau: «600 Jahr Gross- und G্লাibasel zämme» mit Schifflerute-Beiz auf dem Schulschiff vor der Kaserne – Stop – Zunftrechnungen 1989/1990/1991 jeweils positiv – 2 Revisoren bestimmt – Freddy Steppacher und Daniel Raible – Stop – Wahlbott – offene Abstimmung fast einstimmig gewünscht – turnusgemässe Neuwahlen oder Bestätigungen von Peter Altherr – Franz Baur – Theo Meyer mit Applaus – nach Rücktritt von Hans Bürgin neuer Vorgesetzter Alfred Koschara – Hans Bürgin mit Wappenscheibe für 18 Jahre Vorstandstätigkeit geehrt – Peter Altherr als Meister bestätigt – Stop – verspäteter, guter Imbiss schliesst Wahlbott 1992.

Dölf Stohler

Der neue Zunftvorstand

Meister:	Peter Altherr
Statthalter:	Willy Lüdin
Seckelmeister:	Theo Meyer
Schreiber I:	Hans Rémy Kaderli
Schreiber II:	Marcel Meyer
Bannerherr:	Franz Baur
Irtenmeister:	Hans-Peter Hochstrasser
Zeugherr:	Urs Jenny
Fürsorger:	Alfred Koschara

Vorstellung des neuen Vorstands-Mitgliedes



Name und Vorname:	Koschara Alfred
Geburtsdatum:	16. November 1940
Funktion in der Zunft:	Fürsorger
Beruf:	Meister Tablettierung, La Roche
Hobbys:	Skifahren, Wandern, Fotographieren und Garten
Lieblingsgericht:	Fische aller Arten
Lieblingsgetränk:	Walliser Weine

MS Christoph Merian das neue Flaggschiff der Basler Personenschiffahrt

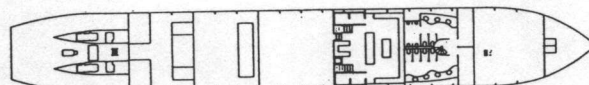
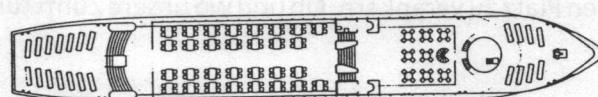
Bei der Meidricher Schiffswerft in Duisburg ist das neue Flaggschiff der Basler Personenschiffahrt im Bau. Das Schiff wurde – ein Novum – vom Architekten Urs Gramelsbacher vom Architekturbüro Erni, Gramelsbacher und Schneider gezeichnet und unterscheidet sich vom Design her grundlegend von allem bisher dagewesenen. Hier kurz die Eckdaten:

Länge:	65 m (23 m länger als alle bisherigen Schiffe)
Breite:	9,5 m
Höhe:	5,6 m
Motoren:	2 x 400 PS MAN-Motoren (600 Kw)
Geschwindigkeit:	20 km/h
Tiefgang:	max. 1.40 m
Platzzahl:	600 Personen
Total Sitzplätze:	444
Kosten:	ca. 7,5 Mio (uiuiuiui)

Das neue Schiff wird aufs modernste mit Rastercantageslichttradar, Autopilot, Klimaanlage etc. ausgerüstet. Neu ist auch das Anfahren der Haltestellen und Schleusen; es wird nicht mehr von Nock-Fahrständen, sondern direkt vom Steuerhaus aus über zwei Kameras und Bildschirme angefahren.

Auch im Restaurations- und Buffetbereich wird mit einer modernst ausgerüsteten Küche für das Wohl der Fahrgäste gesorgt. Sobald das Schiff hier im Einsatz sein wird, wird sich die Basler Personenschiffahrt um eine Spezialfahrt für die Zunftbrüder der Schifflerutenzunft und ihre Angehörigen bemühen. Das Schiff würde sich auch hervorragend für ein Zunftessen eignen....

30.3.91, Niggi Schaer



Binnenschifffahrt an der Schwelle einer neuen Zeit

Vortrag von Dr. Heinrich Wanner, gehalten am
14.3.1991 an der Schweizerischen Schifffahrtsschule

Der fließende Übergang vom zweiten ins dritte Jahrtausend ist mit Veränderungen von grösster Tragweite verbunden. Eine davon, m.E. nicht die bedeutendste, ist das «umbrechende Zusammenwachsen» unseres Erdteils. Weltgeschichtlich bildete Europa schon im Römischen Weltreich eine mehr oder weniger geschlossene Einheit, später auch in Frankreich unter Karl dem Grossen. In der neueren Zeit wurde die Einheit machtpolitisch wiedererstrebt, in den Geldzügen Napoleons mit Ende im brennenden Moskau und schliesslich im zweiten Weltkrieg Hitlers bis zur Katastrophe in Stalingrad. Auf diese Stadt – sie heisst nun Wolgograd – komme ich noch zurück.

Ausgeblutet und verarmt, zerstört und verwüstet wurde Europa nach dem zweiten Weltkrieg durch den «Eisernen Vorhang» geteilt. Die westeuropäischen Staaten erholten sich in demokratischer und wirtschaftlicher Freiheit überraschend schnell. Sie erreichten sozialen Wohlstand, kamen sich näher und erstrebten Schritt um Schritt eine Vereinigung. Die osteuropäischen Staaten wurden als Satelliten der Sowjetunion zwangsweise zusammengeschlossen im Warschauer Pakt und Comecon. Ideologisiert und planwirtschaftlich eingesetzt entbehrten die Menschen der geistigen Freiheit und der Früchte ihrer Arbeit. Die Länder blieben verarmt und verwahrlost.

Nun aber ist ein neues Europa im Werden. Die wirtschaftlichen Grenzen zwischen den EG-Staaten verschwinden, und der 1992 erwartete «Gemeinsame Markt» soll sich durch Beitritt oder Assoziierung weiterer Länder zum «europäischen Wirtschaftsraum» erweitern. Gorbatschow lockerte – solange er das konnte – die Zügel der sowjetischen Diktatur. Freiheitsdrang riss den Eisernen Vorhang nieder. Die DDR ist mit der BRD wieder vereinigt. Polen, CSSR und Ungarn haben ihre Selbständigkeit wieder erlangt und in weiteren Ländern lodert die Flamme der Freiheit. Ein neues, vereinigtes Europa ist – da und dort unter schmerzlichen und länger dauernden Geburtswehen – in Entstehung begriffen. In dieser Erkenntnis stehen wir jedenfalls an der Schwelle einer neuen Zeit.

Es bedarf keiner Professoren der sogenannten Wirtschaftswissenschaft, um zu prophezeien, dass ein europäischer Wirtschaftsraum mit verschwundenen Landesgrenzen eine massive Zunahme des Güteraustausches zur Folge haben und entsprechend hohe Anforderungen an den Verkehr stellen wird. Wie schnell und in welchem Umfang diese Entwicklung vor sich geht, kann niemand zum voraus berechnen. Doch wird man gut daran tun, eine Vermehrfachung des heutigen Verkehrs ins Auge zu fassen.

Zur Bewältigung des Güterverkehrs stehen, abgesehen von den Rohrleitungen für Rohöl, Fertigprodukten und Erdgas, sowie von Lufttransporten drei Wegnetze zur Verfügung:

- Das Wasserstrassennetz für Binnenschiffe, naturgegeben in Strömen und Flüssen, teilweise verbessert durch Stauregulierung oder Vertiefung der Fahrinne, und erweitert durch schiffbare Kanäle,
- das Schienennetz der Eisenbahnen,
- das Strassennetz für Motorfahrzeuge.

Das Wasserstrassennetz bildet das Grobgerippe des europäischen Verkehrskörpers. Es ermöglicht den Einsatz der weitaus grössten Fahrzeuge und ist in seiner Kapazität sozusagen unbeschränkt. Nur selten befinden sich aber Lieferant und Empfänger direkt am

Wasserweg, sodass der langstreckige Transport im Binnenschiff in der Regel einen Vor- und / oder Nachtransport mit einem anderen Verkehrsmittel benötigt.

Das Schienennetz der Eisenbahnen ist mehrfach dichter als das Wasserstrassennetz. In vielen europäischen Ländern verbindet es die meisten, grösseren Ortschaften. Wirtschaftliche Unternehmungen, die dauernd auf umfangreiche Transporte angewiesen sind, können sich mit Werkgeleisen ans Netz anschliessen. Früher hatte jede Station ihren Güterschuppen. Zubringen und Abholen von Transportgütern waren Sache des Lieferanten, bezw. Empfängers. Diese Güterschuppen sind im Verschwinden begriffen. Die Eisenbahnen konzentrieren den Schienentransport von Gütern auf Hauptstationen und organisieren den Regional- und Domiziltransport auch mit Lastwagen auf der Strasse.

Das Strassennetz ermöglicht dem Motorfahrzeug den Transport von Haus zu Haus. Dem ungebrochenen Transport verdankt das Motorfahrzeug den errungenen ersten Rang unter den Verkehrsmitteln.

Das stete Wachstum des Strassenverkehrs erregt schon heute, geschweige denn angesichts der erwarteten Entwicklung schwerste Bedenken. Die Nachteile dieser Transportart treten immer deutlicher ins Bewusstsein: die Energieverschwendung, die Umweltbelastung, Luftverschmutzung und Lärmerzeugung, nicht zuletzt auch die zahllosen Unfälle mit Toten und Verletzten. Krampfhaft bemüht sich die Politik, den Strassenverkehr in Schranken zu halten, und glaubt, das heil gefunden zu haben: «Zurück zur Schiene, zur Eisenbahn, dem älteren Verkehrsmittel» heisst das Rezept. Doch erreichen ja auch schon die Eisenbahnen die Grenzen ihrer Kapazität und benötigen mehrstellige Milliardenbeträge, um auf zusätzlichen Schienen und mit modernem Rollmaterial eine wesentlich grössere Leistung zu erbringen.

Darf und kann der hilfeschuchende Blick zurück in der Schiene enden? Muss er nicht weitergehen bis zum Wasserweg, dem ältesten und natürlichsten Verkehrsträger? Er, der Wasserweg hat noch unermessliche Kapazitätsreserven, und das mit ihm verbundene Verkehrsmittel, das Binnenschiff, braucht am wenigsten Energie, schont die Umwelt am meisten, bietet die grösste Sicherheit und ist erst noch am kostengünstigsten.

Vergegenwärtigen wir uns zunächst die heutige Bedeutung der Binnenschifffahrt für den Güterverkehr am Beispiel der Bundesrepublik Deutschland, also vor der Wiedervereinigung, mit den verfügbaren Zahlen des Jahres 1989. Grösser ist die Bedeutung der Binnenschifffahrt in den Beneluxländern dank dem dichteren Wasserstrassennetz, weit kleiner dagegen in der Schweiz, wo die Rheinschifffahrt, leider immer noch, an der äussersten Nordwestecke, im Raum Basel, endet.

Fortsetzung folgt

Jubiläen (runde Geburtstage ab 65) im 2. Halbjahr 1992

Die entsprechenden Adressen können bei Bedarf der Zunftliste entnommen werden.

	Alter	Geburtsdatum	zünftig seit		Alter	Geburtsdatum	zünftig seit
Ernest Amort	70	03.08.22	1972	Hans Spinnler-Buttiker	80	12.10.12	1937
Louis Wirth-Böhler	75	04.09.17	1968	Georges Allemann-Hächler	75	29.10.17	1975
Kurt Schelling-Eglin	75	10.09.17	1944	Paul L. Moesch	80	23.11.12	1943
Cedrik Klumpp-Ruprecht	65	21.09.27	1959	Heinz Herold	80	27.12.12	1964

Meister, Fürsorger und Vorgesetzte wünschen allen Jubilaren und Veteranen viel Glück, alles Gute und noch viele Jahre im Kreise der Angehörigen und Zunftgenossen.

M. Meyer, Fürsorger

Zunftstämme im 2. Halbjahr 1992

Montag, 10. August 1992

Montag, 12. Oktober 1992

Montag, 14. Dezember 1992

jeweils ab 18.00 Uhr
im Restaurant Storchen. Tisch reserviert.

Als Gedankenstütze:

Die Zunftstämme finden jeweils am 2. Montag der geraden Monate, also Februar (2), April (4), Juni (6), August (8), Oktober (10), Dezember (12) statt.

Wichtige Daten

600 Jahr Gross- und Glibasel zämme:
Freitag, 28. August bis Sonntag, 30. August
1992

Zunftmahlzeit:

Samstag, 14. November 1992

Impressum:

Redaktionskommission: Peter Altherr, Meister; Dölf Stohler (verantwortlich für Herausgabe); Erwin Lehmann (Stellvertreter); Rudolf Bossert; Urs Jenny; Marcel Meyer

Manuskripte bitte an: Dölf Stohler, Paracelsusstrasse 37, 4058 Basel