

Zeitschrift: Helvetia : magazine of the Swiss Society of New Zealand
Herausgeber: Swiss Society of New Zealand
Band: 77 (2011)
Heft: [2]

Artikel: Basler Fähren
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-943339>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 16.05.2025

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

Basler Fähren

Bis 1879 gab es in Basel nur einen Rheinübergang, die Mittlere Brücke. So richtete man nach und nach vier Fähren als fliegende Fussgängerbrücken ein. Die Fähren konnten einen rentablen Betrieb führen, bis immer mehr Brücken die beiden Ufer des Rheines miteinander verbanden. Seit sich eine Fährenstiftung für die Fahrzeuge und den Betrieb einsetzt, benützen wieder mehr Passagiere die Fähren. Sie sind nun eine Touristenattraktion und prägen den Charakter des Stadtbilds.

1854 gelangte der Präsident der Basler Künstlergesellschaft mit einem Schreiben an die Regierung, man möge auf der Höhe des damaligen Harzgrabens eine Rheinfähre bewilligen. Mit dem Reinerlös sollte ein Haus für Versammlungen und Ausstellungen errichtet werden. Am 19. Juli 1854 erteilte die Regierung der Basler Künstlergesellschaft die Konzession für die Harzgrabenfähre. 1872 konnte aus dem Ertrag die Kunsthalle Basel am Steinenberg eingeweiht werden. 1877 musste die Harzgrabenfähre der Wettsteinbrücke weichen; an ihrer Stelle wurde die Münsterfähre im selben Jahr in Betrieb genommen.

Es folgten in relativ kurzen Abständen weitere Rheinfähren, so 1862 die Klingentalfähre (Vogel Gryff), 1877 die Münsterfähre (Leu), 1894 die St. Alban (Wild Ma), 1895 bis 1934 Dreirosenfähre, die 1989 als Johanniterfähre (Ueli) wieder in Betrieb genommen wurde.

Die Taufe der Rheinfähren erfolgte im Jahre 1944 durch den Basler Verkehrsverein; die Namen beziehen sich auf die Drei Ehrenzeichen Kleinbasels und die Ueli-Figur, die am Vogel-Gryfftag jeweils Geld für die Bedürftigen Kleinbasels sammelt. Heute befinden sich die vier Fähren im Besitz der «Stiftung Basler Fähren», welche die Schiffe an private Fährmänner verpachtet. Der «Fähri-Verein Basel», dem rund 4000 Mitglieder angehören, unterstützt die Stiftung als Gönnerverein und macht es so möglich, dass die Rheinfähren ohne Staatsbeiträge dem Stadtbild erhalten bleiben.

Mit der Ausnahme der neueren St. Alban-Fähre sind die Fähren flache, dem Weidling ähnliche Boote aus Holz. Der Bug ist leicht nach oben gezogen, und im vorderen Drittel befindet sich eine Plattform, über welche man das Schiff bei den Landungsstellen besteigen bzw. verlassen kann. Das Mitteldrittel besitzt zwei Längsbänke, und daran anschliessend folgt ein halbrund gedecktes Haus. In diesem bedient der Fährmann das Steuerruder, und die Fahrgäste finden darin bei schlechtem Wetter Platz.

Die Fähren sind sogenannte Rollfähren. An der Fähre ist ein Schwenkhebel befestigt, welcher über ein langes Drahtseil, das Gierseil, an einer Reiterrolle hängt. Diese Reiterrolle kann sich auf einer dicken, quer über den Rhein gespannten Stahltrosse frei bewegen.

